



الجمعية العمومية - الدورة الحادية والأربعون

اللجنة الفنية

البند رقم ٣٠: سلامة الطيران وسياسة الملاحة الجوية
٢-٣٠ أحدث المستجدات بشأن الخطة العالمية للملاحة الجوية

تحديث الخطة العالمية للملاحة الجوية

(مقدمة من المملكة العربية السعودية بالنيابة عن دول المنظمة العربية للطيران المدني^١)

الموجز التنفيذي

كما هو محدد في الخطة العالمية للملاحة الجوية، يركز المستوى الرابع، في إطار مسؤولية الدول، على التخطيط الوطني. ويعتبر وضع خطة وطنية للملاحة الجوية، بالتنسيق مع أصحاب المصلحة المعنيين، جزءاً استراتيجياً من الخطط الحكومية لتطوير الطيران، ويعتبر تماشيها مع الخطط الإقليمية والعالمية مسألة حاسمة الأهمية لتحقيق الرؤية المشتركة التي يجري وضعها في الخطة العالمية للملاحة الجوية. وينبغي أن تكون الخطة الوطنية للملاحة الجوية بمثابة مرجع وثيقة رئيسية لتخطيط وتطوير خدمات الملاحة الجوية، ونشر التحسينات التشغيلية، وتحديث البنية الأساسية والمرافق وإعداد خرائط طريق لتطور منظومة الملاحة الجوية.

تسلط الورقة الضوء على أهمية دعم الدول في إعداد وتقييم خططها الوطنية للملاحة الجوية، نظراً إلى أنه لا يوجد حالياً إرشادات محددة من الإيكاو، بالرغم من أن الطبعة السادسة للخطة العالمية للملاحة الجوية تشير إلى وجود نموذج لا يزال قيد الإعداد. وفي الواقع فإن تحويل منظومة الملاحة الجوية من أجل دولة معينة يمكن تحسينه بإحراز تقدم كافٍ فيما لو توفر لها الدعم من تبادل أفضل الممارسات والدروس المستفادة وتوفير إرشادات مع نتائج مرجعية وحالات استخدام. وهو يدعم أيضاً التحسينات الهيكلية المقررة في الطبعة القادمة للخطة العالمية للملاحة الجوية بما في ذلك وضع سيناريوهات لتطور منظومة الملاحة الجوية يمكن أن تدعم الدول في إدخال تحسينات تشغيلية بطريقة فعالة من حيث التكلفة عن طريق تجاوز الخطوات غير الضرورية والوسيط.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

(أ) الإحاطة علماً بالمعلومات المقدمة في هذه الورقة؛

(ب) واستعراض واعتماد التعديل المقترح لمشروع القرار المقترح في الورقة A41-WP/45 كما هو مبين في المرفق بورقة العمل هذه، الذي يدعو الإيكاو إلى مواصلة إعداد الإرشادات المتعلقة بالخطة الوطنية للملاحة الجوية خلال عمليات التنقيح القادمة للخطة العالمية للملاحة الجوية وجمع وتبادل أفضل الممارسات والدروس المستفادة والنتائج المرجعية المتصلة بتنفيذ التحسينات التشغيلية للملاحة الجوية.

^١ الدول الأعضاء في المنظمة العربية للطيران المدني هي: الجزائر، البحرين، جزر القمر، جيبوتي، مصر، العراق، الأردن، الكويت، لبنان، ليبيا، موريتانيا، المغرب، عمان، فلسطين، قطر، المملكة العربية السعودية، الصومال، السودان، الجمهورية العربية السورية، تونس، الإمارات العربية المتحدة، اليمن.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية للسلامة وسعة وفعالية الملاحة الجوية
الآثار المالية:	ليس ثمة حاجة لأي موارد إضافية
المراجع:	الوثيقة Doc 10140، قرارات الجمعية العمومية السارية (اعتباراً من تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٩) الوثيقة Doc 10118، الخطة العالمية للملاحة الجوية الوثيقة Doc 10004، الخطة العالمية للسلامة الجوية الوثيقة Doc 9750، الخطة العالمية للملاحة الجوية، الطبعة السادسة ورقة العمل A41-WP/45: استراتيجية شاملة للملاحة الجوية: إقرار تحديث الخطة العالمية للملاحة الجوية

١- المقدمة

١-١ تعتبر الخطة العالمية للملاحة الجوية (Doc 9750) أعلى إطار للتخطيط الاستراتيجي للملاحة الجوية يتناول تحول ورقمنة إدارة الحركة الجوية بهدف تقديم خدمات عالية الأداء للملاحة الجوية إلى جميع مستخدمي المجال الجوي، وضمان استمرار السلامة والتحسينات الأمنية وحماية البيئة وإمكانية التشغيل المتبادل وزيادة الأداء مقابل التكلفة. ويشمل الهيكل الرباعي الطبقات للخطة العالمية للملاحة الجوية المستويين الاستراتيجي والفني العالميين، والمستويين الإقليمي والوطني.

٢-١ وكما ورد في الورقة A41-WP/45، تركز الطبعة الجديدة (السابعة) للخطة العالمية للملاحة الجوية على المستوى الفني العالمي الذي يقدم تفاصيل عن إطار الأداء، بالإضافة إلى قائمة مجالات التركيز، وأهداف الأداء ومؤشرات الأداء الرئيسية داخل مجالات الأداء الرئيسية للسعة والكفاءة والقدرة على التنبؤ. ويهدف توسيع إطار الأداء في الخطة العالمية للملاحة الجوية إلى المساهمة في الاتساق والتماسك المرتبطين بجوانب إدارة الأداء التي تتشارك بها الخطة العالمية للملاحة الجوية والخطة العالمية للسلامة الجوية (Doc 10004) والخطة العالمية لأمن الطيران (Doc 10118).

٢- المناقشة

١-٢ الخطط الوطنية للملاحة الجوية

١-٢-١ كما هو محدد في إطار الخطة العالمية للملاحة الجوية، يركز المستوى الرابع، في إطار مسؤولية الدول، على التخطيط الوطني. ويعتبر وضع خطة وطنية للملاحة الجوية، بالتنسيق مع أصحاب المصلحة المعنيين، جزءاً استراتيجياً من الخطط الحكومية لتطوير الطيران ويعتبر تماشيها مع الخطط الإقليمية والعالمية مسألة حاسمة لتحقيق الرؤية المشتركة التي يجري وضعها في الخطة العالمية للملاحة الجوية. وينبغي أن تكون الخطة الوطنية للملاحة الجوية بمثابة مرجع ووثيقة رئيسية لتخطيط وتطوير خدمات الملاحة الجوية، ونشر التحسينات التشغيلية، وتحديث البنية الأساسية والمرافق وإعداد خرائط طريق لتطوير نظم وخدمات الملاحة الجوية.

٢-١-٢ وفي حين أن إعداد الخطة العالمية للملاحة الجوية والخطط الإقليمية للملاحة الجوية قد ترافق مع قدرات رقمية تمكّن الإيكاو من دعم تنفيذ التخطيط على المستويين العالمي والإقليمي والمساعدة في إدارة وتحديد أولويات برنامج العمل الفني للإيكاو، فإن الخطة الوطنية للملاحة الجوية ليست مشمولة بعد بإرشادات ونماذج الإيكاو التي ستدعم الدول في إعداد خططها أو في تقييم ملاءمة وأهمية الخطط القائمة.

٣-١-٢ وينبغي للخطة الحكومية للملاحة الجوية أن تعكس أهداف وأولويات الدولة فيما يتعلق بجميع المجالات المختلفة للملاحة الجوية استجابة لرؤية وطنية تشمل الاحتياجات الوطنية المحددة بشكل جيد وتراعي الخطة العالمية للملاحة الجوية والخطة الإقليمية للملاحة الجوية. وتعد الخطة الوطنية الراسخة والمعقولة للملاحة الجوية ذات قيمة كبيرة للدول في تخصيص مواردها. وهي ترتبط بالنطاق والجدول الزمني لمشاريع الملاحة الجوية والتحسينات التشغيلية في مختلف مجالات الموارد المتاحة والفوائد التي تحققها. وينبغي أن تسمح باتخاذ قرارات واقعية وقابلة للتحقيق.

٤-١-٢ وعلى العموم، يتم دمج الخطة الوطنية للملاحة الجوية في الخطة الرئيسية للطيران المدني أو النقل الجوي، التي قد تغذي الخطة الحكومية للتنمية الوطنية بهدف تسهيل الحصول على التمويل وتوفير الأساس للمانحين والمستثمرين لاتخاذ قرارات مستنيرة، لذلك فإن دعم الدول في إعداد الخطة الوطنية للملاحة الجوية من شأنه أن يستقطب فرصاً وأعمالاً تجارية جديدة تؤدي إلى النمو الاقتصادي وتسهم في النمو المستدام.

٥-١-٢ ويتمثل الهدف الرئيسي للخطة العالمية للملاحة الجوية في تحقيق إمكانية التشغيل المتبادل على الصعيد العالمي في تطور منظومة الملاحة الجوية، واتباع نهج استباقي ومتكامل ومشارك في تحديث محتوياته بالظر إلى التطور التكنولوجي الناشئ والتحديات والفرص والاتجاهات التي تواجهها صناعة الطيران. وينعكس هذا التطور في خارطة الطريق المفاهيمية للخطة العالمية للملاحة الجوية، ويهدف إلى منظومة عالمية عالية الأداء للملاحة الجوية، تلبى التوقعات المتنامية باستمرار وتقلل التباينات العالمية والإقليمية. كذلك تهدف خارطة الطريق المفاهيمية إلى تحويل منظومة الملاحة الجوية بالاستناد إلى نقاط القوة والفرص، حيث يتم التركيز على المستويين العالمي والإقليمي بدلاً من المستوى الوطني باعتبارهما الأساس والركيزة لتحقيق الأهداف العالمية.

٦-١-٢ يحتاج تطور منظومة الملاحة الجوية إلى التزام واستثمار قويين من الدول ومجتمع الطيران. فالخطة العالمية للملاحة الجوية تصبح أكثر تعقيداً مع التحديات الجديدة لاحتواء التكنولوجيات الناشئة واستيعاب الوافدين الجدد. ولا يقوم تحول منظومة الملاحة الجوية على الطموحات المتعلقة بأداء الخطة العالمية للملاحة الجوية فحسب بل يرجع أساساً إلى الاستخدام المتزايد للتكنولوجيات الناشئة من جانب عدد كبير من الدول والأقاليم. وبالتالي لا توجد حاجة ملحة لدعم الدول في إعداد وتقييم خططها الوطنية للملاحة الجوية من أجل ضمان الاتساق ضمن كل إقليم، وإمكانية التشغيل المتبادل لنظم الملاحة الجوية بين الأقاليم.

٧-١-٢ يحتاج تقديم خدمات الملاحة الجوية عالية الأداء إلى نهج قائم على الأداء والبيانات والمخاطر، يستند إلى رؤية الخطة العالمية للملاحة الجوية والمسار الحاسم الأهمية لتحقيقه. ويتبغي أن توفر حالات الاستخدام والإرشادات الدعم لتخطيط/إعداد وتنفيذ التحسينات التشغيلية والتكنولوجيات الجديدة ونماذج التشغيل، ما يسمح للأقاليم والدول بتحديد أنسب تطور وتحديث يتعين تنفيذه لتلبية الاحتياجات المحددة وأخذ القيود والميزات الخاصة في الاعتبار. وقد يؤدي ذلك إلى تنقيح الخطط الإقليمية والوطنية للملاحة الجوية. لذلك، من المهم جداً أن يتوفر الدعم لتحديث الخطة العالمية للملاحة الجوية من خلال إعداد مواد داعمة وحالات استخدام تسمح بالتخطيط والتنفيذ الملائمين على المستويين الإقليمي والوطني.

٨-١-٢ يتوفر خط الأساس لإطار حزمة التحسينات في منظومة الطيران من خلال إطار اللبنة الأساسية. وتحدد اللبنة الأساسية الخدمات الأساسية والهامة التي يجب توفيرها لدعم الطيران المدني الدولي وفقاً للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو وبالتالي مساعدة أقاليم ودول الإيكاو في إعداد خططها الإقليمية ودون الإقليمية والوطنية للملاحة الجوية. ويعتبر هذا الإطار بمثابة خط الأساس لتطور منظومة الملاحة الجوية كما حددتها الخطة العالمية للملاحة الجوية حيث يمكن للدول والأقاليم أن تنتقل إلى المستويات التالية في نشر العناصر والتحسينات التشغيلية لمنظومة الملاحة الجوية بشكل مشترك وفعال. ويظهر التفاعل المقترح بين الخدمات الأساسية المبينة في إطار اللبنة الأساسية وبين الأسئلة البروتوكولية للبرنامج

العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (راجع الورقة A41-WP/45) الحاجة إلى اعتماد نهج متكامل في تحديث الخطة العالمية للسلامة الجوية وربط مواد وأنشطة الإيكاو بالمستوى ذي الصلة للخطة العالمية للسلامة الجوية. وسيدعم هذا النهج الأقاليم والدول بحيث يتوفر لديها تخطيط أفضل وتحرز تقدماً في التنفيذ كما هو مطلوب.

٩-١-٢ وينبغي أن يقوم تحول منظومة الملاحة الجوية على تنفيذ التحسينات التشغيلية ذات الصلة والمناسبة في الخطة العالمية للملاحة الجوية مع مراعاة القيود والميزات الخاصة بكل دولة وإقليم. وقد يسهم تبادل أفضل الممارسات والدروس المستفادة وتوفير الإرشادات مع النتائج المرجعية في تنفيذ تحسينات الأداء التشغيلية بطريقة فعالة من حيث التكلفة وأن يحسن تطور منظومة الملاحة الجوية بما يسمح للدول بتجاوز الخطوات الوسيطة. وينبغي أن توفر الدول وصناعة الطيران الدعم لوضع سيناريوهات للتطور من أجل توفير الفرص لتحقيق قفزات نوعية وتحديث سريع من خلال اعتماد نظم حديثة من دون المرور بالخطوات الوسيطة (راجع الورقة A41-WP/45) لأنها قد تسرع تحول منظومة الملاحة الجوية وتلبي التوقعات والاحتياجات.

٢-٢ اعتبارات أخرى بشأن الطبعة القادمة للخطة العالمية للملاحة الجوية

١-٢-٢ يمكن أن يتم تحول منظومة الملاحة الجوية من خلال إدارة المعلومات الرقمية وتبادلها والربط التام بين أصحاب المصلحة ولو خارج جميع مراحل الرحلة. ولذلك ثمة حاجة إلى أن ينصب تركيز التنقيح القادم للخطة العالمية للملاحة الجوية على التحسينات التشغيلية، وعناصر حزمة التحسينات في منظومة الطيران ومجالات التركيز ذات الأهمية الخاصة من قبيل:

- (أ) خدمة إدارة وتبادل معلومات الطيران التي تغطي الوافدين الجدد؛
- (ب) وخدمة تبادل المعلومات عن خرائط المطارات لتوفير خرائط رقمية للمطارات إلى المعنيين بالعمليات؛
- (ج) وخدمة تبادل معلومات الأرصاد الجوية بين نظم أصحاب المصلحة التشغيليين بهدف تحسين دقة بعض معلومات الأرصاد الجوية وتقديمها في الوقت المناسب. وينبغي أن تشمل هذه الخدمة الوافدين الجدد؛
- (د) والإدارة البيئية التعاونية للمطارات لتقليل الضوضاء والانبعاثات بما في ذلك حرق الوقود؛
- (هـ) وتوسيع مفهوم خدمة الحركة الجوية؛
- (و) واعتماد مسافات فصل في مراقبة الحركة الجوية تقوم على عمليات الاتصالات والاستطلاع القائمة على الأداء؛
- (ز) ووضع بروتوكولات لنقل رسائل خدمة الحركة الجوية والطيران بما في ذلك الوافدين الجدد؛
- (ح) والاستخدام المحسن لشكل المدرج في المطارات المتعددة المدرج ومعدل استخدام المدرج استناداً إلى خصائص وقت إشغال المدرج.

٣- الاستنتاج

١-٣ يستند تحديث الخطة العالمية للملاحة الجوية إلى دورات منظمة من التعديلات الطفيفة والكبيرة كما تم الاتفاق عليه في الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها التاسعة والثلاثين. وقد تؤثر التحديثات في أي مستوى من مستويات الخطة العالمية للملاحة الجوية، وتركز تنقيحاتها الحالية على المستوى الفني العالمي مع إجراء تقابل بين اللبنة الأساسية والأسئلة البروتوكولية للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر، ما يشكل دعماً للدول في تنفيذ الخدمات الأساسية للملاحة الجوية والمضي في إجراء التحسينات التشغيلية الأخرى.

٢-٣ ومن شأن استخدام نهج متكامل لتتقيح الخطة العالمية للملاحة الجوية وارتباطها بغيرها من مواد وأنشطة الإيكاو أن يدعم الدول في تخطيط وتنفيذ وتوحيد الخطط. ومنذ إعداد الخطة العالمية للملاحة الجوية، تركز عمليات تتقيحها على المستوى العالمي مع إرشادات محدودة بشأن المستوى الوطني، أي الخطة الوطنية للملاحة الجوية بينما تشير الطبعة السادسة للخطة العالمية للملاحة الجوية إلى نموذج لا يزال قيد الإعداد.

٣-٣ يمكن تحسين تحويل منظومة الملاحة الجوية بإحراز تقدم كافٍ عند دعمه بتبادل أفضل الممارسات والدروس المستفادة وتوفير إرشادات مع نتائج مرجعية وحالات استخدام. وقد يسهم وضع سيناريوهات التطور في دعم الدول على إدخال تحسينات تشغيلية بطريقة فعالة من حيث التكلفة عن طريق تجاوز الخطوات غير الضرورية والبسيطة. وقد تنظر الجمعية العمومية في الاقتراح الرامي إلى تعديل مشروع القرار المقترح في الورقة A41-WP/45 الوارد في المرفق بهذه الورقة، الذي يدعو الإيكاو إلى الاستمرار بإعداد إرشادات متعلقة بالخطة الوطنية للملاحة الجوية خلال عمليات التتقيح القادمة للخطة العالمية للملاحة الجوية وجمع وتبادل أفضل الممارسات والدروس المستفادة والنتائج المرجعية المتعلقة بإعداد تحسينات تشغيلية.

المرفق

اقتراح تعديل مشروع القرار لاعتماده في الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية

القرار ٤١-xx: تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية

لما كانت الإيكاو تسعى لبلوغ الغرض المتمثل في تحقيق تطور الطيران المدني بشكل آمن ومنظم عبر التعاون بين الدول الأعضاء والجهات المعنية الأخرى؛

ولما كانت المنظمة قد وضعت، لتحقيق هذا الغرض، أهدافا استراتيجية، بما في ذلك أهداف للسلامة والملاحة الجوية والقدرات والكفاءة؛

وإقراراً بأهمية تحقيق أطر عالمية وخطط إقليمية ووطنية لدعم أهداف الإيكاو الاستراتيجية؛

وإقراراً بأهمية التنفيذ الفعال للخطط والمبادرات الإقليمية والوطنية على أساس الأطر العالمية؛

وإقراراً بأن أفضل وسيلة لتحقيق المزيد من التقدم فيما يخص تحسين سلامة وكفاءة وسعة الطيران المدني هي اتباع نهج تعاوني وتعاضدي ومتناسق في الشراكة مع جميع الجهات المعنية تحت قيادة الإيكاو؛

وإشارةً إلى قيام المجلس بإقرار المطبعة الثالثة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ من الخطة العالمية للسلامة الجوية وإقرار المطبعة السادسة السابعة من الخطة العالمية للملاحة الجوية؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرّ المطبعة الثالثة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ من الخطة العالمية للسلامة الجوية باعتبارها التوجيهات الاستراتيجية العالمية للسلامة والملاحة الجوية العالمية والخطوة السادسة والخطة العالمية للملاحة الجوية باعتبارها التوجيهات الاستراتيجية العالمية للسلامة وتطور منظومة الملاحة الجوية على التوالي؛

٢- تقرر أنه يجب على الإيكاو أن تقوم بتنفيذ وتحديث "الخطة العالمية للسلامة الجوية" و"الخطة العالمية للملاحة الجوية" لتحقيق الأهداف الاستراتيجية ذات الصلة بالمنظمة، مع ضمان الاستقرار اللازم؛

٣- تقرر أنه يجب تنفيذ وتحديث هذه الخطط العالمية بالتعاون والتعاقد والتنسيق الوثيقين بشكل وثيق مع جميع الجهات المعنية؛

٤- تقرر أنه يجب أن توفر هذه الخطط العالمية الإطار الذي يتم فيه إعداد وتطبيق الخطط التنفيذية الإقليمية وشبه الإقليمية والوطنية وبالتالي ضمان اتساق وتناسق وتنسيق الجهود الرامية إلى تحسين كفاءة وسعة الطيران المدني الدولي؛

٥- تحث الدول الأعضاء على إيجاد حلول مستدامة كي تمارس بالكامل مسؤولياتها المتعلقة بالسلامة والملاحة الجوية والتي يمكن تحقيقها من خلال تقاسم الموارد والاستعانة بالموارد الداخلية و/أو الخارجية مثل المنظمات الإقليمية ودون الإقليمية وخبرة الدول الأخرى؛

- ٦- **تحث** الدول الأعضاء على أن تثبت تمتعها بالإرادة السياسية اللازمة لاتخاذ الإجراءات التصحيحية لمعالجة أوجه القصور في السلامة والملاحة الجوية، بما في ذلك تلك المحددة بواسطة البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة، من خلال تطبيق الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية وعملية تخطيط الإيكاو على الصعيد الإقليمي؛
- ٧- **تحث** الدول الأعضاء وقطاع الطيران والمؤسسات المالية على تقديم الدعم المطلوب لتحقيق التنفيذ المنسق للخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية، بالإضافة إلى الخطط الإقليمية والوطنية مع تقادي الازدواجية في الجهود؛
- ٨- **تدعو** الدول وتطلب من الجهات المعنية الأخرى التعاون على إعداد وتنفيذ خطط إقليمية وشبه إقليمية ووطنية على أساس أطر الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية؛
- ٩- **تكلف** الأمانة العامة بالترويج للخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية وإتاحتها والإبلاغ عنهما بفعالية؛
- ١٠- **تعلن** أن قرار الجمعية العمومية هذا يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٩=٤٢-٤٠ بشأن تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة.

المرفق (أ)

الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP)

المرفق (ب)

الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP)

لما كان تعزيز سلامة وسعة وكفاءة عمليات الطيران الجوي يشكل عنصراً أساسياً في أهداف الإيكاو الاستراتيجية؛
وإذ اعتمدت في القرار ٤١-xx بياناً موحداً بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة المتصلة تحديداً بالملاحة الجوية؛
ومع إدراك أهمية الخطة العالمية للملاحة الجوية بوصفها استراتيجية تشغيلية وجزءاً من سلة التدابير المتاحة لتحقيق الأهداف الطموحة العالمية للإيكاو في مجال انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وحماية البيئة؛
ومع إدراك أن عدداً كبيراً من الدول والأقاليم خططاً جديدة لتحديث وتحويل الملاحة الجوية في دولها وأقاليمها:

ومع إدراك أن تبادل أفضل الممارسات والدروس المستفادة وتوفير الإرشادات يمكن أن يدعم الدول في إدراج التحسينات التشغيلية بطريقة فعالة من حيث التكلفة من خلال اعتماد نظم متقدمة ومن دون المرور بالخطوات الوسيطة؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تكلف** المجلس أن يستخدم الإرشادات الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية من أجل وضع برنامج العمل الفني للإيكاو وتحديد أولوياته في مجال الملاحة الجوية؛

- ٢- **تحت** المجلس على تزويد الدول بخريطة طريق التوحيد القياسي والتطور على النحو المعين في الخطة العالمية للملاحة الجوية كأساس لبرنامج عمل الإيكاو؛
- ٣- **تدعو** الدول والمجموعات الإقليمية المعنية بالتخطيط والتنفيذ وقطاع الطيران إلى استخدام الإرشادات الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية لتخطيط وتنفيذ الأنشطة التي تحدد الأولويات والأهداف والمؤشرات المتسقة مع الأهداف المتناغمة على المستوى العالمي، مع مراعاة الاحتياجات التشغيلية؛
- ٤- **تدعو** الدول إلى مراعاة الإرشادات الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية وإرشادات الإيكاو لتنفيذ تحسينات تشغيلية كجزء من استراتيجيتها الوطنية لخفض الآثار المترتبة على البيئة، بما في ذلك الضوضاء وانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن عمليات الطيران الدولي؛
- ٥- **تدعو** الدول ومجموعات الإيكاو الإقليمية المعنية بالتخطيط والتنفيذ وقطاع الطيران إلى تزويد الإيكاو، وتزويد بعضها بعضاً، في الوقت المناسب بالمعلومات عن وضع تنفيذ الخطة العالمية للملاحة الجوية، بما في ذلك الدروس المستفادة من تنفيذ أحكامها التحسينات التشغيلية المبينة في إطار حزمة التحسينات في منظومة الطيران؛
- ٦- **تدعو** مجموعات الإيكاو الإقليمية المعنية بالتخطيط والتنفيذ إلى استخدام الأدوات الموحدة للإيكاو أو الأدوات الإقليمية الملائمة من أجل القيام برصد تنفيذ نظم الملاحة الجوية، والتعاون مع الإيكاو في القيام بالتحليل المرتبط بذلك؛
- ٧- **تكلف** المجلس بنشر نتائج التحليل بشأن أدوات متابعة الأداء على المستوى الإقليمي وفي تقرير سنوي للملاحة الجوية العالمية تشمل، كحد أدنى، أولويات التنفيذ الأساسية والمنافع البيئية المرتبطة بتنفيذ التحسينات التشغيلية المحددة في إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران؛
- ٨- **تحت** الدول التي تعكف على وضع خطط جديدة للملاحة الجوية، بغرض تحديث نظم الملاحة الجوية لديها أن تتسق مع الإيكاو وتوائم خططها من أجل ضمان المواءمة والاتساق على الصعيدين الإقليمي والعالمي الإقليمي والتوافق العالمي؛
- ٩- **توجه** المجلس إلى مواصلة تطوير الخطة العالمية للملاحة الجوية مع الحرص على مواكبتها التطورات التكنولوجية التكنولوجيات المتطورة والناشئة والاحتياجات التشغيلية.
- ١٠- **تدعو** الإيكاو إلى الاستمرار بإعداد إرشادات تتعلق بالخطة الوطنية للملاحة الجوية خلال عمليات التنقيح القادمة للخطة العالمية للملاحة الجوية وجمع وتبادل أفضل الممارسات والدروس المستفادة والنتائج المرجعية المتعلقة بتنفيذ التحسينات التشغيلية.