



## الجمعية العمومية - الدورة السابعة والثلاثون

تقرير اللجنة الفنية عن البندين ٣٥ و ٣٦  
من جدول الأعمال

(مقدم من رئيس اللجنة الفنية)

وافقت اللجنة الفنية على التقرير المرفق عن البندين ٣٥ و ٣٦ من جدول الأعمال  
وتوصي الجلسة العامة باعتماد القرارين ١/٣٦ و ٢/٣٦.

ملاحظة: بعد إزالة هذه الصفحة، ينبغي وضع هذه الورقة في مكانها المناسب في حافظة التقرير

### البند ٣٥ من جدول الأعمال: نظام عالمي لإدارة الحركة الجوية (ATM)

١-٣٥ نظرت اللجنة في الوثيقة A37-WP/11، المقدمة من المجلس، والتي بينت الجهود التي بذلتها المنظمة من أجل تنفيذ نظام عالمي للملاحة الجوية يقوم على الأداء. وشملت هذه الجهود وضع مبادئ توجيهية لدعم تنفيذ النظام العالمي للملاحة الجوية؛ وإعداد إطار عالمي للأداء يشمل عقد حلقات عمل تغطي جميع مناطق الايكاو؛ فضلا عن الأعمال الجارية لوضع مفهوم جديد في ما يتعلق بالطيران وانسياب المعلومات.

٢-٣٥ وجرى التشديد على مواصلة الجهود الرامية إلى ضمان قابلية التبادل في مجال التشغيل وضمان الاتساق والتوحيد.

٣-٣٥ ونظرت اللجنة في الوثيقة A37-WP/14، المقدمة من المجلس، والتي اقترحت أن تقوم الايكاو بإعداد ودعم خارطة طريق عالمية لتكنولوجيا الاتصالات والملاحة والاستطلاع لتوفير الإرشاد لجميع أصحاب المصلحة في اتخاذ قراراتهم المتعلقة بالاستثمار في التجهيزات الخاصة بهذه المجالات. ومن بين مختلف الأسس المنطقية التي جرى طرحها في هذا المجال وجود الكثير من اللبس إزاء الفوائد التشغيلية التي يمكن تحقيقها من مجموعة كبيرة منتقاة من النواتج المتاحة في مجال الطيران، والأهم من ذلك عدم وجود خارطة طريق وحيدة تعنى باحتياجات جميع أصحاب المصلحة.

٤-٣٥ واستعرضت اللجنة الوثيقة A37-WP/85، المقدمة من بلجيكا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه، والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)، والتي أوصت باعتماد جدول أعمال للتخطيط لأنشطة رئيسية في الأجلين المتوسط والطويل استنادا إلى التعاون الوثيق مع الأقاليم، والمنظمات الدولية، والصناعة، ومع برامج مثل "برنامج البحوث لإدارة الحركة الجوية في إطار المجال الجوي الأوروبي الواحد (SESAR)"، وبرنامج "الجيل القادم" من نظام النقل الجوي (NextGen) وغيرهما. وأوضحت الوثيقة أنه يمكن استخلاص المزيد من التخطيط التفصيلي من جدول الأعمال المذكور. وشددت الورقة على ضرورة أن تشرع الايكاو في العمل على وضع نموذج لمرجع معلومات مشترك يقصد به أن يحدد الاحتياجات من المعلومات في مختلف المجالات. وجرى التشديد على ضرورة إيلاء الاهتمام لإدارة معلومات الملاحة الجوية، بما في ذلك تحسين الربط بين الأرصاد الجوية وإدارة الحركة الجوية، وبخاصة التقدم صوب إنشاء نظام إدارة المعلومات على نطاق المنظومة (SWIM). وجرى حث الايكاو على مواصلة عملها لتطوير نهج قائم على الأداء لنظام إدارة الحركة الجوية في المستقبل. وينبغي إيلاء الاهتمام بنفس القدر للتعاون المدني/العسكري وتطوير مفهوم الاستخدام المرن للمجال الجوي. وأبلغت اللجنة بأن الايكاو ستحتاج إلى المساعدة في هذه المجالات.

٥-٣٥ وقدمت البرازيل الورقة A37-WP/153، التي توضح بعض التحسينات التي جرى تنفيذها في المجال الجوي للبرازيل والتي حذت حذو المبادرات العالمية لخطة الملاحة الجوية وتطردت إلى الكثير من التوقعات التي سعت إلى تحقيقها مختلف أوساط إدارة الحركة الجوية، من قبيل زيادة القدرة، والتنبؤ، وفعالية التكلفة، وخفض أثر العمليات على البيئة، بين جملة أمور أخرى.

٦-٣٥ وطلبت الورقة أن تقوم الايكاو باتخاذ إجراءات نحو تحقيق الاتساق على المستوى العالمي، بما في ذلك القيام كخطوة أولى بوضع أداة لقياس فوائد البيئة المحققة من عمليات التحسين على أن تتبّع ذلك في المستقبل مجالات الأداء الرئيسية الأخرى.

٧-٣٥ وأقرت اللجنة بضرورة وجود وسيلة منسقة لقياس فوائد التحسينات المحققة في مختلف مجالات الأداء الرئيسية والإبلاغ عنها، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر مجال البيئة. ولاحظت اللجنة أن الأمانة العامة للايكاو في سبيلها بالفعل إلى إيجاد مثل هذه الأداة.

٨-٣٥ وقدمت كولومبيا الورقة A37-WP/84، التي أوجزت الخطط الرامية لتنفيذ مشروع الملاحة المعزز بالنظام العالمي لتحديد المواقع. والهدف من هذه الممارسة هو تحسين السلامة والكفاءة بطريقة فعالة من حيث التكلفة في المطارات ذات الحركة الجوية المنخفضة كجزء من مبادرة مقدمة من هيئة الفضاء الكولومبية بمناسبة مرور مائتي عام على الاستقلال. وأقرت ورقة العمل أيضا بعدم التكافؤ في نمو وتطور النقل الجوي، وبأن المبادرات المطروحة في هذا المجال أوضحت أن الدول المتعاقدة ملتزمة بتنفيذ تكنولوجيات الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) من أجل الوفاء بالأهداف الإستراتيجية للايكوا.

٩-٣٥ وأبرزت ورقة العمل A37-WP/165، المقدمة من المملكة العربية السعودية، أن الافتقار إلى المعرفة والخبرة المباشرة في مجال الأنظمة الملاحية المستقبلية يؤدي إلى التأخير في التنفيذ من جانب الدول. ودعت الورقة على وجه التحديد إلى أن تقوم الايكوا بإنشاء آلية لجمع المعلومات المتعلقة بخبرات الدول في مجال تنفيذ وتشغيل أنظمة الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية. واعتبرت الورقة أن المعلومات المتعلقة بالعيوب والمفارقات والحلول المتوخاة للعقبات والصعوبات ستكون معلومات مفيدة بوجه خاص. وينبغي إتاحة المعلومات التي سيتم جمعها لجميع الدول لإبلاغها بها على النحو الملائم قبل الشروع في أي نشاط استثماري أو تشغيلي يتعلق بتكنولوجيات الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ إدارة الحركة الجوية.

١٠-٣٥ وعرضت منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) ورقة العمل A37-WP/294، التي وصفت الرؤية العالمية لهذه المنظمة في ما يتعلق بخدمات الملاحة الجوية في المستقبل، وحددت مجالات التغيير اللازمة في المجالين التنظيمي التشغيلي لغرض تنفيذ نظام إدارة الحركة الجوية العالمي. وأعربت ورقة العمل أيضا عن رأي مفاده أنه أن الأوان لإجراء مراجعة لكل من خطة الملاحة الجوية العالمية ومبادرات الخطط العالمية لضمان اتساقهما مع واقع الحال على أرض الواقع والاعتراف بالعقوبات المؤسسية التي تعترض سبيل التنفيذ. واقترحت ورقة العمل كذلك مراجعة خطة الملاحة الجوية العالمية لكي تشمل عملية لتحديد أولويات العمل والتطرق إلى الركائز الرئيسية للتنفيذ.

١١-٣٥ ولاحظت اللجنة أن الأمانة العامة للايكوا قد كلفت بالفعل بتحديث كل من خطة الملاحة الجوية العالمية ومبادرات الخطط العالمية على النحو المطلوب في ورقة العمل A37-WP/294 قبل المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية (٢٠١٢).

١٢-٣٥ وقدمت فنزويلا ورقة العمل A37-WP/203 التي اقترحت تحقيق اتساق الارتفاعات الدنيا لمرحلة أثناء الطريق (MEA) على الطرق الإقليمية لملاحة المنطقة (RNAV) من أجل تمديد الحدود الرأسية بما يتجاوز الحدود الدنيا المنخفضة للفصل الرأسي (RVSM).

١٣-٣٥ ولاحظت اللجنة أن المسألة التي أثارها ورقة العمل A37-WP/203 تتعلق، من وجهة نظر الايكوا، بالتعاون الإقليمي، وينبغي تناولها على المستوى الإقليمي من جانب أفرقة التخطيط والتنفيذ الإقليمية.

١٤-٣٥ وقدمت ورقة العمل A37-WP/134 باسم ٢٢ دولة عضوا في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني. وأثارت هذه الورقة عددا من المسائل المتصلة بتنفيذ قواعد الايكوا القياسية والتوصيات الدولية المتصلة بخدمات الملاحة الجوية. وكانت النقاط الرئيسية التي أثارها الورقة على النحو التالي: أ) ينبغي إتاحة المزيد من الوقت من أجل تنفيذ هذه القواعد التي تنسم بالتعقيد؛ ب) يلزم توفير أموال إضافية بما يتيح ترجمة عدد أكبر من وثائق الايكوا في الوقت المناسب؛ ج) ضرورة تحسين تجهيز وعرض وثائق الايكوا وتحديثها وفقا للمتطلبات الوظيفية ومتطلبات الأداء الواسعة النطاق. كما أن الإجراءات المتعلقة بهذه النقاط الرئيسية تشير أيضا إلى البندين ٣٦ و ٣٩ من جدول الأعمال.

١٥-٣٥ وتضمنت ورقة العمل أيضا قرارا يدعو إلى تعديل قرار الجمعية العمومية ١/٤٤ الذي جرى تناوله في إطار البند ٤٤ من جدول الأعمال (انظر A37-WP/366).

١٦-٣٥ وأيدت كولومبيا ورقة العمل A37-WP/134، وذكرت الايكاو بالعمل على تنفيذ القرار ٣-٣ أ) للمؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة وإتاحة جميع الوثائق بجميع اللغات. وذكرت كولومبيا أيضا أنه ينبغي للايكاو تولي الرئاسة فيما يتعلق بمناقشة المسائل التي تتطوي على خلافات بين المناطق المتجاورة وينبغي السعي إلى مزيد من التنسيق بين المكاتب الإقليمية للايكاو.

١٧-٣٥ وأعربت نيكاراغوا عن تأييدها لورقة العمل A37-WP/134، مشيرة إلى أن تنفيذ نهج الرصد المستمر (CMA) يتطلب مزيدا من الوقت والموارد. وأبدت تعليقات أخرى شملت الدعوة إلى مزيد من التمويل لحلقات العمل والتذكير بالقرار ٣-٣ أ) للمؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة والدعوة إلى توفير وثائق الايكاو بجميع اللغات. وفيما يتعلق بنهج الرصد المستمر، جرى إيضاح أن نشاط التدريب يتم تمويله بالفعل وأن التدريب الإلكتروني سيتاح بحلول يناير ٢٠١١.

١٨-٣٥ وفي ما يتعلق بالاقتراحات التي تتطوي على آثار مالية، لاحظ الاجتماع بأنها ستخضع لاستعراض المجلس لخطة الأعمال وفقا للأولويات الأخرى.



**البند ٣٦ من جدول الأعمال: نظام NextGen وبرنامج SESAR كجزء من النظام العالمي لإدارة الحركة الجوية**

١-٣٦ نظرت اللجنة في ورقة العمل A37-WP/13، المقدمة من المجلس، والتي تقدم نظرة عامة على الأنشطة منذ الدورة الأخيرة للجمعية العمومية وتوفر بعض الإحصاءات عن التقدم المحرز في تخطيط الملاحة القائمة على الأداء على كل من المستويين الإقليمي والوطني. ومع أن كل أقاليم الايكاو قدمت خططها الإقليمية، فإن ثلثي الدول تقريباً قدمت خططها للتنفيذ. وقد بدأت الايكاو آلية لقياس التنفيذ على نطاق عالمي. وقاعدة بيانات هذه الآلية تبين وجود تنفيذ حثيث، وإن كان بطيئاً، للملاحة القائمة على الأداء. ويمكن أن تعزى الزيادة البطيئة إلى تعقيد الملاحة القائمة على الأداء والتي الوقت المطلوب لاكتساب الدول الفهم الصحيح لمسائل التنفيذ والتي الافتقار إلى الموارد داخل الايكاو.

٢-٣٦ ولاحظت اللجنة أنه لا يمكن تجهيز كل الطائرات بسهولة بالمعدات اللازمة لإتباع إجراءات الاقتراب بالإرشاد الرأسي ولكن باستطاعتها أن تتبّع نفس المسار بالإرشاد الجانبي فقط. ولذلك تقترح الورقة تعديلاً لقرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٣ ليشمل اقتضاء حد أدنى للملاحة بالإرشاد الجانبي لكل إجراء اقتراب بالإرشاد الرأسي. وتناولت الورقة A37-WP/148، المقدمة من استراليا نفس المسألة ولكنها طلبت تعديلاً آخر للقرار ليشمل كذلك ضرورة إتباع إجراءات الملاحة بالإرشاد الجانبي فقط عندما يتعذر الوفاء بظروف تشغيلية معينة، وهو ما تمت الموافقة عليه.

٣-٣٦ وبينت ورقة العمل A37-WP/13 أن الإجراءات المقترحة للاقتراب بالإرشاد الجانبي المتسق مع المدرج يسفر عن تحسين في السلامة بما يصل إلى خمسة وعشرين مثلاً، بينما يزيد الإرشاد الرأسي الإضافي هذا التحسين ثمانية أمثال أخرى. وبناء عليه فإن هذه الفائدة المبدئية في السلامة تبرر إرجاع خطوة وسيطة في القرار.

٤-٣٦ وأيد الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية، وفرنزويلا، التعديل المقترح بشرط ألا يعطي هذا التعديل الانطباع بأن تنفيذ إجراءات الملاحة بالإرشاد الجانبي فقط تبرر تأجيل التنفيذ النهائي لإجراءات الاقتراب بالإرشاد الرأسي.

٥-٣٦ وبالنظر إلى هذه المناقشة، تقدم اللجنة إلى الجلسة العامة القرارين التاليين:

**القرار ١/٣٦: الأهداف العالمية للملاحة القائمة على الأداء**

**لما كان الهدف الأساسي للايكاو هو ضمان الأداء الآمن والفعال لنظام الملاحة الجوية العالمية؛**

**ولما كان تحسين أداء نظام الملاحة الجوية على أساس متجانس عالمي النطاق يتطلب المآزره النشطة من جميع أصحاب المصلحة؛**

**ولما كان مؤتمر الملاحة الجوية الحادي عشر قد أوصى بأن تقوم الايكاو على وجه الاستعجال بمعالجة المسائل المرتبطة ببدا استخدام ملاحة المنطقة (RNAV) وبالأداء الملاحي المطلوب (RNP) والتقدم في هذا المجال؛**

**ولما كان** مؤتمر الملاحة الجوية الحادي عشر قد أوصى بأن تعد الايكاو إجراءات خاصة بملاحة المنطقة باستخدام النظام العالمي للملاحة بواسطة السوائل (GNSS) بالنسبة إلى الطائرات الثابتة الجناحين التي توفر مستوى عاليا من الدقة للحفاظ على المسار والسرعة للإبقاء على الفصل عند المنحنيات وتوفير المرونة في ترتيب عملية الاقتراب؛

**ولما كان** مؤتمر الملاحة الجوية الحادي عشر قد أوصى بأن تعد الايكاو إجراءات خاصة بملاحة المنطقة باستخدام النظام العالمي للملاحة بواسطة السوائل (GNSS) بالنسبة إلى الطائرات الثابتة الجناحين والدوارة الأجنحة على السواء بما يسمح بتخفيض الحدود الدنيا للتشغيل في المجالات المليئة بالعوائق أو المجالات التي توجد بها قيود أخرى؛

**ولما كان** قرار الجمعية العمومية ٣٣-١٦ قد طلب من المجلس أن يعد برنامجا لتشجيع الدول على تنفيذ إجراءات الاقتراب بالإرشاد الرأسي بالاستعانة بالنظام العالمي للملاحة بواسطة السوائل أو معدات قياس المسافة/أجهزة قياس المسافة وفقا لأحكام الايكاو؛

**ومع إدراك** أن الهياكل الأساسية لدعم عمليات الاقتراب بالإرشاد الرأسي ليست متوافرة في كل المطارات، وأنه ليس بمقدور كل الطائرات حاليا أن تقوم بعملية الاقتراب بالإرشاد الرأسي؛

**ومع إدراك** أن دولا عديدة لديها بالفعل الهياكل الأساسية المطلوبة والطائرات القادرة على أداء الاقتراب المباشر بالإرشاد الجانبي استنادا إلى مواصفات الأداء الملاحي المطلوب وإن عمليات الاقتراب المباشر توفر تعزيزات مثبتة هامة للسلامة تفوق عمليات الاقتراب الدائري؛

**ومع إدراك** أن "الخطة العالمية لسلامة الطيران" قد حددت مبادرات السلامة العالمية التي ينبغي التركيز عليها عند وضع إستراتيجية سلامة الطيران للمستقبل والتي تتضمن الاستخدام الفعال للتكنولوجيا لتحسين السلامة والاتساق في اعتماد أفضل الممارسات في الصناعة والتوحيد ما بين استراتيجيات السلامة العالمية في الصناعة والمراقبة التنظيمية المتجانسة؛

**ومع إدراك** أن الخطة العالمية للملاحة الجوية قد حددت مبادرات الخطة العالمية للتركيز على إدماج القدرات المتقدمة للطائرات في مجال الملاحة في البنية الأساسية لنظام الملاحة الجوية، والاستخدام الأمثل لمنطقة المراقبة النهائية عن طريق تحسين التصميم وأساليب الإدارة والاستخدام الأمثل لمنطقة المراقبة النهائية من خلال تنفيذ المغادرة الآلية القياسية والوصول الآلي القياسي بالأداء الملاحي المطلوب وملاحة المنطقة، والاستخدام الأمثل لمنطقة المراقبة النهائية لتوفير عمليات طيران أكثر اقتصادا من ناحية استهلاك الوقود من خلال إجراءات الوصول على أساس نظام إدارة الرحلة؛

**ومع إدراك** أن الاستمرار في إعداد مواصفات مختلفة في مجال الملاحة قد يؤدي إلى التأثير على السلامة والكفاءة وقد تتضرر من ذلك الدول والصناعة؛

**ومع الملاحظة** بارتياح أن المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ قد أكملت خطط التنفيذ الإقليمية للملاحة القائمة على الأداء؛

**ومع إدراك** أن الدول لم تُعدّ، جميعها، خطة لتنفيذ الملاحة القائمة على الأداء في الموعد المحدد وهو عام ٢٠٠٩؛

**فإن الجمعية العمومية:**

١- **تحث** كل الدول على تشغيل الطرق التي توفر فيها خدمات الحركة الجوية بملاحة المنطقة والأداء الملاحي المطلوب وإجراءات الاقتراب وفقا لمفهوم الايكاو للملاحة القائمة على الأداء الوارد في دليل الملاحة القائمة على الأداء (Doc 9613)؛

٢- **تقرر:**

- أ) أن تكمل الدول على وجه السرعة خططها لتنفيذ الملاحاة القائمة على الأداء لتحقيق ما يلي:
- (١) تنفيذ عمليات ملاحاة المنطقة والأداء الملاحي المطلوب (عند الاقتضاء) في أثناء الطريق والمناطق النهائية وفقا للجدول الزمني ومراحل التنفيذ الوسيطة؛
- (٢) تنفيذ إجراءات الاقتراب بالإرشاد الرأسي (APV) (الملاحاة الرأسية البارومترية و/أو النظام العالمي المعزز للملاحاة بواسطة السوائل)، بما في ذلك إجراءات استخدام الحد الأدنى من الملاحاة الجانبية، بالنسبة إلى جميع نهايات مدارج الهبوط الآلية، على أن تكون هذه الفئة من إجراءات الاقتراب هي الإجراءات الأساسية أو تكون هي الإجراءات الاحتياطية لعمليات الاقتراب الدقيق بحلول سنة ٢٠١٦، على أن تكون مواعيد التنفيذ على الشكل التالي: بنسبة ٣٠ في المائة بحلول سنة ٢٠١٠، ونسبة ٧٠ في المائة بحلول سنة ٢٠١٤؛
- (٣) تنفيذ إجراءات الاقتراب المباشر بالإرشاد الجانبي فقط كاستثناء، من الفقرة ٢) أعلاه، للمدارج الآلية في المطارات التي لا تتوفر فيها معدات محلية لتحديد الارتفاع وحيث لا توجد طائرات مجهزة بالمعدات الملائمة لعمليات الاقتراب بالإرشاد الرأسي تبلغ كتلتها القصوى المرخصة عند الإقلاع ٥٧٠٠ كيلوغرام أو أكثر؛
- ب) أن تعد الايكاو خطة عمل منسقة لمساعدة الدول على تنفيذ مفهوم الملاحاة القائمة على الأداء لضمان إعداد و/أو المحافظة على القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات لخدمات الملاحاة الجوية ومادة توجيهية تتضمن منهجية منسقة عالميا لتقييم السلامة قصد تلبية الاحتياجات التشغيلية؛
- ٣- **تحث** الدول على أن تدرج في خططها التنفيذية للملاحاة القائمة على الأداء أحكاما لتنفيذ إجراءات الاقتراب بالإرشاد الرأسي على جميع نهايات المدارج التي تخدم الطائرات التي تبلغ كتلتها القصوى المرخصة للإقلاع ٥٧٠٠ كغ أو أكثر، وفقا للجدول الزمني ومراحل التنفيذ الوسيطة؛
- ٤- **تكلف** المجلس أن يقدم تقريرا مرحليا بشأن تنفيذ مفهوم الملاحاة القائمة على الأداء إلى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية، حسب الاقتضاء؛
- ٥- **تطلب** من المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ أن تدرج في برامج عملها استعراض حالة تنفيذ الدول لمفهوم الملاحاة القائمة على الأداء وفقا لخطط التنفيذ المحددة وإبلاغ الايكاو سنويا بأي قصور قد يطرأ؛
- ٦- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل قرارها ٣٦-٢٣.
- ٦-٣٦ ونظرت اللجنة في ورقة العمل A37/WP-15، المقدمة من المجلس والتي تشرح العملية التي استخدمتها الايكاو في توقع عمل إعداد المعايير لنظام NextGen وبرنامج SESAR والشروع فيه. واستلزم ذلك اتباع نهج جديد لكي تضع الايكاو المعايير اللازمة في الوقت المناسب، ولكي يطبق هذا النهج على كل خطط تحديث إدارة الحركة الجوية في المستقبل، حتى يمكن للدول أن تحذو حذوها.



٧-٣٦ وتقدم اللجنة إلى الجلسة العامة، القرار التالي لاعتماده:

**القرار ٢/٣٦: تخطيط الايكاو للسلامة والكفاءة على الصعيد العالمي**

**لما كان** تعزيز كفاءة عمليات الطيران الجوي يشكل عنصرا أساسيا في أهداف الايكاو الإستراتيجية؛

**وإذ اعتمدت** في القرار ٣٥-١٥، بيانا موحدًا بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة، المتصلة بنظام عالمي لإدارة الحركة الجوية ونظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية العالمية؛

**وإذ لاحظت** قبول المجلس في ٣٠/١١/٢٠٠٦ للنسخة الجديدة من الخطة العالمية للملاحة الجوية؛

**ومع إدراك** أن عددا كبيرا من الدول يعد خططًا من الجيل الجديد لتحديث الملاحة الجوية.

**فإن الجمعية العمومية:**

- ١- **تطلب من** المجلس أن يعدل الخطة العالمية للملاحة الجوية بحيث تتضمن إطارا يتيح للايكاو بسهولة تحليل ما ينجم عن خطط الدول لتحديث قطاع الملاحة الجوية من أثر على النظام العالمي وأن يتخذ، بعد ذلك، ما يلزم من إجراءات مناسبة لضمان المواعمة على الصعيد العالمي.
- ٢- **تدعو** الدول والمجموعات الإقليمية المعنية بالتخطيط والتنفيذ وصناعة الطيران إلى استخدام الإرشادات الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية للتخطيط للأنشطة وتنفيذها.
- ٣- **تحث** الدول المتعاقدة وصناعة الطيران ومؤسسات التمويل على توفير الدعم اللازم للتنفيذ المنسق للخطة العالمية للملاحة الجوية لتقادي ازدواجية الجهود.
- ٤- **تحث** الدول التي هي بصدد وضع الجيل الجديد من الخطط بغرض تحديث الملاحة الجوية أن تطلع الايكاو في حينه على تلك الخطط بغرض تحليلها وتقييمها لضمان المواعمة والاتساق على الصعيد العالمي.
- ٥- **تكلف** المجلس بضمان تحديث الخطة العالمية للملاحة الجوية بشكل مستمر في ضوء التطورات التشغيلية والفنية الأخرى، وذلك بالتعاون الوثيق مع الدول والجهات المعنية الأخرى.
- ٦- **تكلف** المجلس بتنظيم مؤتمر الملاحة الجوية الثاني عشر في عام ٢٠١٢ لوضع تخطيط طويل الأجل للايكاو استنادا إلى تحديث الخطة العالمية للملاحة الجوية.

٨-٣٦ ونظرت اللجنة في ورقة العمل A37-WP/179 التي شرحت التقدم الذي أحرزته الصين وخططها في تطوير النظام العالمي للملاحة بواسطة السوائل وفي تنفيذ الملاحة القائمة على الأداء. كما دعت الورقة الايكاو إلى أن تدرج في الملحق ١٠ الأحكام المتعلقة بالنظام الصيني للملاحة بواسطة السوائل المعروف باسم بي دو (البوصللة)، بغية كفاءة الانتقال في المستقبل بطريقة منسقة وآمنة وفعالة من حيث التكلفة وسهلة.

٩-٣٦ وأحاطت اللجنة علما بالافتراحتات الواردة في الورقة A37-WP/179 واتفقت على إحالتها إلى المجلس لإدراجها في برنامج عمل السنوات الثلاث عندما يصبح التمويل متاحا من صندوق سلامة الطيران.

١٠-٣٦ ولاحظت اللجنة أنه فيما نتحرك نحو نهج قائم على الأداء في تطوير المعايير والممارسات الموصى بها، قد يظل الملحق العاشر بحاجة إلى تعديل لأسباب الاتساق والتشغيل المشترك، وبالتالي، سوف يتم لفت انتباه الأيكاو بالطريقة العادية إلى معايير القابلية للتشغيل المشترك هذه، وعلى هذا الأساس، اختتم رئيس اللجنة مناقشة ورقة العمل.

١١-٣٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A37-WP/184، المقدمة من الصين أيضا، التي قدمت معلومات عن نظام (بي دو) الصيني للملاحة بواسطة السوائل، وتشرح تاريخ هذا النظام وتعزيزه المقترح وتطوره، وهو رابع أكبر نظام سواتل في الوجود. وأحاطت اللجنة علما بالنظام الصيني، وذكرت أن المواد المناسبة، حيث تلتزم، سوف تدرج في وثائق الأيكاو لكفالة القابلية للتشغيل المشترك في إطار النظام العالمي للملاحة بواسطة السواتل.

١٢-٣٦ واستعرضت اللجنة الورقة A37-WP/202، المقدمة من الاتحاد الروسي والتي أبرزت العدد الضخم من برامج التحديث الجارية حاليا أو التي هي قيد المراحل الأخيرة من التخطيط، والتي يمكن أن تعرّض القابلية للتشغيل المشترك للخطر، بدون وجود المراقبة الإشرافية. وحثت الورقة الأيكاو على اتخاذ تدابير لتنسيق البحث والتطوير الداعمين لمختلف برامج تنظيم الحركة الجوية من أجل اكتشاف الاختلافات في المراحل المبكرة.

١٣-٣٦ وطلبت الورقة أيضا من الأيكاو إنشاء هيئة خاصة لتنسيق أنشطة الدول في تحديث إدارة الحركة الجوية، وبالتحديد لمعالجة المشاكل المشتركة وصياغة اتفاق بين الدول.

١٤-٣٦ ولاحظت اللجنة أن انتقال الأيكاو إلى المعايير القائمة على الأداء تتناول العديد من النقاط التي أثارها الورقة وأن أنشطة مثل عملية المائدة المستديرة للمعايير، والتحديث المزمع للخطة العالمية للملاحة الجوية، سوف تعالج الدعوة إلى إنشاء هيئة خاصة لتنسيق برامج الدول لتحديث إدارة الحركة الجوية.

١٥-٣٦ وجرى الإعراب عن أن التعاون بين الأقاليم وضمن الأقاليم ستكون له أهمية خاصة في هذا المجال.