



المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية

مونتريال، كندا، ٩ إلى ١٩/١٠/٢٠١٨

تقرير اللجنة (أ) إلى المؤتمر عن البند رقم (١) من جدول الأعمال

أقرت اللجنة التقرير المرفق من أجل عرضه على الجلسة العامة.

ألكسس براثويت
رئيس اللجنة

ملاحظة: بعد إزالة هذا الغلاف، ينبغي إدراج هذه الورقة في المكان المناسب في ملف التقارير*.

* (١١ صفحة)

البند ١ من جدول الأعمال: الاستراتيجية العالمية للملاحة الجوية

- ١-١: رؤية الطبعة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) ولمحة عامة عنها
٢-١: تحسين وقياس أداء الملاحة الجوية من خلال حزم التحسينات في منظومة الطيران وإطار اللبنة الأساسية

١-١ يقدم هذا البند من جدول الأعمال مسودة الطبعة السادسة من "الخطة العالمية للملاحة الجوية" (Doc 9750). وقد نوقش البنودان ١-١ و٢-١ في الوقت نفسه لإعطاء المشاركين لمحة أشمل عن المسألة وتيسير المناقشة. وقد ناقشت اللجنة الهيكل المتعدد الطبقات المقترح للخطة العالمية للملاحة الجوية ووافقت عليه، وهو الهيكل الذي عرضته الأمانة العامة في ورقة العمل AN-Conf/13-WP/18، وأكدت فيها على أهمية اتساق تخطيط الملاحة الجوية على الصعيد العالمي والإقليمي والوطني من خلال أربعة مستويات مختلفة، هي: المستوى الاستراتيجي العالمي والمستوى الفني العالمي والمستوى الإقليمي والمستوى الوطني، ويمكن الاطلاع عليها على بوابة الخطة العالمية على الرابط التالي: <https://www4.icao.int/ganportal> (GANP Portal).

٢-١ وأسفرت أشكال الطلب الجديدة والتكنولوجيات الناشئة والسبل الابتكارية لتسيير الأعمال إلى جانب المواهب البشرية عن إحياء الشعور بالإعجاب والدهشة إزاء الطيران. كما أدت هذه الجوانب إلى ظهور فرص جديدة تستدعي إدخال تحول جذري على نظام الملاحة الجوية لتعزيز الرفاه الاجتماعي في العالم أجمع. ومن أجل توجيه وتعزيز هذا التحول، وافقت اللجنة على أن المستوى الاستراتيجي العالمي للخطة العالمية للملاحة الجوية هو أمر حاسم بالنسبة لتطور نظام الملاحة الجوية العالمي ولذا يتعين أن يوفر توجيهات استراتيجية، على النحو المبين في ورقة العمل AN-Conf/13-WP/35 التي عرضتها النمسا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء^١ ودول أخرى أعضاء في اللجنة الأوروبية للملاحة الجوية^٢ وكذلك المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (EUROCONTROL). ومن ثم رحبت اللجنة بالرؤية وطموحات الأداء وخريطة الطريق المفاهيمية الواردة في ورقة العمل AN-Conf/13-WP/18. وبالإضافة إلى ذلك، طلبت اللجنة تعديل الرؤية وطموحات الأداء وخريطة الطريق المفاهيمية بحيث تبيّن أن المركبات الجوية التجارية ليست طائرات.

٣-١ وفي سياق هذا التحول، تم التركيز بشكل خاص على خريطة الطريق المفاهيمية بوصفها الحل الذي يلبي الحاجة إلى استراتيجية انتقالية مشتركة، على النحو الوارد في ورقة العمل AN-Conf/13-WP/102 المقدمة من اليابان. وفي هذا المضمار، وافقت اللجنة على أن تشكل خريطة الطريق المفاهيمية مرجعاً للمفاهيم الفنية التي تتضمنها الخطة العالمية للملاحة الجوية، وعلى ربط المستوى الفني العالمي بالمستوى الاستراتيجي العالمي ضمن هذه الخطة العالمية، وذلك من خلال خريطة طريق مفاهيمية مفصلة. وعلاوة على ذلك، سلطت اللجنة الضوء على أهمية أن تتسم الصيغة الإلكترونية من الخطة العالمية وحزم التحسينات بالوضوح والشفافية والاستقرار، على النحو المبين في ورقة العمل AN-Conf/13-WP/235 المقدمة من جمهورية كوريا. وفيما يتعلق بالعلاقة بين الخطة العالمية وغيرها من وثائق الإيكاو ذات الصلة، بما فيها الوثائق الإقليمية، أحييت اللجنة علماً بأن هذا العمل سيكون جزءاً من استكمال المستوى الاستراتيجي العالمي.

٤-١ ووافقت اللجنة على إدراج المفاهيم الناشئة الخاصة بالملاحة الجوية مثل نظم الطائرات غير المأهولة وإدارة حركة نظم الطائرات غير المأهولة والنظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران والبيانات الضخمة واعتماد التقنية الرقمية والإنترنت في مجال الطيران في النسخ المقبلة للخطة العالمية للملاحة الجوية وفقاً لما ورد في ورقة العمل

^١ النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص والجمهورية التشيكية والدانمرك واستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وهنغاريا وأيرلندا وإيطاليا ولاتفيا وليتوانيا وكسمبرج ومالطة وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد والمملكة المتحدة.

^٢ ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وآيسلندا وجمهورية مولدوفا وموناكو والجبل الأسود والنرويج وسان مارينو وصربيا وسويسرا وجمهورية مقدونيا اليوغسلافية السابقة وتركيا وأوكرانيا.

AN-Conf/13-WP/265 التي قدمتها المملكة العربية السعودية وورقة العمل AN-Conf/13-WP/92 التي قدمتها الإمارات العربية المتحدة وورقة العمل AN-Conf/13-WP/64 التي قدمتها الولايات المتحدة. ووافقت اللجنة أيضاً على إدراج البعد المدني العسكري في الخطة العالمية للملاحة الجوية.

٥-١ ولقد أُبلغت اللجنة أنه نظراً لأهمية الدور البشري في هذا النظام، فقد أخذت اعتبارات العوامل البشرية في الأعمال الجارية بشأن الطبقات المقبلة للخطة العالمية للملاحة الجوية. كما يجري العمل في الإيكاو بشأن الدور البشري في أي تفاعل بين الإنسان والآلة وسيُنظر في إطار هذا العمل في نموذج العمل الآلي.

٦-١ وعرضت الأمانة إطارين عالميين كجزء من المستوى الفني العالمي في ورقة العمل AN-Conf/13-WP/19، وهما: مسودة منقحة لإطار حزم التحسينات في منظومة الطيران وإطار اللبنة الأساسية. وأحاطت اللجنة علماً بالإجراءات والمبادئ التوجيهية الخاصة بتحديث إطار حزم التحسينات في مجال الطيران، وتحديد علاقته بخريطة الطريق المفاهيمية وأنشطة البحث والتطوير المقبلة. وأحاطت اللجنة علماً أيضاً بفوائد التعاون الإقليمي والوطني في برامج التحديث، الذي تدعمه الإيكاو، وشجعت إجراء التجارب في هذا المجال، على النحو المقترح في ورقة العمل AN-Conf/13-WP/102، من أجل تحسين إعداد المفاهيم الجديدة للملاحة الجوية المحددة في إطار حزم التحسينات وتسهيل تنفيذها، باتباع نهج قائم على الأداء. وشددت اللجنة في هذا المجال على أهمية تحديد الفوائد النوعية وكذلك الكمية عند الإمكان، الناتجة عن تنفيذ التحسينات التشغيلية المحددة في إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران وأهمية ربط الاستثمارات الكبيرة التي تستدعيها بما يرتبط بها من تكاليف وفوائد. كما أبرزت اللجنة أهمية التمييز بين المسؤوليات وأوجه المساءلة بين مختلف الجهات المعنية عند تنفيذ حزم التحسينات في منظومة الطيران، وكذلك أهمية رصد التقدم المحرز في تنفيذ العناصر التي تتضمنها حزم التحسينات.

٧-١ وناقشت اللجنة تحديث الإطار العام لحزم التحسينات في منظومة الطيران وعملية إدارة التغيير لتعزيز المرونة، على النحو المقترح في ورقة العمل AN-Conf/13-WP/19. كما تطرقت اللجنة إلى الحاجة إلى تبسيط عملية إدارة التغيير ووافقت على تنفيذها في أسرع وقت ممكن، رهنأ بضمان شفافية هذه العملية واستقرارها. واستعرضت اللجنة أيضاً المسوغات المعروضة في ورقة العمل بشأن إعداد إطار اللبنة الأساسية ونظرت في نسخته الأولية. وناقشت اللجنة المفهوم المقترح لإطار اللبنة الأساسية وأفادت كذلك بأن الخدمات المحددة في هذا الإطار المقترح مستمدة من القواعد القياسية والإجراءات الإلزامية لتوفير خدمات الملاحة الجوية، على النحو المنصوص عليه في أحكام الإيكاو، وأنها تشكل مستوى خط الأساس لخدمات الملاحة الجوية. ووافقت اللجنة على أن العلاقة بين حزم التحسينات في منظومة الطيران واللبنة الأساسية المقترحة وتأثيرها على الخطط الإقليمية ينبغي أن تكون واضحة في الخطة العالمية للملاحة الجوية. ووافقت اللجنة أيضاً على ضرورة أن تعدّ الإيكاو برامج تدريبية بواسطة الإنترنت وتنظم اجتماعات إقليمية لتوعية جميع الجهات المعنية بشأن الطبعة السادسة للخطة العالمية للملاحة الجوية.

٨-١ وكما ورد في خريطة الطريق المفاهيمية المعروضة في ورقة العمل AN-Conf/13-WP/18، والتي حظيت بالتأييد في ورقتي العمل AN-Conf/13-WP/102 و AN-Conf/13-WP/92، أقرت اللجنة بأن إدارة المعلومات تعدّ من العوامل التمكينية الرئيسية لمستقبل نظام الملاحة الجوية ومن ثم للمفاهيم الهامة التي يتضمنها إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران، مثل العمليات القائمة على المسار والبيئة التعاونية لمعلومات الرحلات الجوية وتدفقاتها وصنع القرار بشكل تعاوني في المطارات. ووافقت اللجنة على أن الافتقار إلى التشغيل الآلي والنواقص التي تعترض عملية تبادل المعلومات يمكن أن تحد من كفاءة استخدام سعة النظام وقدراته. وبالإضافة إلى ذلك، أبرزت اللجنة الحاجة إلى توافق الآراء بشأن السياسات الدولية فيما يتعلق بملكية البيانات واستخدامها.

٩-١ وأحاطت اللجنة علماً بالمقترحات الواردة في ورقة العمل AN-Conf/13-WP/265 بخصوص تعزيز إمكانيات البوابة الإلكترونية للخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP Portal) لتسمح بتبادل أوسع نطاقاً للمعلومات بشأن تطوير واستخدام الخطة العالمية. ثم وافقت اللجنة على أن الإيكاو ينبغي أن تُدرج، ضمن هذه البوابة الإلكترونية، قدرات تبادل نتائج الأبحاث والتطورات وعمليات المصادقة المتصلة بالشؤون التشغيلية والتكنولوجية والمعلومات الخاصة بالنشر والدروس المستفادة بشأن

عناصر حزم التحسينات على المستويين الإقليمي والوطني وكذلك على مستوى القطاع. وأبلغت اللجنة بأن إدراج القواعد القياسية والمواصفات الفنية المستخدمة في تعريف حزم التحسينات وتصميمها ونشرها، فضلاً عن إرشادات دعم التنفيذ والموافقة التشغيلية، تشكل جميعها جزءاً من الأعمال الجارية المتصلة بعوامل دعم حزم التحسينات ضمن الخطة العالمية للملاحة الجوية. وفضلاً عن البوابة الإلكترونية، أقرت اللجنة بالحاجة إلى موجز تنفيذي مختصر (قابل للطباعة) للخطة العالمية للملاحة الجوية، بحيث يعرض سياساتها وأولوياتها واستراتيجياتها الرئيسية، لضمان سهولة وصول جميع الدول وصنّاع القرار الرئيسيين إلى هذه الخطة العالمية.

١٠-١ وشددت اللجنة على أهمية تعزيز العلاقة بين الخطة العالمية للملاحة الجوية والخطة العالمية للسلامة الجوية (Doc 10004, GASP) وأقرت بأن الأخيرة تدعم تطبيق الأولى إذ تشجع التنفيذ الفعال لمراقبة السلامة واعتماد نهج في المراقبة يقوم على إدارة السلامة، بما في ذلك إدارة مخاطر السلامة للسماح بتطور نظام الملاحة الجوية على نحو قائم على إدارة السلامة.

١١-١ وطلبت اللجنة النظر في تشكيل مجموعة دراسة بشأن الخطة العالمية للملاحة الجوية، واقترحت أن تُطلب الترشيحات لهذه المجموعة من الدول الأعضاء من مختلف الأقاليم ومن المنظمات الدولية، بما في ذلك بعض أعضاء "فريق الرؤية المتعدد التخصصات للخطة العالمية للملاحة الجوية" و"فريق المشروع التابع لفريق خبراء حزم التحسينات في منظومة الطيران" للتقدم في العمل على وضع النسخ المقبلة من الخطة العالمية للملاحة الجوية. وأحيطت اللجنة علماً بأن فريق المشروع التابع لفريق خبراء حزم التحسينات هو فريق يتألف من خبراء من أفرقة لجنة الملاحة الجوية ذات الصلة، كما أبلغها رئيس الفريق المذكور والأمانة العامة معاً، وهم خبراء يمثلون جميع الأقاليم.

١٢-١ وأحيط علماً بورقات المعلومات التي قدمتها اليابان (AN-Conf/13-WP/252) والولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي (AN-Conf/13-WP/273) والولايات المتحدة (AN-Conf/13-WP/274) والإيكوا (AN Conf/13 WP/34).

١٣-١ وبناء على نتائج المناقشة، وافقت اللجنة على التوصيات التالية:

التوصية ١-١/١ — رؤية الطبعة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية (Doc 9750, GANP) ولمحة عامة عنها

أن تقوم الدول بما يلي:

(أ) توافق على إتاحة الطبعة المقبلة من الخطة العالمية للملاحة الجوية، بناء على نتائج المؤتمر الثالث عشر للجنة الملاحة الجوية (AN-Conf/13)، في شكل منصة إلكترونية تتضمن موجزاً تنفيذياً مختصراً (قابلاً للطباعة) يعرض سياساتها وأولوياتها واستراتيجياتها الرئيسية، لضمان سهولة وصول جميع الدول وصنّاع القرار الرئيسيين إلى الخطة العالمية؛

(ب) توافق على الهيكل المتعدد الطبقات المقترح للطبعة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية؛

(ج) ترحب بالرؤية المقترحة وطموحات الأداء وخريطة الطريق المفاهيمية فيما يتعلق بالطبعة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية، مع إدراج البعد المدني - العسكري؛

(د) تقر بأهمية الفصل بين الخطة العالمية للملاحة الجوية والخطة العالمية للسلامة الجوية (Doc 10004, GASP) مع ضمان الاتساق بينهما؛

أن تقوم الإيكوا بما يلي:

(هـ) تنظر في تشكيل مجموعة دراسة للخطة العالمية للملاحة الجوية تضم ممثلين للدول الأعضاء من مختلف الأقاليم ومن القطاع، للعمل على إعداد الطبعة المقبلة من هذه الخطة العالمية؛

- (و) توفر المستوى الاستراتيجي العالمي للخطة العالمية للملاحة الجوية (بشكل قابل للطباعة) بلغات العمل الست للإيكاو؛
- (ز) تُعدّ تدريباً إلكترونياً وتنظم ندوات إقليمية، بالاشتراك قدر الإمكان مع المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ، من أجل التوعية بالطبعة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية (Doc 9750, GANP) ودعم نشر وتنفيذ خطط الملاحة الجوية الوطنية والإقليمية؛
- (ح) تُعدّ نموذجاً لخطة ملاحة جوية وطنية يُتاح لاستخدام الدول طوعاً، ويُدرج ضمن الطبعة السادسة للخطة العالمية للملاحة الجوية، ويتسق مع الخطط العالمية والإقليمية للملاحة الجوية، وتدعم الدول في إعداد خططها الوطنية للملاحة الجوية مع مراعاة متطلبات المناطق المجاورة؛
- (ط) تعزز العلاقة بين الخطة العالمية للسلامة الجوية (Doc 10004, GASP) والخطة العالمية للملاحة الجوية والخطة العالمية لأمن الطيران التي أُعدت مؤخراً (GASeP)؛
- (ي) تواصل العمل مع الدول والمنظمات الدولية وبرامج تحديث إدارة الحركة الجوية والجهات المعنية الأخرى على إعداد الطبعة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية وفقاً لما هو مطلوب من أجل اعتمادها لاحقاً في الدورة الأربعين للجمعية العمومية للإيكاو.

التوصية ١-٢/١ — المستوى الفني العالمي للطبعة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية
(Doc 9750, GANP)

أن تقوم الدول بما يلي:

- (أ) توافق على عملية إدارة التغيير المقترحة من أجل المحافظة على إطار عام محدث لحزم التحسينات في منظومة الطيران مع المشاركة الرسمية لفريق المشروع التابع لفريق خبراء حزم التحسينات في منظومة الطيران من أجل تعزيز الشفافية والاتساق والاستقرار؛
- (ب) توافق، من حيث المبدأ، على الإطار المحدث لحزم التحسينات في منظومة الطيران وتتنظر في النسخة الأولية لإطار اللبنة الأساسية؛
- أن تقوم الإيكاو بما يلي:
- (ج) تحدد حلقات الوصل بين المستوى الفني العالمي للخطة العالمية للملاحة الجوية (Doc 9750, GANP) والمستوى الاستراتيجي؛
- (د) توفر الإطار العام لحزم التحسينات في منظومة الطيران وإطار اللبنة الأساسية في شكل تفاعلي مبسط، كجزء من البوابة الإلكترونية للخطة العالمية للملاحة الجوية، مع التشديد على العلاقة بين الإطارين وعلاقتهم بالعناصر الإقليمية لخطط الملاحة الجوية؛
- (هـ) توفر القدرة، ضمن البوابة الإلكترونية للخطة العالمية للملاحة الجوية، على تحميل المعلومات اللازمة المتعلقة بإعداد واستخدام إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران والإطار المقترح للبنى الأساسية للسماح بتبادل المعلومات بين الدول والأقاليم وقطاع الطيران؛
- (و) توفر إطاراً عاماً مرناً للمفاهيم الناشئة للملاحة الجوية مثل نظم الطائرات غير المأهولة وإدارة حركة نظم الطائرات غير المأهولة والبيانات الضخمة وشبكة الإنترنت الخاصة بالطيران في الطبقات المقبلة للخطة العالمية للملاحة الجوية؛

- (ز) تدرج في الطبعة السادسة الخطة العالمية للملاحة الجوية عنصراً خاصاً "للنظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران" وفقاً لأحكام الإيكاو؛
- (ح) تصمّم عنصراً خاصاً لشبكة إنترنت عالمية خاصة بالطيران في الخطة العالمية للملاحة الجوية، بالتنسيق مع قطاع الطيران والقطاعات غير المتصلة بالطيران؛
- (ط) تشدد وتؤكد على اتباع نهج يتمحور حول الإنسان لتصميم النظم والإجراءات اللازمة لإدارة التغييرات؛
- (ي) تدعم إجراء تجارب للمفاهيم الجديدة للملاحة الجوية حسبما وردت في إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران ضمن الخطة العالمية للملاحة الجوية؛
- (ك) تواصل العمل مع الدول والمنظمات الدولية وبرامج تحديث إدارة الحركة الجوية وغيرها من الجهات المعنية بشأن إعداد المستوى الفني العالمي للطبعة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية من أجل اعتمادها لاحقاً في الدورة الأربعين للجمعية العمومية للإيكاو.

البند ١ من جدول الأعمال: الاستراتيجية العالمية للملاحة الجوية
٣-١: خرائط الطريق الخاصة بالملاحة الجوية

١٤-١ استعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/13-WP/26، المقدمة من الأمانة العامة، والتي ورد فيها اقتراح باتباع نهج جديد إزاء إعداد خرائط الطريق الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية. وسيحافظ هذا النهج على الهدف الأصلي لخرائط الطريق، أي مساعدة الدول والجهات المعنية في اتخاذ قراراتها المتصلة بالتخطيط والاستثمار. وسيتيح النهج الجديد لأوساط الطيران المدني استيعاب فئات جديدة من الجهات المنتفعة بالمجال الجوي وقبول واعتماد تكنولوجيا جديدة عند توفرها. ولقد أقرت اللجنة بالفوائد الناجمة عن المنهج الجديد ووافقت عليه. ومع ذلك، أقرت اللجنة بالحاجة إلى تحديد متطلبات الأداء لكل عنصر من عناصر حزم التحسينات في منظومة الطيران في أقرب وقت ممكن حيث تشكل المعلومات الأساسية المطلوبة لوضع جميع الأحكام التشغيلية والفنية والتنظيمية، فضلاً عن الحاجة إلى الحفاظ على الإشارات اللازمة للتكنولوجيات المتسقة مع الأحكام في هذا المنهج الجديد.

١٥-١ ثم استعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/13-WP/55 التي قدمتها مؤسسة اتصالات الطيران اللاسلكية والمنظمة الأوروبية لمعدات الطيران المدني واللجنة الفنية اللاسلكية للطيران وجمعية مهندسي المحركات الدولية وورقة العمل AN-Conf/13-WP/172 التي قدمتها منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية. ولقد أعادت ورقات العمل هذه التأكيد على المبادئ التي تؤيدها توصية المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية رقم ١٣/٦ بعنوان "إعداد القواعد القياسية والتوصيات والإجراءات والمواد الإرشادية" وقرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٢ بعنوان "صياغة وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) وإجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS) والإبلاغ عن الاختلافات" ومن ثم فقد قامت اللجنة بتشجيع الإيكاو على مواصلة بذل جهودها الرامية إلى زيادة الاعتماد على معايير قطاع الطيران من أجل تكملة أحكام الإيكاو. وذكرت أن إدراج معايير قطاع الطيران كمرجع سيبنيح تحسين استخدام الموارد والخبرات المتوفرة مما سيحسن جودة وكفاءة إعداد أحكام الإيكاو وتنفيذها. ولقد أبلغت اللجنة بأن الإيكاو تعمل بشكل وثيق أصلاً مع المنظمات التي تضع القواعد القياسية في القطاع، وفقاً لما دعا إليه قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٢. وفيما يتعلق باستخدام القواعد القياسية لقطاع الطيران، أبرزت اللجنة الحاجة إلى القيام بعملية التحقق والتأكد المناسبة وضمان قابلية التشغيل البيني المتبادل.

١٦-١ وأحاطت اللجنة علماً بأن كلاً من ورقات العمل AN-Conf/13-WP/26 و AN-Conf/13-WP/55 و AN-Conf/13-WP/172 تكمل إحداها الأخرى، إذ تؤيد كل ورقة منها اعتماد المنهج القائم على الأداء في إعداد أحكام الإيكاو والحاجة إلى تحديد سبل امتثال مقبولة يمكن من خلالها تقييم التشغيل البيني والالتزام بأحكام الإيكاو.

١٧-١ وتضمنت ورقة العمل AN-Conf/13-WP/103 التي قدمتها اليابان اقتراحاً بإعداد خريطة طريق لتوحيد القواعد القياسية الخاصة بتوحيد وصلات البيانات وبروتوكولات الإنترنت من أجل تشجيع الاتساق والتغلب على المشكلات الناجمة عن كثرة معايير ومواصفات وصلات البيانات. ويعد هذا الأمر ضرورياً لضمان التنفيذ الفعال للمبادرات الرئيسية الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية. ولقد أُبلغت اللجنة أيضاً بأن مجموعات خبراء الإيكاو المعنية تضطلع بهذا العمل من خلال وضع "استراتيجية تنفيذ عالمية لوصلات البيانات" وأنها ستسترشد في عملها بالأساليب الواردة في ورقة العمل AN-Conf/13-WP/26 وورقة العمل AN-Conf/13-WP/55. ولقد تضمنت ورقة العمل هذه أيضاً اقتراحاً بأن تنظم الإيكاو ندوة أو حلقة دراسية عن وصلات البيانات وبروتوكولات الإنترنت. ولقد أقرت اللجنة بجدوى هذه الفعالية وأحيل الموضوع إلى الإيكاو لمتابعة بحث التوقيت المناسب لهذه الفعالية ومحتواها.

١٨-١ وأحيط علماً بورقة معلومات قدمتها الإمارات العربية المتحدة (AN-Conf/13-WP/260).

١٩-١ وبناء على المناقشة، وافقت اللجنة على التوصية التالية:

التوصية ١-٣/١ — خرائط الطريق الخاصة بالملاحة الجوية

أن تقوم الدول بما يلي:

(أ) تزود الإيكاو بمعلومات في الوقت المناسب عن خططها الخاصة بالتحديث والمعدات والجهات المنتفعة بالمجال الجوي؛

أن تقوم الدول والإيكاو بما يلي:

(ب) التعاون في العمل من أجل اعتماد منهج قائم على الأداء لدى إعداد متطلبات الأداء وسبل الامتثال المقبولة لاستخدامها في تنفيذ الخطة العالمية للملاحة الجوية (Doc 9750, GANP) مع مراعاة الحاجة إلى التشغيل البيئي على الصعيد العالمي؛

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

(ج) توفر خرائط الملاحة الجوية المرتبطة بعناصر حزم التحسينات في منظومة الطيران ضمن الخطة العالمية للملاحة الجوية والتي تُستخدم فيما يلي:

١- الجهات الجديدة المنتفعة بالمجال الجوي والتكنولوجيات الناشئة؛

٢- زيادة المرونة قدر الإمكان في اختيار التكنولوجيات، استناداً إلى متطلبات الأداء؛

٣- الاعتماد المبكر للتكنولوجيات الجديدة والقدرات التشغيلية عند ظهورها، وفقاً لمتطلبات الأداء؛

(د) تواصل استكشاف السبل العملية للاستفادة من القواعد القياسية الدولية، لا سيما من خلال أعمال "الموائد المستديرة بشأن القواعد القياسية" مع المنظمات المعترف بها في مجال وضع القواعد القياسية، للإسراع في إعداد أحكام الإيكاو بكفاءة؛

(هـ) تسريع وتيرة الأعمال الخاصة بوضع "استراتيجية عالمية لتنفيذ وصلات البيانات" وإعداد حلول متسقة، من أجل استخدامها في الاتصالات بواسطة وصلات البيانات جو- أرض.

البند ١ من جدول الأعمال: الاستراتيجية العالمية للملاحة الجوية
٤-١: دراسات الجدوى في مجال الملاحة الجوية

٢٠-١ ناقشت اللجنة في هذا البند أهمية تحليل العلاقة بين التكاليف والفوائد أثناء عملية صنع القرارات المتصلة بتحسينات الملاحة الجوية. وتضمنت ورقة العمل AN-Conf/13-WP/22 التي قدمتها الأمانة العامة قائمة مرجعية مبسطة لتحليل العلاقة بين التكاليف والفوائد من أجل استخدامها في إعداد هيكل أساسي للملاحة الجوية من خلال إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران وللمساعدة في الحصول على التمويل اللازم لنشر مختلف التجهيزات. ووافقت اللجنة على أهمية النظر في الجوانب الخاصة بالعلاقة بين التكاليف والفوائد، وكذلك في متطلبات مستخدمي المجال الجوي والتأثيرات التشغيلية، في أي عملية من عمليات صنع القرار. وأبرزت اللجنة أهمية إجراء تقييم كامل للتأثير، يشمل الأبعاد الإنسانية والاجتماعية والبيئية، على سبيل المثال لا الحصر، عند تحديد أفضل الحلول فيما يتعلق بتطبيق التحسينات على أداء نظام الملاحة الجوية من خلال استخدام إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران. وأحاطت اللجنة علماً أيضاً بالمعلومات التي قدمتها اللجنة الأفريقية للطيران المدني^٣ في ورقة العمل AN-Conf/13-WP/222 والمتصلة بدراسة خاصة بإعداد نظام لتقويم الإشارات بالأقمار الصناعية ونظام عالمي للملاحة بالأقمار الصناعية في أفريقيا، بما في ذلك تحليل مستقل للعلاقة بين التكاليف والفوائد وتقييم التأثير بالنسبة للاستخدام في مجال الطيران وفي المجالات غير التابعة للطيران. وشجعت اللجنة في هذا الصدد الإيكاو ودول إقليم أفريقيا والمحيط الهندي على مساعدة اللجنة الأفريقية للطيران المدني في تقييم الأهداف التي يمكن تحقيقها على ضوء هذه الدراسة.

٢١-١ وبناء على نتائج المناقشة، وافقت اللجنة على التوصية التالية:

التوصية ١-٤/١ — تحليل التكاليف والفوائد لنشر التجهيزات

أن تقوم الدول بما يلي:

- (أ) تجري تحليلاً للتكاليف والفوائد بوصفه جزءاً من عمليات تقييم الأثر الإلزامية، بالتنسيق مع مقدمي خدمات الملاحة الجوية ومع الجهات المعنية الأخرى، عند تحديد أفضل الحلول لإدخال التحسينات في أداء نظام الملاحة الجوية من خلال استخدام إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران؛
- (ب) تستخدم آلية مبسطة، إذا لم تكن لديها إجراءات محددة لهذا الغرض، مثل القائمة المرجعية المتوفرة من خلال البوابة الإلكترونية للخطة العالمية للملاحة الجوية من أجل تحليل التكاليف والفوائد لمشروعات الاستثمار في البنى الأساسية للملاحة الجوية، وذلك من أجل إدخال التحسينات الوارد وصفها في إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران؛
- أن تقوم الإيكاو بما يلي:
- (ج) تدعم منهجيات تحليل التكاليف والفوائد المطبقة من خلال تنظيم حلقات عمل مكرّسة لهذا الغرض.

^٣ الجزائر وأنغولا وبنين وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي والكاميرون والرأس الأخضر وجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية وإريتريا وإسواتيني وإثيوبيا واليابون وغامبيا وغانا وغينيا وغينيا-بيساو وكينيا ولبسوتو وليبيريا وجمهورية ليبيا ومدغشقر ومالاوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزامبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وساو تومي وبرنسيبي والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان والسودان وتوغو وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزمبابوي.