



المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية

مونتريال، كندا، ٩ إلى ١٩/١٠/٢٠١٨

تقرير اللجنة (أ) المُقدَّم إلى المؤتمر
عن البند رقم (٤) من جدول الأعمال

أقرت اللجنة (أ) التقرير المرفق من أجل عرضه على الجلسة العامة.

السيد / ألكسس برانويت
رئيس اللجنة

ملاحظة — بعد إزالة هذا الغلاف، ينبغي إدراج هذه الورقة في المكان الملائم من ملف التقارير.*

**البند ٤ من جدول الأعمال: تنفيذ النظام العالمي للملاحة الجوية ودور مجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية
١-٤: الفوائد الاقتصادية التي يحققها الطيران**

١-٤ يمثل الاستثمار في مجال النقل الجوي عاملاً محفزاً للتنمية المستدامة، ولذلك، شددت الوثيقة AN-Conf/13-WP/24 التي قدمتها الأمانة العامة والوثيقة AN-Conf/13-WP/138 التي قدمتها الجمهورية الدومينيكية والوثيقة AN-Conf/13-WP/193 التي قدمها المجلس الدولي لرابطات مالكي الطائرات والطيارين (IAOPA) على ضرورة إيلاء هذه الاستثمارات ما يليق بها من أهمية في أطر التخطيط الوطنية لدى الدول. وأقرت اللجنة بأهمية مواصلة الخطط العالمية الإقليمية والوطنية مع أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة (خطة عام ٢٠٣٠). ومن شأن إدراج الطيران في أطر التخطيط الوطنية لدى الدولة أن يسهل ويعزز سبل تقديم المعونة وتدقيق التمويل إلى قطاع النقل الجوي. وفي هذا السياق، سلطت اللجنة الضوء كذلك على أهمية إعادة استثمار الموارد الناتجة عن أنشطة الطيران في تحديث نظام الملاحة الجوية لضمان استدامته.

٢-٤ وفي ضوء توقعات تضاعف حجم الحركة الجوية بحلول عام ٢٠٣٠، أقرت اللجنة بأهمية الطيران العام كمدخل ومجال تدريب لكل من عمليات الطيران العام والطيران التجاري من أجل تلبية الطلب المتوقع على النحو الذي أكدت عليه الوثيقة AN-Conf/13-WP/193. وأقرت اللجنة بضرورة تناسب اللوائح التنظيمية مع حجم المخاطر، وبالتالي فإن لوائح تنظيم النقل الجوي التجاري ليست هي الأنسب دوماً لأغراض الطيران العام. كما لاحظت اللجنة أن الدول تحتاج إلى هيئات استشارية وطنية لشؤون الطيران العام.

٣-٤ وأقرت اللجنة كذلك، على النحو الذي شددت عليه الوثيقتان AN-Conf/13-WP/24 و AN-Conf/13-WP/138، بالحاجة إلى التعاون بين الإيكاو والدول من أجل الترويج لأهمية تنمية الطيران، على نحو يراعي الجوانب البيئية والاجتماعية الاقتصادية، ومن أجل وضع الإرشادات وبرامج التدريب الضرورية للدول.

٤-٤ وأحيط علماً بورقة المعلومات AN-Conf/13-WP/58 التي قدمتها الولايات المتحدة الأمريكية.

٥-٤ وبناءً على المناقشة، وافقت اللجنة على التوصية التالية:

التوصية ٤-١/١ - تعزيز خطط التنمية الوطنية

أن تقوم الدول بما يلي:

(أ) الربط بشكل واضح بين خططها للملاحة الجوية وخططها للسلامة الجوية، فضلاً عن خططها الوطنية الأخرى ذات الصلة؛

(ب) إدراج إشارات مرجعية واضحة إلى أهداف التنمية المستدامة في خططها الوطنية للملاحة الجوية وللسلامة، فضلاً عن الوطنية الأخرى ذات الصلة، من أجل إبراز مساهمة الطيران في أهداف التنمية المستدامة وفي الاقتصادات الوطنية؛

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

(ج) العمل مع الدول من أجل الترويج لأهمية تنمية الطيران على نحو يراعي الجوانب البيئية والاجتماعية الاقتصادية، وإدراج الطيران في خططها الوطنية ذات الصلة، وفي إعداد الميزانيات الوطنية، حسب الاقتضاء، مما قد تكون له أهمية حيوية في الحصول على التمويل اللازم لسد احتياجات الطيران؛

(د) وضع إرشادات للدول بشأن إدراج الطيران ضمن خططها الوطنية ذات الصلة، مع مراعاة مقتضيات الخطط الإقليمية والعالمية.

البند ٤ من جدول الأعمال: تنفيذ النظام العالمي للملاحة الجوية ودور مجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية
٤-٢: تنفيذ حزم اللبنات الأساسية والقواعد القياسية التي تحدد الحد الأدنى من الخدمات

٤-٦ بمقدور منظومة الطيران المدني أن تواصل تعزيز التنمية الاجتماعية الاقتصادية شريطة وجود نظام للملاحة الجوية يتسم بالسلامة والأمن والكفاءة والاستدامة البيئية. وقد أبرزت اللجنة أهمية توفير الخدمات الأساسية للملاحة الجوية على النحو المبين في مشروع إطار حزم اللبنات الأساسية الوارد في الوثيقة AN-Conf/13-WP/25 التي قدمتها الأمانة العامة.

٤-٧ وأشارت اللجنة إلى العلاقة بين حزم اللبنات الأساسية المقترحة وحزم التحسينات في منظومة الطيران من جهة، والعلاقة بينهما وبين الخطط الإقليمية للملاحة الجوية من جهة أخرى. وأشار في هذا السياق إلى أن حزم اللبنات الأساسية المقترحة تضم الخدمات الإلزامية التي يتعين تقديمها لمنظومة الطيران المدني الدولي وفقاً للقواعد القياسية للإيكاو ولإجراءات خدمات الملاحة الجوية، في حين أن حزم التحسينات في منظومة الطيران هي عبارة عن مجموعة من التحسينات التشغيلية التي ترمي إلى النهوض بأداء نظام الملاحة الجوية على أساس طوعي. وبالتالي، فإن إعداد حزم اللبنات الأساسية المقترحة يتسق مع أحكام المجلدين الأول والثاني لخطط الملاحة الجوية الإقليمية، في حين يندرج تخطيط وتنفيذ حزم التحسينات ضمن المجلد الثالث من هذه الخطط. ولذلك يتعين على الدول أن تتأكد من توفير حزم اللبنات الأساسية المقترحة، على الصعيد الوطني، قبل أن تبادر إلى تنفيذ التحسينات التشغيلية الواردة في حزم التحسينات.

٤-٨ وفي هذا الصدد، وافقت اللجنة على أن الخدمات الأساسية الواردة في إطار حزم اللبنات الأساسية المقترحة ينبغي أن تشكل القاعدة التي يقوم عليها أي نظام متين للملاحة الجوية، ويتعين بالتالي على الدول والإيكاو تقديم المساعدة الفنية اللازمة وتبني إجراءات فعالة في هذا المجال، بالتعاون مع مجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية (PIRGs) وبلاستعانة بآليات الإبلاغ الإقليمية القائمة، للتأكد من توفير هذه الخدمات على الصعيدين الإقليمي والوطني. ولهذا الغرض، طلبت اللجنة من الإيكاو أن تعدّ الأدوات اللازمة لدعم مجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية.

٤-٩ كما شجعت اللجنة استخدام التكنولوجيات المتقدمة لتوفير هذه الخدمات الأساسية، ووافقت على أن الإيكاو ينبغي أن تعمل بشكل وثيق مع القطاع لضمان القابلية للتشغيل البيئي على المستوى العالمي والامتثال للمتطلبات المحلية على النحو المقترح في الوثيقة AN-Conf/13-WP/149 التي قدمتها الجمهورية الدومينيكية.

٤-١٠ وأخيراً، سلّطت اللجنة الضوء على أهمية أن تعكس الخطط الوطنية للملاحة الجوية التخطيط لتنفيذ الخدمات الأساسية المحددة في إطار حزم اللبنات الأساسية، لتسهيل الحصول على التمويل اللازم عند الاقتضاء.

٤-١١ وبناءً على المناقشة، وافقت اللجنة على التوصية التالية:

التوصية ٤-٢/١ - تنفيذ الحد الأدنى من خدمات الملاحة الجوية

أن تقوم الدول بما يلي:

(أ) النظر في استخدام إجراءات وتكنولوجيات أكثر تطوراً، وذلك بالتنسيق مع المنظمات الدولية والجهات المعنية في القطاع، من أجل توفير الحد الأدنى من خدمات الملاحة الجوية لأغراض الطيران المدني الدولي، مع مراعاة مبادئ القابلية للتشغيل البيئي على النطاق العالمي والامتثال لمواصفات الأداء؛

(ب) تضمين خططها الوطنية للملاحة الجوية التخطيط لتنفيذ الخدمات الأساسية المحددة في إطار حزم اللبنات الأساسية؛

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

(ج) التنسيق مع مجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية وبلاستعانة بآليات الإبلاغ القائمة، للتحقق من توفير الحد الأدنى من خدمات الملاحة الجوية لأغراض الطيران المدني الدولي، على النحو المبين في إطار

حزم اللبنة الأساسية، من خلال منهجية تحديد جوانب الخلل في نظام الملاحة الجوية بالمقارنة مع الخطط الإقليمية للملاحة الجوية؛

(د) إعداد الأدوات اللازمة لدعم مجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية في التحقق من توفير خدمات حزم اللبنة الأساسية على الصعيدين الوطني والإقليمي؛

(هـ) تنسيق قابلية النظم للتشغيل البيئي ومواءمة الإجراءات على الصعيد الإقليمي من خلال مجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية فيما يتعلق باستخدام التكنولوجيات المتقدمة ومفاهيم العمليات، مع مراعاة المتطلبات العالمية؛

(و) تقديم المساعدة الفنية اللازمة إلى الدول من أجل توفير خدمات الملاحة الجوية الأساسية، على النحو الذي تحدده مجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية وبالشكل المدرج في الخطط الوطنية للملاحة الجوية، وفقاً لأهداف مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"؛

(ز) حث أوساط صناعة الطيران على إنشاء بيئة اختبار تستخدمها الدول لتبرير قراراتها الشرائية التي تضمن القابلية للتشغيل البيئي وأداء النظام ضمن بيئات محلية محددة، كمتابعة لتوفير الخدمات الأساسية للملاحة الجوية.

البند ٤ من جدول الأعمال: تنفيذ النظام العالمي للملاحة الجوية ودور مجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية

٣-٤: تنفيذ حزم التحسينات في منظومة الطيران لتحسين الأداء

نهج التنفيذ القائم على الأداء

١٢-٤ لاحظت اللجنة أن الخطة العالمية للملاحة الجوية (Doc 9750, GANP) تشجع اعتماد عملية منسقة عالمياً لإدارة الأداء من أجل تحديث نظام الملاحة الجوية وتنفيذ التحسينات التشغيلية ضمن إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران بغرض ترتيب أولويات الاستثمار المستقبلية وتحسين أداء النظام، وذلك على النحو المعروض في الوثيقة AN-Conf/13-WP/11 التي قدمتها الأمانة العامة والذي أيدته كل من الوثيقة AN-Conf/13-WP/137 التي قدمتها كولومبيا، والوثيقة AN-Conf/13-WP/108 التي قدمتها اليابان وسنغافورة والولايات المتحدة الأمريكية، والوثيقة AN-Conf/13-WP/238 التي قدمتها جمهورية كوريا، والوثيقة AN-Conf/13-WP/91 التي قدمتها الإمارات العربية المتحدة. وفي هذا الصدد، رحبت اللجنة بالتذكير بعملية إدارة الأداء ذات الخطوات الست الموصوفة في دليل الأداء العالمي لنظام الملاحة الجوية (Doc 9883)، فضلاً عن توضيح الفرق بين معايير قياس التنفيذ والأداء الواردة في الوثيقة AN-Conf/13-WP/11.

١٣-٤ ونُشرت في طبعات سابقة من الخطة العالمية للملاحة الجوية قائمة بمؤشرات الأداء الرئيسية الممكنة التي ثبت أنها تسمح بإجراء تقييمات مجدية للأداء، والتي أتاحت لمقدمي خدمات الملاحة الجوية قياس أدائهم في اتخاذ القرارات المختلفة على تباين مستويات نضج عمليات إدارة الأداء التي يطبقونها. وأقرت اللجنة بتفاوت مستويات نضج عمليات إدارة البيانات لدى مقدمي خدمات الملاحة الجوية، ولاحظت أنه لهذا السبب، يتعذر حالياً إعداد قواعد وتوصيات دولية (SARPs) وإجراءات لخدمات الملاحة الجوية (PANS) تحدد المتطلبات العالمية القائمة على الأداء لتوفير خدمات الملاحة الجوية. غير أن اللجنة سلّطت الضوء على فوائد تحديد الاحتياجات على أساس الأداء، على الصعيدين الإقليمي والوطني، في ضوء الموارد المتاحة والاحتياجات المحددة، على النحو الذي أكّدت عليه الوثيقتان AN-Conf/13-WP/11 و AN-Conf/13-WP/157 المقدمتان من كولومبيا، والوثيقة AN-Conf/13-WP/156 المقدمة من الجمهورية الدومينيكية، والوثيقتان AN-Conf/13-WP/108 و AN-Conf/13-WP/69 المقدمتان من جنوب أفريقيا، والوثيقتان AN-Conf/13-WP/91 و AN-Conf/13-WP/281 المقدمتان من الدول الأعضاء في مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA).

١٤-٤ كما أقرت اللجنة بأن هناك تحديات عديدة قد تتجم عن وضع وتنفيذ مقاييس مؤشرات الأداء الرئيسية (KPI) وعمليات إدارة الأداء. ولذلك، من أجل التصدي لهذه التحديات وضمان الاتساق على الصعيد العالمي وتعزيز التعاون فيما بين جميع الأطراف المعنية وتضافر الجهود من أجل التنفيذ، فقد وافقت اللجنة على أنه ينبغي للإيكاو أن تساعد الدول على فهم وتطبيق منهجية مبسطة لحزم التحسينات في منظومة الطيران، من خلال عملية إدارة الأداء ذات الخطوات الست.

١٥-٤ وتشمل الأعمال الملحة المتصلة بالأداء ما يلي: وضع مؤشرات التنفيذ ومؤشرات أداء رئيسية جديدة واستعراض مؤشرات الأداء الرئيسية الحالية على أساس البيانات الواقعية ذات الصلة؛ وتعريف أوجه الارتباط فيما بين تلك المؤشرات؛ وتحليل التكاليف المتصلة بجمع البيانات؛ وإعداد وتحديث إرشادات الإيكاو المناسبة المتعلقة بعمليات إدارة الأداء، حسب الاقتضاء، فضلاً عن النظر في الإسهامات الأخرى المقدمة للمؤتمر بهذا الشأن. ولمواصلة العمل وتسريع وتيرته، طلبت اللجنة من الإيكاو النظر في إنشاء فريق خبراء خاص بالأداء تحت مظلة مجموعة دراسة الخطة العالمية للملاحة الجوية. كما طلبت اللجنة توفير المعلومات المتعلقة بالأداء من خلال البوابة الإلكترونية للخطة العالمية.

١٦-٤ كما وافقت اللجنة على الاقتراح الداعي إلى إعداد قائمة بالحوافز التشغيلية الممكنة أثناء إعداد المفاهيم الجديدة لإدارة الحركة الجوية، على النحو الوارد في الوثيقة AN-Conf/13-WP/165 التي قدمها المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA) واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA).

١٧-٤ وسعيًا لتحقيق الاتساق في عملية إدارة الأداء على المستوى العالمي، أقرت اللجنة بأهمية التعاون على جميع المستويات وبين مختلف الجهات المعنية في جمع المعلومات وتنسيق عملية التخطيط على الصعيد العالمي والإقليمي والوطني، على النحو الذي أكدت عليه الوثيقة AN-Conf/13-WP/99 التي قدمتها الإمارات العربية المتحدة والوثيقتان AN-Conf/13-WP/11 و AN-Conf/13-WP/91.

مبادرات وعمليات التنفيذ الإقليمية والوطنية

١٨-٤ أقرت اللجنة بالجهود المبذولة وأشادت بالمبادرات الإقليمية المشار إليها في الوثيقة AN-Conf/13-WP/156 التي قدمتها الجمهورية الدومينيكية، والوثائق AN-Conf/13-WP/218 و AN-Conf/13-WP/219 و AN-Conf/13-WP/220 و AN-Conf/13-WP/223 و AN-Conf/13-WP/223 المقدمة جميعها من اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC)^١، والوثيقة AN-Conf/13-WP/284 التي قدمتها الوكالة المعنية بسلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر (ASECNA)^٢، والوثيقة AN-Conf/13-WP/281. وأقرت اللجنة بتحسين أداء نظام الملاحة الجوية بفضل تنفيذ هذه المبادرات.

١٩-٤ وعلى وجه الخصوص، دعت اللجنة إلى أن تدعم الإيكاو المبادرات الإقليمية، والتعاون فيما بين الدول، والتعاون مع القطاع، والمبادرات الرامية إلى تحسين كفاءة العمليات الإقليمية وفعاليتها، ومشاركة السلطات الرفيعة المستوى في عملية اتخاذ القرارات المتعلقة بالتخطيط والتنفيذ. كما أقرت اللجنة بفوائد عملية استعراض النظراء في تحسين توفير خدمات الملاحة الجوية الإقليمية، فضلاً عن البرامج الإقليمية لتصميم إجراءات الطيران الآلي.

^١ 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 وإثيوبيا وإسواتيني والغابون وغامبيا وغانا وغينيا وغينيا-بيساو وكينيا وليسوتو وليبيريا وجمهورية ليبيا ومدغشقر وملاوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزمبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وساو تومي وبرنسيبي والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان والسودان وتوغو وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزمبابوي.

^٢ بنين، بوركينا فاسو، الكاميرون، جمهورية أفريقيا الوسطى، تشاد، جزر القمر، الكونغو، كوت ديفوار، غينيا الاستوائية، فرنسا، غابون، غينيا-بيساو، مدغشقر، مالي، موريتانيا، النيجر، السنغال، توغو.

٢٠-٤ وشجعت اللجنة على تبادل بيانات الاستطلاع وأكدت على أهمية الاستثمار في نُظم الاستطلاع. غير أنها أقرت في الوقت ذاته بضرورة أن تنتظر الدول ومقدمو الخدمات في تطوير البنى الأساسية للاتصالات والملاحة والاستطلاع التي تعتمد عليها نُظم المراقبة من أجل دعم متطلبات التشغيل والسلامة المتفق عليها.

٢١-٤ وعلى الصعيد الوطني، عرضت الوثيقة AN-Conf/13-WP/143 التي قدمتها الصين طريقة لإدارة الموافقات اللازمة للاقتراب باستخدام إجراءات الأداء الملاحي المطلوب مع شرط الحصول على تصريح، والهادفة إلى خفض عبء العمل الإضافي عن طريق وضع إجراءات عامة للأداء الملاحي المطلوب مع شرط الحصول على تصريح تُتاح لجميع المشغلين المعتمدين. وأبلغت اللجنة بأن أفرقة الخبراء المختصة تعكف على هذا الموضوع، ووافقت في ضوء الدعم القوي لهذه المبادرة، على أن تضع الإيكاو هذا العمل في شكله النهائي مع مراعاة الأسلوب المعروض في ورقة العمل المذكورة.

من إعداد القواعد والتوصيات الدولية إلى تنفيذها

٢٢-٤ أبلغت اللجنة بأنه عملاً بالتوصية ١٣/٦ الصادرة عن المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية "إعداد القواعد القياسية والتوصيات والإجراءات والمواد الإرشادية"، طبقت الإيكاو نهجاً قائماً على المشاريع، يأخذ في الاعتبار الخطة العالمية للملاحة الجوية، من أجل تحسين الدعم المُقدم لإعداد وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية. كما أبلغت اللجنة بأنه سيُراعى في تطوير هذا النهج التوصيات الواردة في الوثيقة AN-Conf/13-WP/292 التي قدمها المجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، مثل استعداد الدول لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية.

٢٣-٤ وأقرت اللجنة بأن إعداد وتنفيذ قواعد وتوصيات دولية قائمة على الأداء هي مسألة شائكة، واتفقت على ضرورة توفير المواد الإرشادية وتقييم الآثار المترتبة بهذا الشأن، قبل اعتماد الأحكام، فضلاً عن ضرورة اعتماد نهج إقليمي منظم لدعم التنفيذ، من خلال مجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية، على النحو المقترح في ورقة العمل AN-Conf/13-WP/297 المقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا).

٢٤-٤ وأُحيط علماً بورقات المعلومات: AN-Conf/13-WP/215 التي قدمتها الجزائر، و AN-Conf/13-WP/195 التي قدمتها الصين، و AN-Conf/13-WP/267 التي قدمتها المملكة العربية السعودية، و AN-Conf/13-WP/261 التي قدمتها الإمارات العربية المتحدة و AN-Conf/13-WP/285 التي قدمتها الوكالة المعنية بسلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر (ASECNA).

٢٥-٤ وبناءً على المناقشة، وافقت اللجنة على التوصيات التالية:

التوصية ٤-١/٣ - تحسين أداء نظام الملاحة الجوية

أن تقوم الدول بما يلي:

(أ) انتهاج عملية إدارة الأداء ذات الخطوات الست عند تخطيط وتنفيذ تحسينات الملاحة الجوية وإدراج هذه العملية في خططها الوطنية للملاحة الجوية، مع تكييف ما يلزم؛

(ب) التوفيق بين خططها الوطنية والإقليمية للملاحة الجوية للتوصل إلى عملية موحدة عالمياً لإدارة الأداء ودعم بلوغ أهداف الأداء العالمية؛

(ج) دعم الإيكاو في الترويج لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" وإعادة تأكيد التزامها بوضع خطط وطنية للملاحة الجوية في الوقت المناسب، بحيث تتسم بالدقة وتتسق مع الخطط الإقليمية والعالمية؛

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

د) تشجيع مجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية (PIRGs) على تبني نهج قائم على الأداء في التنفيذ واعتماد عملية إدارة الأداء ذات الخطوات الست، التي يرد وصفها في الوثيقة (Doc 9883) "دليل الأداء العالمي لنظام الملاحة الجوية"، وذلك بتضمين هذه العملية في المجلد الثالث لجميع الخطط الإقليمية للملاحة الجوية؛

هـ) مواصلة وتسريع وتيرة العمل المتعلق بمؤشرات الأداء في سياق الخطة العالمية للملاحة الجوية (Doc 9750, GANP)، بما في ذلك استعراض العمل من قبل فريق خبراء مختص بالأداء والنظر في تشكيل هذا الفريق تحت مظلة مجموعة دراسة الخطة العالمية للملاحة الجوية؛

و) بحث الحوافز التشغيلية الممكنة عند إعداد مفاهيم جديدة لإدارة الحركة الجوية.

التوصية ٤-٣/٢ - مبادرات التعاون والتنفيذ الإقليمية والوطنية

أن تقوم الدول بما يلي:

أ) التقيد بالتزامات التنفيذ المتفق عليها على الصعيد الإقليمي والمدرجة في الخطط الإقليمية للملاحة الجوية، من أجل تطبيق المبادرات الإقليمية بصورة فعالة؛

ب) التعاون فيما بينها ومع القطاع لتعزيز الأحكام المتعلقة بالتنفيذ على الصعيد الوطني، في إطار مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"؛

ج) إشراك جميع الأطراف المعنية في التخطيط لتحديث نظام الملاحة الجوية في هذه الدول، استناداً إلى الاحتياجات المحلية والموارد المتوفرة، مع مراعاة الالتزامات الإقليمية والعالمية؛

د) الاعتراف بالإسهام الكبير لخطة إقليم أفريقيا والمحيط الهندي (AFI) في تنفيذ إطار إقليمي فعال لبرنامج استعراض النظراء الذي ينفذه مقدمو خدمات الملاحة الجوية في أفريقيا، بغرض تعزيز سلامة وكفاءة عمليات النقل الجوي في هذا الإقليم؛

هـ) دعم تنفيذ مبادرات الإيكاو الرامية إلى تحسين كفاءة العمليات الإقليمية وفعاليتها؛

و) تشجيع مشاركة السلطات الرفيعة المستوى في عملية اتخاذ القرارات المتعلقة بالتخطيط والتنفيذ؛

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

ز) تشجيع الدول والأقاليم والمنظمات الدولية على دعم الخطط والأنشطة والمشاريع التعاونية عبر الحدود وفيما بين الأقاليم وداخل الأقاليم، على نحو يدعم التنسيق على وجه السرعة والكفاءة والفعالية؛

ح) مواصلة تقديم الدعم إلى برنامج استعراض النظراء الذي ينفذه مقدمو خدمات الملاحة الجوية في أفريقيا؛

ط) حث الدول على دعم تنفيذ الأولويات الإقليمية، بالتنسيق مع القطاع؛

ي) دعم تنفيذ خطة عمل من أجل تطوير البنى الأساسية لمنظومة الطيران في أفريقيا في إطار الخطة التنفيذية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا (AFI)؛

ك) تشجيع الدول والمنظمات على مواصلة تقاسم بيانات المراقبة لتحسين مستويات السلامة والكفاءة في إدارة الحركة الجوية؛

ل) تشجيع التعاون والتنسيق على الصعيد الإقليمي فضلاً عن استخدام الحوافز عند التخطيط لتنفيذ التحسينات التشغيلية لتمكين جميع الأطراف المعنية من جني الفوائد المنشودة من التنفيذ؛

(م) دعوة الدول الأفريقية والقطاع إلى مواصلة العمل معاً في إطار البرنامج الأفريقي لإجراءات الطيران (AFPP).

البند ٤ من جدول الأعمال: تنفيذ النظام العالمي للملاحة الجوية ودور مجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية ٤-٤: تنفيذ عمليات وإجراءات البحث والإنقاذ (SAR)

٢٦-٤ أشارت الأمانة العامة في الوثيقة AN-Conf/13-WP/10 التي قدمتها إلى أهمية التعاون والعمل المشترك على الصعيد الإقليمي من أجل تحسين عمليات البحث والإنقاذ. وأكدت أن تنفيذ النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران (GADSS) من شأنه أن يحسّن فعالية عمليات البحث والإنقاذ، مع إتاحة الفرصة لاستعراض وتعزيز إجراءات البحث والإنقاذ. ووافقت اللجنة على أهمية تعزيز خدمات البحث والإنقاذ، ملاحظة وجود ثغرات حرجة في توفير هذه الخدمات في شتى أنحاء العالم. ومن النقاط التي أثّرت أيضاً أنه مهما كان مفهوم عمليات النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران مفيداً في توفير معلومات قيمة عن الاتجاه الذي اتخذته الإيكاو في الماضي ويُرجح أن تنتهجه في المستقبل، فإن على الدول دوراً هاماً أيضاً في إجراء تقييم شامل لآثار هذه الأحكام، والاستفادة من الفرصة المتاحة للتعليق عليها بشكل رسمي. وفي هذا الصدد، أقرت اللجنة بضرورة إعداد المزيد من أحكام الإيكاو لدعم القواعد القياسية الحالية الخاصة بالنظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران الواردة في الملحق السادس - تشغيل الطائرات، وتحديداً لمعالجة المسائل المتعلقة بتبادل معلومات التتبع الآلي لإشارات الاستغاثة بين مشغلي الطائرات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية ومراكز تنسيق الإنقاذ والسلطات العسكرية وغيرهم.

٢٧-٤ ولاحظت اللجنة أن أقاليم الإيكاو قد نفذت مبادرات عديدة لدعم تنفيذ خدمات فعالة في مجال البحث والإنقاذ. وأشارت الوثيقة AN-Conf/13-WP/226 التي قدمتها ٥٤ دولة متعاقدة في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC)^٣ إلى أن دول الإقليم قد قرّرت، في أعقاب المؤتمر الوزاري الذي عُقد في أبريل عام ٢٠١٧، معالجة جوانب النقص في عملياتها في مجال البحث والإنقاذ، وأنها تتعاون في تنفيذ مشروع في مجال البحث والإنقاذ يتضمن تنظيم حلقات عمل وإجراء دراسات استقصائية وإعداد نماذج للوثائق المتعلقة بعمليات البحث والإنقاذ. كما لاحظت اللجنة، في الوثيقة AN-Conf/13-WP/144، التي قدمتها كولومبيا، أن دول إقليم أمريكا الوسطى والجنوبية قد أبرمت اتفاقاً متعدد الأطراف بشأن عمليات البحث والإنقاذ وتأكدت من إبرام اتفاقات بين مراكز تنسيق الإنقاذ في كل دولة منها. ولاحظت اللجنة أن مثل هذه الترتيبات يمكن أن تتيح لمجموعة من الدول أن تجمّع مواردها لتحقيق الاستفادة المثلى من قدرات كل منها في بيئة معينة (أي في البحر أو في المناطق الجبلية أو في الأدغال). وفي سياق الأهمية التي توليها الدول والأقاليم لخدمات البحث والإنقاذ، ذكرت اللجنة بالتأييد الذي أبدته الدول لإدراج عنصر خاص بالنظام العالمي ضمن الخطة العالمية للملاحة الجوية، وفقاً لأحكام الإيكاو (انظر التوصية ١-٢/١).

٢٨-٤ وقدمت الولايات المتحدة الأمريكية الوثيقة AN-Conf/13-WP/59 التي أشارت فيها إلى أهمية اتفاقات التعاون المبرمة على مستوى الدول، وكذلك على مستوى الوحدات التشغيلية التي تشارك بشكل تقليدي في عمليات البحث والإنقاذ، كما سلّطت فيها الضوء على أن تنفيذ النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران لدعم عمليات البحث والإنقاذ سيشكل فرصة لمجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية كافة لإعادة تقييم الاتفاقات وآليات التعاون الإقليمية في مجال البحث والإنقاذ. وأقرت اللجنة كذلك، في إطار دعم الوثيقة المذكورة، بأن تطور النظام العالمي سيسهل المناقشات بشأن التغلب على جوانب

^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 وأثيوبيا وإسواتيني والغابون وغامبيا وغانا وغينيا وغينيا-بيساو وكينيا وليسوتو وليبيريا وجمهورية ليبيا ومدغشقر وملاوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزمبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وساو تومي وبرنسيبي والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان والسودان وتوغو وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزمبابوي.

النقص في تنظيم عمليات البحث والإنقاذ في الأقاليم. ولاحظت اللجنة أيضاً أن هناك أفرقة خبراء متنوعة تساعد الإيكاو في وضع المزيد من القواعد القياسية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية التي تدعم النظام العالمي واعتبرت ذلك جزءاً مهماً من عملية التطوير.

٢٩-٤ ولاحظت اللجنة أهمية تحديد موقع الحطام والناجين بدقة بعد وقوع حادث فوق اليابسة على النحو المبين في الوثيقة AN-Conf/13-WP/212 التي قدمتها النمسا باسم الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء^٤ والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)^٥ والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول). كما لاحظت اللجنة العمل الذي اضطلعت به الإيكاو لاعتماد قواعد قياسية قائمة على الأداء بشأن تحديد موقع الطائرة المستغيثة، وأشارت إلى أن هدف المادة ٤١ من الاتفاقية هو توفير درجة من اليقين للدول والقطاع بشأن متطلبات تطوير الحلول المناسبة في هذا المجال. ووافقت اللجنة على إجراء استعراض بخصوص السبل القائمة على الأداء لتحديد موقع انتهاء الرحلة وإعداد الأحكام اللازمة بهذا الشأن، دون الإخلال بتنفيذ الأحكام القائمة المتعلقة بالنظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران.

٣٠-٤ وأحيط علماً بورقة المعلومات AN-Conf/13-WP/266 التي قدمتها المملكة العربية السعودية وورقة المعلومات AN-Conf/13-WP/286 التي قدمتها الوكالة المعنية بسلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر (ASECNA).

٣١-٤ وبناءً على المناقشة، وافقت اللجنة على التوصيات التالية:

التوصية ٤-٤/١ - عمليات البحث والإنقاذ (SAR) والنظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران (GADSS)

أن تقوم الدول بما يلي:

أ) أن تدرس، من خلال مجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية (PIRGs)، سبل الجمع بين قدرات كل منها لتحسين فعالية عمليات البحث والإنقاذ (SAR)؛

ب) أن تستفيد من مجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية (PIRGs) للسعي بهمة في الترويج لإبرام اتفاقات ثنائية أو متعددة الأطراف في مجال البحث والإنقاذ؛

ج) أن تدعم المبادرات الإقليمية المعنية بتنفيذ عمليات البحث والإنقاذ عن طريق تنظيم مؤتمرات رفيعة المستوى بالتنسيق مع الإيكاو والقطاع والشركاء الدوليين؛

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

د) استكمال وضع أحكام القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية المتعلقة بالنظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران، حسب الاقتضاء، ودعم تنفيذها؛

هـ) تنظيم ندوات و/أو حلقات عمل إقليمية بشأن البحث والإنقاذ لتسهيل تنفيذ النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران (GADSS)؛

و) التشديد للدول على أهمية تنفيذ أحكام القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) وإجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS) التي تدعم النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران، فيما يتعلق بتتبع الطائرات وبموقع الطائرة المستغيثة؛

^٤ النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص وجمهورية التشيك والدانمرك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وهنغاريا وإيرلندا وإيطاليا ولاتفيا وليتوانيا ولكسمبرج ومالطة وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد والمملكة المتحدة.

^٥ ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وأيسلندا وجمهورية مولدوفا وموناكو والجبل الأسود والنرويج وسان مارينو وصربيا وسويسرا وجمهورية مقدونيا البوغسلافية السابقة وتركيا وأوكرانيا.

- ز) دعوة أفرقة الخبراء المختصة إلى تقديم المشورة بشأن تنفيذ النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران (GADSS)؛
- ح) استعراض الحاجة إلى اشتراط وضع قاعدة قياسية قائمة على الأداء لتحديد موقع توقف الرحلة بدقة، لا سيما فوق اليابسة، في إطار كفاءة عمليات البحث والإنقاذ؛
- ط) إدراج الهيكل العام لعمليات البحث والإنقاذ في الطبقات المقبلة من الخطة العالمية للملاحة الجوية.
-