



الجمعية العمومية - الدورة السادسة والثلاثون

تقرير اللجنة الفنية

عن

البنود ٣١ و ٣٣ و ٣٥ و ٣٧ من جدول الأعمال

(مقدم من رئيس اللجنة الفنية)

وافقت اللجنة الفنية على التقرير المرفق بشأن البنود ٣١ و ٣٣ و ٣٥ و ٣٧ من جدول الأعمال. وتوصي اللجنة بأن تعتمد الجلسة العامة القرارين ١/٣١ و ١/٣٧.

البند ٣١ من جدول الأعمال: التطور المستمر للنظام العالمي لإدارة الحركة الجوية القائم على الأداء

١-٣١ عرض أمين اللجنة ورقة العمل A36-WP/17 التي قدمها المجلس والمنظمة معلومات عن التقدم الذي حققته الإيكاو صوب تخطيط وتنفيذ النظام العالمي لإدارة الحركة الجوية القائم على الأداء. ومن تلك المعلومات قبول المجلس للتعديل الثاني لخطة الملاحة الجوية العالمية (الوثيقة 9750) بمجموعتها المؤلفة من ثلاث وعشرين من مبادرات الخطة العالمية؛ ووضع مادة توجيهية بشأن شروط إدارة الحركة الجوية اللازمة لتنفيذ النظام العالمي لإدارة الحركة الجوية في شكل مشروع دليل عن متطلبات نظام إدارة الحركة الجوية (الوثيقة 9882)؛ ووضع الجزء الأول من الدليل المتعلق بالأداء العالمي لنظام الملاحة الجوية (الوثيقة 9883) المعنون المبادئ التوجيهية للانتقال إلى النظام القائم على الأداء والذي يتضمن الاستراتيجيات الانتقالية اللازمة لتنفيذ النظام العالمي لإدارة الحركة الجوية؛ واستضافة الندوة العالمية المعنية بأداء نظام الملاحة الجوية في مونتريال من ٢٦ إلى ٣٠ مارس ٢٠٠٧.

٢-٣١ وأعربت اللجنة عن ارتياحها للجهود الجارية؛ ووافقت على أن التشغيل المتجانس والمواءمة والاتساق في النظام العالمي لإدارة الحركة الجوية مسائل حاسمة وينبغي للإيكاو أن تواصل القيام بدور قيادي فيها. وحثت اللجنة المجلس على مواصلة جهوده الرامية إلى كفالة اتباع نهج مشترك إزاء وضع وتنفيذ النظام العالمي لإدارة الحركة الجوية القائم على الأداء، مشددة على أن إطار الأداء يشمل مجتمع إدارة الحركة الجوية بأسره وليس مقدمي خدمات الملاحة الجوية فحسب.

٣-٣١ وعرض أمين اللجنة ورقة العمل A36-WP/29 التي أعدها المجلس والتي تبين الحاجة إلى كفالة انتقال متجانس عالمياً صوب الملاحة القائمة على الأداء. وعرضت الورقة مقترحات موجهة إلى الدول المتعاقدة والإيكاو وسائر الجهات المعنية لكي تنظر في تطبيق الملاحة القائمة على الأداء.

٤-٣١ ولاحظت اللجنة أن مفهوم الملاحة القائمة على الأداء قد استُحدث نتيجة المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية (مونتريال، ٢٢ سبتمبر إلى ٣ أكتوبر ٢٠٠٣) الذي أوصى بأن تقوم الإيكاو على وجه الاستعجال بمعالجة المسائل المرتبطة بتنفيذ الأداء الملاحي المطلوب والملاحة المنطقية.

٥-٣١ وأثيرت مسألة تتعلق بكون بعض الدول لا تستخدم النظام العالمي لتحديد الموقع بوصفه الوسيلة الوحيدة للملاحة، وينبغي بالتالي أن يكون النظام ملائماً لوسائل الملاحة الأخرى. وفي هذا السياق، لوحظ أن الملاحة القائمة على الأداء لا تعتمد على النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية فحسب، وبالتالي فإن هذه المسألة المحددة لن تعرقل تنفيذ الملاحة القائمة على الأداء.

٦-٣١ وأقرت اللجنة بضرورة رصد التقدم في تنفيذ الملاحة القائمة على الأداء في الدول والأقاليم وتخصيص موارد كافية على الصعيد الإقليمي لهذا الغرض. وتم التشديد أيضاً على أن التنفيذ الناجح يقتضي أن تستحدث الإيكاو المواد التدريبية والتوجيهية المناسبة بشأن الملاحة القائمة على الأداء.

٧-٣١ وأعرب عن القلق من أنه بتزايد القدرات الملاحية للطائرات العصرية، يمكن أن يتزايد خطر التصادم في ظروف معينة، مثلاً عندما ترتكب مراقبة الحركة الجوية أو طاقم الطائرة خطأ، وأنه ينبغي مواصلة العمل بشأن وسائل موازية للتخفيف من هذا الخطر. وأبلغت الجلسة بأن الإيكاو تعكف على دراسة هذه المسألة المحددة وأن أحكاماً جديدة خاصة بالإيكاو ستُتاح في سنة ٢٠٠٨.

٨-٣١ وعند مناقشة القرار المقترح في الورقة WP/29، وافقت اللجنة على وجوب تعزيز السلامة وعلى أنه ينبغي، في هذا السياق، تعديل القرار بحيث يحث الدول على تنفيذ إجراءات الاقتراب بالارشاد الرأسي على جميع نهايات المدارج. ولكن إقرارا بالتكاليف المرتبطة بذلك، تمت الموافقة على أن يقتصر القرار على المدارج التي تخدم الطائرات التي تتجاوز كتلتها القصوى المقررة للإقلاع ٥٧٠٠ كغ. وأعربت اللجنة عن تأييدها للانتقال المتجانس والمنسق عالميا إلى الملاحة القائمة على الأداء، ملاحظة أنه بالإضافة إلى الفوائد المتصلة بالسلامة، تشكل هذه الملاحة عاملا مساعدا على تنفيذ نظام عالمي لإدارة الحركة الجوية قائم على الأداء.

٩-٣١ وأعربت عدة دول عن قلقها حيث أوضحت أن التواريخ والمراحل الأساسية لتنفيذ نظام الملاحة القائم على الأداء في المجال الجوي أثناء الطريق والمناطق النهائية قد تؤدي إلى نتائج غير مواتية بالنسبة لعملية التخطيط. وانفقت اللجنة بالتالي على حذفها من القرار.

١٠-٣١ ونتيجة للمناقشة، تقدم اللجنة مشروع القرار التالي لكي تعتمد الجلسة العامة.

القرار ١/٣١: الأهداف العالمية للملاحة القائمة على الأداء

لما كان الهدف الأساسي للإيكاو هو ضمان الأداء الآمن والفعال لشبكة الملاحة الجوية العالمية.

ولما كان تحسين أداء شبكة الملاحة الجوية على الصعيد العالمي وبصورة متجانسة يتطلب التعاون النشط بين جميع الجهات المعنية.

ولما كان المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية قد أوصى بأن تقوم الإيكاو على وجه الاستعجال بمعالجة المسائل المرتبطة ببدء استخدام ملاحه المنطقة (RNAV) وبالأداء الملاحي المطلوب (RNP) والتقدم في هذا المجال.

ولما كان المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية قد أوصى بأن تعد الإيكاو إجراءات خاصة بملاحه المنطقة باستخدام النظام العالمي للملاحه بالأقمار الصناعية (GNSS) بالنسبة الى الطائرات ذات الأجنحة الثابتة التي توفر مستوى عال من الدقة للحفاظ على المسار والسرعة للإبقاء على الفصل عند المنحنيات وتوفير المرونة للاصطفاف في عملية الاقتراب.

ولما كان المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية قد أوصى بأن تعد الإيكاو إجراءات خاصة بملاحه المنطقة باستخدام النظام العالمي للملاحه بالأقمار الصناعية (GNSS) بالنسبة الى الطائرات ذات الأجنحة الثابتة والدوارة على السواء بما يسمح بتخفيض الحدود الدنيا للتنشغيل في المجالات المليئة بالعوائق أو المجالات التي توجد بها قيود أخرى.

ولما كان قرار الجمعية العمومية ٣٣-١٦ طلب من المجلس أن يعد برنامجا لتشجيع الدول على تنفيذ إجراءات الاقتراب بالتوجيه الرأسي بالاستعانة بالنظام العالمي للملاحه بالأقمار الصناعية أو معدات قياس المسافات وفقا لأحكام الإيكاو.

وإن تدرك أن تنفيذ الاقتراب بالتوجيه الرأسي ما زال غير منتشر.

وإذ تدرك أن "الخطة العالمية لسلامة الطيران" قد حددت مبادرات السلامة العالمية التي ينبغي التركيز عليها عند وضع إستراتيجية سلامة الطيران في المستقبل 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.

وإذ تدرك أن الخطة العالمية للملاحة الجوية قد حددت مبادرات الخطة العالمية للتركيز على اعتماد القدرات المتقدمة للطائرات في مجال الملاحة في إطار البنية الأساسية لنظام الملاحة الجوية، والاستخدام الأمثل لمنطقة المراقبة النهائية من خلال التصميم المحسن وتقنيات 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.

وإذ تدرك أن الاستمرار في إعداد مواصفات مختلفة في مجال الملاحة قد يؤدي الى التأثير على السلامة والكفاءة وقد تتضرر من ذلك الدول والصناعة.

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 ما يلي:

أ) يجب على الدول والمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ أن تضع خطة تنفيذية لمفهوم الملاحة القائمة على الأداء بحلول سنة ٢٠٠٩ لتحقيق الأهداف التالية:

١) تنفيذ عمليات ملاحة المنطقة والأداء الملاحي المطلوب (عند الاقتضاء) أثناء الطريق والمناطق النهائية وفقا للجدول الزمني ومرحلة التنفيذ الوسيطة،

٢) تنفيذ إجراءات الاقتراب بالإرشاد الرأسي (APV) (الملاحة الرأسية البارومترية و/أو النظام العالمي المعزز للملاحة بالأقمار الصناعية) بالنسبة لجميع 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، وبنسبة ٧٠ في المائة بحلول سنة ٢٠١٤.

ب) يجب على الايكاو أن تعد خطة عمل منسقة لمساعدة الدول على تنفيذ مفهوم الملاحة القائم على الأداء لضمان إعداد و/أو تحديث القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات لخدمات الملاحة الجوية ومادة توجيهية تتضمن منهجية متسقة عالميا لتقييم السلامة قصد تلبية الاحتياجات التشغيلية.

٣- تحث الدول أن تدرج في خطتها التنفيذية للملاحة القائمة على الأداء أحكاما لتنفيذ إجراءات الاقتراب بالإرشاد الرأسي على جميع نهايات المدارج التي تخدم الطائرات التي تبلغ كتلتها القصوى المرخصة للاقلاع ٥٧٠٠ كغ أو أكثر، وفقا للجدول الزمني ومرحلا لتنفيذ الوسيطة.

٤- **تكلف** المجلس أن يقدم تقريراً مرحلياً بشأن تنفيذ مفهوم الملاحه القائمة على الأداء الى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية.

٥- **تطلب** من المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ أن تدرج في برامج عملها استعراض حالة تنفيذ الدول لمفهوم الملاحه القائمة على الأداء وفقاً لخطط التنفيذ المحددة وإبلاغ الايكاو بأي قصور قد يطرأ.

٣١-١١ استعرضت اللجنة ورقة العمل A36-WP/52، المقدمة من البرتغال باسم الجماعة الأوروبية واللجنة الأوروبية للطيران المدني واليوروكنترول وورقة العمل A36-WP/113، المقدمة من الولايات المتحدة بشأن المبادرات ذات الصلة الرامية إلى تلبية الطلبات المقبلة على نظم ادارة الحركة الجوية. وسلمت كلتا الورقتين بأهمية مفهوم الايكاو التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية وخطط الملاحه العالمية كأداتين فعالتين لتوجيه الجهد العالمي وكإطار للتحسينات المستمرة. ولذلك فقد وافقت اللجنة على ضرورة مواصلة جميع هذه الجهود مع هاتين الوثيقتين، وشددت على أن إتباع إطار عالمي مشترك سيساعد على تحقيق التشغيل البيئي والتوافق.

٣١-١٢ لخصت ورقة العمل A36-WP/52 حالة المبادرة الخاصة بالأجواء الأوروبية الموحدة ومدى أهميتها بالنسبة للدول المتعاقدة غير الأعضاء في الاتحاد الأوروبي؛ وطلبت الورقة من الايكاو الإحاطة علماً بقيام الجماعة الأوروبية بإنشاء الإقليم الأعلى الأوروبي لمعلومات الطيران في المستقبل بهدف استغلال المجال الجوي إلى أقصى حد وتسهيل إجراء التحسينات التشغيلية مع تحقيق فوائد تكاملية من حيث التكاليف؛ واقترحت أن تنسق الايكاو برنامج البحوث لإدارة الحركة الجوية في إطار المجال الجوي الأوروبي الواحد (سيسار) بصورة منتظمة لضمان التنفيذ المحكم للتكنولوجيات والنظم الجديدة ذات الأثر العالمي. وسلمت اللجنة بفوائد تطبيق الاستخدام المرن للمجال الجوي وبضرورة إقامة تعاون مدني وعسكري وثيق لضمان توافر أقصى مجال جوي للطيران المدني. وعلاوة على ذلك، فإن الخبرة التي يكتسبها المشتركون في مبادرة الأجواء الأوروبية الموحدة ستتاح للدول المتعاقدة الأخرى.

٣١-١٣ قدمت ورقة العمل A36-WP/113 عرضاً عاماً للنظام الأمريكي للنقل الجوي للجيل القادم (NextGen) وأثره على الطيران العالمي. وأشير إلى أن هدف هذا النظام هو كفاءة إقامة نظام للنقل الجوي يمكن تشغيله تشغيلاً بينياً على الصعيد العالمي وغير ضار بيئياً بحلول عام ٢٠٢٥ وأن ذلك يعتمد على التنسيق الدولي. وتتاح معلومات نظام NextGen كما هو الحال في برنامج سيسار، لجميع الدول المهتمة بتحويل النظم الخاصة بها.

٣١-١٤ وأشارت اللجنة إلى التوصية الواردة في كلتا الورقتين بأن تنسق الايكاو التقدم المحرز في برنامج سيسار وNextGen وأي مبادرات شبيهة يكون لها أثر على صعيد العالم. وبالإضافة إلى ذلك، أحاطت اللجنة علماً بالإطار القانوني للأجواء الأوروبية الموحدة لجهة إنشاء الإقليم الأعلى الأوروبي لمعلومات الطيران في المستقبل في إطار إعادة تنظيم هيكل المجال الجوي الأوروبي المرتبط بالأجواء الأوروبية الموحدة وكلفت المجلس بالتنسيق الأعمال المرتبطة بإنشاء هذا الإقليم.

٣١-١٥ قدم الاتحاد الجوي لمراقبي الحركة الجوية ورقة عمل A36-WP/115 التي تضمنت موجزاً لتفسير الاتحاد للمفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية وأعرب عن القلق لنشأة قدر من سوء التفاهم بالنسبة لتطور نظام إدارة الحركة الجوية. ووافقت اللجنة على الضرورة المعرب عنها في الورقة لأن يكون هناك تعاون وثيق والتزام بين جميع الأعضاء في مجتمع إدارة الحركة الجوية من أجل تحقيق الأهداف المشتركة وأن التعاون لاتخاذ القرارات على جميع المستويات في عملية التخطيط سيكون أداة هامة لاستمرار إدخال التحسينات على النظام العالمي لإدارة الحركة الجوية.

١٦-٣١ فيما يتعلق بورقة العمل A36-WP/200، أشارت اللجنة إلى خبرة تجربة فنزويلا فيما يتعلق بتحويلها قواعد بيانات الاحداثيات الجيوديسية المحلية إلى النظام الجيوديسي العالمي-٨٤ وإمكانات تطبيق هذه التجربة على دليل النظام الجيوديسي العالمي - ١٩٨٤ (Doc 9674). وأشارت اللجنة أيضا إلى ضرورة زيادة التعاون الفني والاقتصادي بين الدول من أجل إجراء أعمال المسح الجيوديسي. ووافق اللجنة على أن تكلف المجلس باستعراض القسمين ١-٢-٤ و ٢-٢-٤ من دليل النظام الجيوديسي العالمي-١٩٨٤ (Doc 9674) على ضوء التجربة الفنزويلية.

١٧-٣١ عُرض على نظر اللجنة ورقة العمل A36-WP/51 التي قدمتها البرتغال نيابة عن ثلاث وأربعين دولة متعاقدة لدى الايكاو وشملت أيضا الجماعة الأوروبية ودولها الأعضاء وأعضاء اللجنة الأوروبية للطيران المدني ويوروكونترول. وأقرت اللجنة بأنه يجب الانتقال إلى مفهوم إدارة معلومات الطيران الأوسع نطاقا وذلك تلبية للشروط الجديدة النابعة من المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية. ووافقت اللجنة على الحاجة إلى وجود استراتيجية ومفهوم لإدارة معلومات الطيران في هذا الصدد وأحاطت علما بتوصيات المؤتمر العالمي لخدمات معلومات الطيران لسنة ٢٠٠٦ التي تضمنت خطوطا عريضة لاستراتيجية الانتقال. وفي أثناء المناقشات صارت ثارت أسئلة تتعلق بالمؤتمر العالمي لخدمات معلومات الطيران لسنة ٢٠٠٦ والعمل الذي تلاه. وأبلغ أمين اللجنة الاجتماع بأن الايكاو على الرغم من أنها لم تتول زمام القيادة في مسائل خدمات معلومات الطيران على مدار الفترة الثلاثية الماضية إلا أنها تعمل بنشاط لإجراء برنامج عمل لخدمات معلومات الطيران سوف يُعرض على لجنة الملاحه الجوية ومجلس الايكاو في الشهور المقبلة. وحظيت ورقة العمل بتأييد قوي وأقرت اللجنة بضرورة دعم الأمانة العامة لتوصيات المؤتمر العالمي لخدمات معلومات الطيران علاوة على الحاجة إلى مزيد من التنسيق والشفافية.

١٨-٣١ قدمت الصين ورقة العمل A36-WP/176 التي تصف خطتها لتنفيذ الحدود الدنيا المخفضة للفصل الرأسي بين الطائرات واقترحت خطة لتخصيص مستويات الطيران (FLAS). وأحاطت اللجنة علما بالتحديات التي واجهتها الصين في وضع خطة تخصيص مستويات الطيران باستخدام الأمتار والجهود الناجحة لتنسيق الخطة الجديدة مع الاتحاد الروسي. واقترحت الصين استعراض وتعديل جداول مستويات الطيران المستقيم الواردة في المرفق الثالث للملحق الثاني لإدراج اقتراح مشترك قدمته الصين وروسيا إلى الايكاو في وقت سابق. وأشارت اللجنة إلى أن الأمانة العامة كانت قد بدأت بالفعل في العمل بصدد تعديل الملحق الثاني في هذا المضمار.

١٩-٣١ وكانت هناك عدة ورقات معلومات متاحة لكي تستعرضها اللجنة بشأن تحسين إدارة الحركة الجوية. فقدمت الورقة A36-WP/153 معلومات عن المبادرات التي اتخذتها الهند لرفع سعة المطارات والمجال الجوي بما في ذلك تنفيذ الإدارة القائمة على الأداء. وتضمنت الورقة A36-WP/175 وصفا للبحوث التي تجريها "جامعة الطيران المدني" والصين لبدء تطبيق نظام إذاعة الاستطلاع التابع التلقائي (ADS-B) ووصفت الورقة A36-WP/178 الجهود التي بذلتها فنزويلا لتحديث شبكة إدارة الحركة الجوية الخاصة بها.

بيان من وفد جمهورية صربيا بشأن

البند ٣١ من جدول الأعمال

أدلى به في اللجنة الفنية يوم ٢٥ سبتمبر ٢٠٠٧

إن الوفد الصربي بصفته عضوا في اللجنة الأوروبية للطيران المدني يؤيد ورقة العمل WP/51، ذلك أننا ندرك بوضوح الدور والدعم المنتظرين من خدمات معلومات الطيران ضمن المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية. ولكننا لاحظنا عدة نقاط في هذه الورقة ونطلب إيضاحات من الأمين:

في الفقرة ٣-٥-٣ يشار إلى أن إدارة الملاحة الجوية والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية وضعتا خطة عمل مقترحة وأنه تم التشاور مع الجهات المعنية، ولكن ستُجرى مشاورات إضافية.

فما هي تلك الجهات المعنية وكيف ستُجرى المشاورات الإضافية؟

وأشير إلى "الاتحاد العالمي غير الرسمي" الذي يضم ٦ دول ومنظمة دولية. وذكُر أنه يعمل نيابة عن الإيكاو وبالاشتراك معها.

هل هذا هو الأسلوب الجديد للعمل في الإيكاو؟ وماذا سيكون مصير المجموعة المعنية بدراسة معلومات وخرائط الطيران؟ ومن يتراأس هذا الاتحاد وكيف تشكلت عضويته؟

إن وفد صربيا مندهش جدا لعدم توافر ورقة عمل من الأمانة العامة للإيكاو حول هذا الموضوع؛ إذ كان ينبغي أن تقدم لنا خلال هذه الجمعية العمومية ورقة تتضمن إيضاحات وتعرض رؤية خدمات معلومات الطيران.

(توقيع)

السيد ألكسندر بافلوفيتش
مستشار جمهورية صربيا في الدورة
السادسة والثلاثين للجمعية العمومية

البند ٣٣ من جدول الأعمال: مسائل الكفاءة الأخرى

١-٣٣ أيدت اللجنة اقتراحاً قدمته منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) ورد في ورقة العمل A36-WP/123 بشأن المنافع المحققة من استقلال مقدمي خدمات الملاحة الجوية وفصله عن وظيفة المراقبة التنظيمية بالصيغة الواردة في المواد الإرشادية الصادرة عن الإيكاو. وأحيط علماً بأن هذا الفصل قد حسّن أداء إدارة الحركة الجوية وزاد من الثقة العامة في مقدمي خدمات الملاحة الجوية وكان موائماً لحسن الإدارة. وأحاطت اللجنة علماً بالمواد الإرشادية المتاحة الصادرة عن الإيكاو ووافقت على أن الدول ينبغي تشجيعها على اتخاذ التدابير الملائمة لمراعاة المواد الواردة في هذه المواد الإرشادية.

— — — — —

البند ٣٥ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى المتعلقة بالاستمرارية

١-٣٥ لاحظت اللجنة الفنية أنه لم تقدم أي ورقات عمل في إطار هذا البند.

البند ٣٧ من جدول الأعمال: مسائل الملاحة الجوية الأخرى

١-٣٧ قدم الاتحاد الروسي في ورقة العمل A36-WP/144 معلومات حديثة عن تشغيل وتحديث هيكل الطريق العابر للمنطقة القطبية التي يربط أمريكا الشمالية وجنوب شرق آسيا وإقليم المحيط الهادئ. وأدى النمو المضطرب للحركة على هيكل هذا الطريق والطلب المتزايد للغاية لاستخدام هذا الطريق إلى تسليط الضوء على أهمية هذا النظام وعلى حاجة الدول للعمل عبر الحدود الإقليمية لمعالجة المسألة. وفي هذا السياق وافقت اللجنة على تقديم القرار التالي لتعتمده الجمعية العمومية.

القرار ١/٣٧: استخدام الطرق الجوية العابرة للمنطقة القطبية

لما كان هيكل الطرق الجوية الجديدة فوق القطب الشمالي قد أنشئ في إطار الايكاو للربط بين قارة أمريكا الشمالية وجنوب شرق آسيا وإقليم المحيط الهادئ.

ولما كان انشاء هذا الهيكل هو نتيجة الجهود المشتركة التي بذلتها كندا والصين وفنلندا والمانيا وايسلندا واليابان ومنغوليا والنرويج والاتحاد الروسي والولايات المتحدة اللاتي أظهرن روحا ليس لها مثيل في التعاون الدولي في أداء هذه المهمة الأكثر تعقيدا.

ولما كان هذا الهيكل قد دخل حيز التشغيل في ٢٠٠١/٢/١ باعلان سلطات الطيران الروسية عن تنفيذ نظام الطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي التي تقطع مياه المحيط القطبي الشمالي.

ولما كان تنفيذ هيكل هذه الخطوط الجوية باستخدام الطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي هو حدث ذو أهمية خاصة حيث أنه يسمح بتقليص مدة الطيران بين جهات السفر في أمريكا الشمالية وجنوب شرق آسيا وإقليم المحيط الهادئ.

ولما كان استخدام الطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي سيفتح أمام طائرات كل الدول المتعاقدة وفقا لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي.

ولما كان استخدام الطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي يحمل في طياته منافع بيئية كبيرة فيما يتعلق بحماية البيئة وفوائد اقتصادية عظيمة للركاب وشركات الطيران.

ولما كان تحليل نمو كثافة الحركة وتنبؤاتها في الخطوط الجوية العابرة للقطب الشمالي تشير الى أنه من الضروري اتخاذ اجراءات لتحسين السمات التشغيلية للطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي.

ولما كانت تلبية اشتراطات تحسين السمات التشغيلية للطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي تنطوي على نفقات مالية ومادية كبيرة لضمان مستوى السلامة الجوية الملائم.

فان الجمعية العمومية:

١- **تعلن** أنه من الضروري، للدول التي تقدم خدمات الحركة الجوية في اطار الهيكل الجديد للخطوط الجوية الدولية باستخدام الطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي، أن تبذل ما في وسعها لتحقيق أقصى قدر من التخطيط المنسق لزيادة الطاقة الاستيعابية لهذا الهيكل، وذلك بغية حصاد أقصى منافع ممكنة من تنفيذ الطرق الجوية العابرة للمنطقة القطبية.

٢- **تطلب** من المجلس اتخاذ اجراءات ملائمة لتعبئة موارد الدول والمنظمات الدولية والمؤسسات المالية لتكفل التطوير الديناميكي لهيكل الخطوط الجوية الدولية الجديدة التي تستخدم الطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي.

٣- **تطلب** من المجلس أن يرصد تطور هيكل الخطوط الجوية الدولية الجديدة التي تستخدم الطرق الجوية العابرة للمنطقة القطبية كأولوية وأن يصدر توصيات تتعلق بتشغيل وتطوير هذا الهيكل عند الضرورة.

٤- **تطلب** من المجلس أن يواصل دوره التنسيق وأن يدعم مبادرات تنظيم الأنشطة المشتركة بين الأقاليم والمتعلقة بتشغيل هيكل الطرق الدولية العابرة للأقاليم الذي تُستخدم فيه المسارات العابرة للمنطقة القطبية والأنشطة المتعلقة بتحديث نظم إدارة الحركة الجوية اللازمة لهذه المسارات الجوية.

٥- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٣-١٣

٢-٣٧ تضمنت الورقة A36-WP/146 المقدمة من الاتحاد الروسي معلومات عن المسؤوليات الوظيفية التي تتحملها مؤسسة Rosaeronavigatsia، وهي السلطة التنفيذية الفيدرالية الروسية المسؤولة عن تنفيذ السياسات واللوائح والأعمال الإشرافية على قطاع الطيران. وأشار إلى أن هذه المؤسسة قد أدمجت الأنشطة التشغيلية الخاصة بالسلطات المدنية والعسكرية مما يعطي المزيد من المرونة في استخدام المجال الجوي في الوقت الذي يتم فيه أيضا تعزيز السلامة. وأحاطت اللجنة عملا بفوائد إدماج خدمات الحركة الجوية المدنية والعسكرية التي عرضها الاتحاد الروسي، واتفقت على أنه ينبغي الاستمرار في تشجيع الدول على العمل من أجل تحقيق هذا الهدف وأنه ينبغي للايكاو أن تؤيد هذه الأعمال.

٣-٣٧ وأحاطت اللجنة علما بالمعلومات التي قدمها الاتحاد الروسي في ورقة العمل A36-WP/250 بشأن ما وصل إليه نظام GLONASS واستخدامه في إطار النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية. وتم ترسيخ الضمان المقدم بتوفير إشارات الملاحة مجانا لمختلف المنفعين في العالم من نظام GLONASS، وهو مبدأ أساسي في هذا البرنامج، عن طريق مرسوم موقع من رئيس الاتحاد الروسي. وهناك فوائد إضافية بالنسبة للمنتفعين من خلال القدرة على التشغيل البيئي لنظامي GLONASS و GPS فضلا عن تشغيل نظم النقويم الأرضية التي بدأ منذ فترة إلى جانب خطط تطوير النظام الروسي لنقويم الاشارات من الفضاء. وأحاطت اللجنة علما بفوائد جمع أوجه استخدام النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية.

٤-٣٧ وأحاطت اللجنة عملا أيضا بورقات المعلومات التالية:

أ) ورقة العمل A36-WP/146 المقدمة من الاتحاد الروسي بشأن تنظيم الدولة لشبكة الملاحة الجوية في الاتحاد الروسي.

- (ب) ورقة العمل A36-WP/155 المقدمة من الهند بشأن نظام الملاحة المقومة بنظامي GPS و GEO (GAGAN).
- (ج) ورقة العمل A36-WP/165 المقدمة من الاتحاد الروسي بشأن مفهوم إنشاء وتطوير شبكة الملاحة الجوية في الاتحاد الروسي.
- (د) ورقة العمل A36-WP/157 المقدمة من الاتحاد الروسي بشأن تنفيذ نظام إدارة سلامة الحركة الجوية في الاتحاد الروسي.
- (هـ) ورقة العمل A36-WP/158 المقدمة من جمهورية إيران الإسلامية بشأن رادارات الاقتراب الجديدة في المطارات الإيرانية (نظم ARIA).
- (و) ورقة العمل A36-WP/214 المقدمة من الاتحاد الروسي بشأن إنشاء المراكز المجمعّة لشبكة إدارة الحركة الجوية المشتركة في الاتحاد الروسي.
- (ز) ورقة العمل A36-WP/216 المقدمة من اندونيسيا أنشطة النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية في أندونيسيا.
- (ح) ورقة العمل A36-WP/260 المقدمة من جمهورية كوريا بشأن برنامج المنح التدريبية الخاص بالايقار للبلدان النامية.