



## الجمعية العمومية - الدورة الثامنة والثلاثون

### اللجنة التنفيذية

البند رقم ٣٢: الملاحة الجوية - السياسة العامة

### أولويات برنامج العمل

(ورقة مقدمة من ليتوانيا باسم الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء<sup>١</sup> والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني<sup>٢</sup>؛ ومن المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكونترول))

#### الموجز التنفيذي

أدت توصيات المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/12) إلى وضع قائمة طويلة بالمهام التي ينبغي أن تضطلع بها الايكاو، والتي تم تحديدها كأولويات منذ ذلك الحين من جانب الأمانة العامة ولجنة الملاحة الجوية من أجل إعداد برنامج العمل المقترح خلال الفترات الثلاثية. وتبرز هذه الورقة مدى أهمية اتباع نهج متسق وعملية سليمة لتلبية الاحتياجات المتعلقة بوضع القواعد القياسية وبرنامج العمل والأولويات، وذلك من أجل ضمان توفير جميع الأحكام المهمة اللازمة للعناصر الرئيسية في تطوير إدارة الحركة الجوية، وذلك في الأوقات التي تكون مطلوبة فيها بغية دعم خطوات التنفيذ الموضحة في الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP). وتقدم هذه الورقة أيضا المسائل الرئيسية التي يجب أن يجري التطرق إليها على سبيل الأولوية في هذا السياق.

**الإجراء:** الجمعية العمومية مدعوة إلى أن تطلب من الايكاو ما يلي:

- (أ) أن تتخذ، لدى إعداد برنامج عملها للسنوات الثلاث المقبلة، الخطوات اللازمة من أجل ما يلي:
- (١) إعطاء أولوية مناسبة للإجراءات التي هي على مسار حرج بغية القيام في الوقت المناسب بإعداد الأحكام المستخدمة في تنفيذ الخطة العالمية للملاحة الجوية؛
  - (٢) الاستفادة على نحو أفضل من الفرص الواردة في قرار الجمعية العمومية رقم ٣٧-١٥ لتقاسم العمل مع المنظمات الأخرى؛
  - (٣) الأخذ في الاعتبار التنفيذ الإقليمي المزمع لحزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs) والموارد التي يمكن تعبئتها على المستوى الإقليمي؛
- (ب) أن تحسن ترتيبات العمل لأخذ ما سبق في الاعتبار.

الأهداف الإستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بجميع الأهداف الاستراتيجية.
الآثار المالية:	لا توجد آثار مباشرة. وتجري مناقشة الاستخدام الأمثل للميزانية والموارد المتاحة.
المراجع:	الوثيقة Doc 9750، الخطة العالمية للملاحة الجوية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع / إدارة الحركة الجوية، طبعة عام ٢٠١٣ المقترحة على الجمعية العمومية الوثيقة Doc 10007، المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية

<sup>١</sup> النمسا، بلجيكا، بلغاريا، كرواتيا، قبرص، الجمهورية التشيكية، الدانمرك، إستونيا، فنلندا، فرنسا، ألمانيا، اليونان، هنغاريا، أيرلندا، إيطاليا، لاتفيا، لتوانيا، لكسمبرغ، مالطة، هولندا، بولندا، البرتغال، رومانيا، سلوفاكيا، سلوفينيا، إسبانيا، السويد، المملكة المتحدة.

<sup>٢</sup> ألبانيا، أرمينيا، أذربيجان، البوسنة والهرسك، جورجيا، أيسلندا، جمهورية مولدوفا، موناكو، الجبل الأسود، النرويج، سان مارينو، صربيا، سويسرا، جمهورية مقدونيا اليوغسلافية السابقة، تركيا، أوكرانيا.

## ١- المقدمة

١-١ أدت توصيات المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/12) إلى وضع قائمة طويلة بالمهام التي ينبغي أن تضطلع بها الايكاو، والتي تم تحديدها كأولويات منذ ذلك الحين من جانب الأمانة العامة ولجنة الملاحة الجوية في إطار برنامج العمل المقترح لكل ثلاث سنوات، وذلك من أجل تناولها في الجمعية العمومية في سياق ميزانية وموارد الايكاو.

٢-١ وتبرز هذه الورقة مدى أهمية اتباع نهج متنسق وعملية مثلى لتلبية احتياجات عملية وضع القواعد القياسية وبرنامج العمل والأولويات. وذلك من أجل ضمان توفير وإتاحة جميع الأحكام المهمة اللازمة لدعم العناصر الرئيسية لتطوير إدارة الحركة الجوية، في الأوقات التي تكون مطلوبة فيها، بما في ذلك في المجالات التي ستكون أول من سينفذ هذه الأحكام، من أجل دعم خطوات التنفيذ الموضحة في الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP). وتقدم هذه الورقة أيضا المسائل الرئيسية التي يجب أن يجري التطرق إليها على سبيل الأولوية في هذا السياق.

## ٢- المناقشة

١-٢ تحدد الخطة العالمية للملاحة الجوية ما يجب القيام به لتقديم مستوى الأداء الذي سيلبي احتياجات الدول ومجتمع الطيران في مجال إدارة الحركة الجوية. وتتص الخطة على سلسلة من التغييرات التي تعتمد على القيام أولا بوضع القواعد القياسية اللازمة والممارسات الموصى بها والمواد الإرشادية الأخرى واعتمادها (ثم ستعتمد هذه التغييرات أيضا بالطبع على خطوات التجهيز والنشر اللاحقة التي تم اتخاذها). ومن شأن ذلك أن يضع التركيز على تسليم وتوافر جميع النتائج المؤاتية في الوقت المناسب - وفي المقام الأول وبشكل أساسي أكثر - على وضع القواعد القياسية اللازمة وغيرها من الأحكام. وتتصل نتائج عملية وضع القواعد القياسية بالقواعد والتوصيات الدولية للايكاو، ولكنها تتجاوز التعديلات المدخلة على ملاحق اتفاقية الايكاو ويمكن أن تشمل إجراءات خدمات الملاحة الجوية وغيرها من المواد الإرشادية الداعمة، فضلا عن المعايير الصناعية اللازمة لمعدات الطيران.

٢-٢ وسوف يتأثر حجم عمل الايكاو بالطريقة التي سيتم بها وضع هذه القواعد القياسية وغيرها من الأحكام. ويضع قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٥ إطارا واضحا لعملية وضع القواعد القياسية بتوضيح، في جملة أمور، ما يلي:

٣- تصاغ القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها وإجراءات خدمات الملاحة الجوية بعبارات واضحة وبسيطة ووجيزة. ويجب أن تشمل القواعد والتوصيات على أحكام عامة وصلت إلى مرحلة النضج والاستقرار وأن تحدد الشروط المتعلقة بالتشغيل والأداء وتحدد أيضا مستويات السلامة المطلوبة والكفاءة. ويجب بالقدر الممكن أن توضع في وثائق منفصلة المواصفات الفنية الداعمة، عند وضعها من قبل الايكاو؛

٤- ينبغي للايكاو لدى إعدادها للقواعد والتوصيات الدولية والإجراءات والمواد الإرشادية أن تعتمد إلى أقصى حد ملائم على أعمال الهيئات الأخرى المكلفة بوضع القواعد بشرط التحقق من صحتها واعتمادها على النحو الوافي. ويمكن أن يعتبر المجلس المواد التي تصدرها تلك الهيئات الأخرى المعنية بوضع القواعد مواد مناسبة، وينبغي في تلك الحالة الإشارة إليها في وثائق الايكاو؛

٣-٢ ويشير القرار بوضوح إلى أنه ليس من الضروري إعداد جميع الأحكام من قبل الايكاو نفسها، ويُتوقع التمييز بين القواعد والتوصيات الدولية على المستوى الوظيفي وغيرها من المواد، سواء قامت الايكاو بإعدادها أو الإشارة إليها. ومن شأن ذلك أن يوفر وسيلة لمواجهة التحدي المتمثل في ضرورة معالجة التوصيات العديدة الصادرة عن المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية، والمستمدة من مهام الايكاو الأخرى، في الوقت الذي تتعرض فيه ميزانية الايكاو ومواردها لضغوط شديدة. وبدلا من مجرد تأخير الأعمال، يقترح اعتبار وسائل أخرى لتسليم النتائج المطلوبة وتقادي الازدواجية والاستفادة من المواد التي تضعها الجهات الأخرى.

٤-٢ وتم اقتراح نهجين رئيسيين هما: الاستفادة على نحو أفضل من ترتيبات العمل والموارد المتاحة للايكاو (الأمانة العامة وغيرها)، وتقويض الأعمال إلى كيانات أخرى.

٥-٢ وتحسين تفصيل ترتيبات العمل هو من اختصاص الأمانة العامة للإيكاو. ومع ذلك، توجد توجيهات عامة في التوصية ١٣/٦ الصادرة عن المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية، تتناول بصفة خاصة زيادة المشاريع والتوجه نحو الإنجاز في أعمال أفرقة الخبراء، وتسليح برامج أعمالها، والتنسيق الإضافي بين المجموعات، وتفاذي الازدواجية في العمل مع الهيئات الأخرى. وتحدد أيضا فرصة لأفرقة الخبراء من أجل التركيز على متطلبات الأداء للخطة العالمية للملاحة الجوية/حزم التحسينات في منظومة الطيران، وترك المواصفات الفنية اللاحقة لغيرها من الهيئات التي يمكن أن تدعم الإيكاو. كما أوصي بأن تراعى الهياكل الإقليمية.

٦-٢ وأبرزت مسألة مهمة في المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية هي الحاجة إلى تحقيق التوازن الصحيح بين القدرة على تحقيق تقدم سريع في العمل والحاجة إلى ضمان تمثيل جغرافي ملائم بين الجهات المشاركة، والتعرض إلى مواد جديدة، من أجل تسهيل احتمال اعتمادها في كل حالة. ومن شأن اختيار الإيكاو الصائب لخبراء من الدول والأقاليم، ولا سيما من ذوي الخبرة في التطورات البرنامجية الجديدة لإدارة الحركة الجوية مع الحاجة الملحة للتنفيذ، أن يسهل إلى حد كبير استكمال الخطة العالمية للملاحة الجوية وحزم التحسينات في منظومة الطيران في المستقبل. والأمر الذي سيكتسي أهمية مماثلة هو "تصديق" الإيكاو الرسمي على الأحكام التي تصدرها جهات غير الإيكاو، كأساس قانوني لتنفيذها. ولدى العديد من المنظمات غير الإيكاو عملية قائمة للمصادقة، وقد يصبح ذلك شرط الإيكاو لاستخدام المواد التي وضعتها الجهات الأخرى. وينص القرار ٣٧-١٥ على توجيهات عامة في هذا الصدد، ويمكن أن يتم تناول ذلك بمزيد من التفصيل في ترتيبات العمل.

٧-٢ ولذلك يُقترح أن تستغل الإيكاو القرار ٣٧-١٥ بصورة كاملة وأن تراعي على وجه الخصوص ما يلي في سياق إعادة النظر في برامج عمل المجموعات وأفرقة الخبراء:

أ) في حين أن حزم التحسينات في منظومة الطيران لها بكل تأكيد الصلاحية للتشغيل البيئي على الصعيد العالمي، فلا تقتضي بالضرورة جميع الوحدات أو التكنولوجيات التمكينية تنفيذ العناصر الأساسية في ذات الوقت في جميع أنحاء العالم. وسلط الضوء على ذلك في المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية (انظر التوصية ١٢/٦). وفي الممارسة العملية، يسمح هذا بإحراز تقدم في بعض المواضيع دون التأثير فورا على جميع الدول، مع الحفاظ في الوقت ذاته على ظروف التشغيل البيئي.

ب) على أساس النشر المزمع لوحدات حزم التحسينات في منظومة الطيران في الأقاليم، ينبغي استغلال الفرصة التي تتيحها الاختلافات في مواعيد التنفيذ من أجل التركيز على مساهمات أول المستخدمين المحتملين للأحكام الجديدة. وعادة، يمكن أن يقترح الارتقاء بالمواد التي تعد أولا على المستوى الإقليمي إلى مستوى حكم عالمي في مرحلة لاحقة. ويتطلب ذلك من الإيكاو الاحتفاظ بسجل مفتوح بشأن الأعمال الجارية من أجل تفادي الازدواجية، وضمان وضوح الصورة الشاملة. وعند الحاجة، يمكن تشكيل مجموعة (انظر أيضا الفقرة ٦-٢ أعلاه) مع مشاركة الأقاليم التي وضعت برامج جديدة للتقنيات والمفاهيم الجديدة. وهذا أيضا يهتدي بروح الممارسات الموصى بها، ويمكن أن يقلل من العبء على أفرقة الخبراء ومجموعات الدراسة، وإتاحة مزيد من الوقت لهم من أجل معالجة المسائل التي لا يزال يتعين تناولها.

ج) عند الاقتضاء، يمكن أن تقوم الإيكاو بزيادة التركيز على صياغة قواعد قياسية عالية المستوى والعمل على قوائم الجرد (كجزء من خارطة طريق وضع القواعد القياسية)، والتركيز على الاحتياجات الحقيقية في نهج متعدد التخصصات، بدلا من السعي بنفسها لوضع المواصفات الفنية اللازمة لدعم مثل هذه القواعد القياسية. ومن شأن ذلك أيضا أن يقر بأنه غالبا ما تجد الدول صعوبة في تزويد أفرقة الخبراء بالخبرة اللازمة لمثل هذا الإعداد. ويمكن، بدلا من ذلك، أن تعمل الإيكاو في تنسيق وثيق مع المنظمات القائمة على وضع القواعد ذات الصلة، من أجل تنظيم تقاسم العمل (ومواءمة الخطط)، واتخاذ الترتيبات للاعتراف بمدخلاتها كمراجع ترد في وثائق الإيكاو. ويمكن أن يتخذ ذلك شكل منتدى دائم لعملية وضع القواعد القياسية. ولأن غالبا ما يكون لدى هذه الهيئات عملية قائمة للمصادقة، فإن هذا التعاون سيخفف أيضا متطلبات المصادقة للإيكاو؛

د) ليست كل معالم إدارة الحركة الجوية حساسة بالنسبة للتشغيل البيئي الكامل كما للحاجة إلى وضعها، في جميع جوانبها، على أساس عالمي. وهذه حجة إضافية لتوزيع العمل أكثر. وتكون الحاجة إلى العمل على الصعيد العالمي عموماً في حالة ما إذا تعلق الأمر بالمعلومات المستقاة من إدارة المعلومات على صعيد المنظومة (SWIM)، ومعلومات الطيران وتدفق الحركة في إطار بيئة تعاونية (FF-ICE) ومسائل الملاحة القائمة على الأداء (PBN)، والتي تقع في صميم التشغيل البيئي وتشمل الانتقال من النظم القديمة.

٨-٢ وأخيراً، من المهم ضمان تحديد موعد وأولويات العمل على مختلف الحزم فيما يخص التاريخ الذي تصبح فيه تلك القواعد القياسية قائمة، والوقت اللازم لوضعها، وليس الاكتفاء بافتراض أن وضع وحدات الحزمة ٢ والحزمة ٣ له أولوية أدنى تلقائياً. ومن شأن خارطة طريق وضع القواعد القياسية، باعتبارها وثيقة حية، أن تساعد إلى حد كبير في هذا الأمر، وذلك بتوضيح الخطوات التي يلزم اتخاذها لدى وضع أحكام الايكاء الجديدة، وتحديد واضح للمكونات المختلفة للمفاهيم الجديدة والمراحل المختلفة كعوامل مساعدة لاتخاذ خطوات في المستقبل.

٩-٢ وفيما يتعلق بتحديد أولويات العمل ومحتواه، يُعتبر أنه ينبغي أن تعطى الأولوية لاحتياجات وضع القواعد القياسية المحددة في الخطة العالمية للملاحة الجوية من أجل حزم التحسينات في منظومة الطيران ووحداتها، فضلاً عن خرائط طريق التكنولوجيا التكنولوجية. ويمكن أيضاً أن تترافق هذه الاحتياجات مع الجداول الزمنية لبرامج تحديث إدارة الحركة الجوية الرئيسية التي ستستخدمها.

١٠-٢ وفي هذا الصدد، تعتبر احتياجات وضع القواعد القياسية المذكورة في الجدول الوارد في المرفق، جنباً إلى جنب مع التاريخ الذي يقدر أن تتاح فيها الأحكام الجديدة، حاسمة بالنسبة للتطورات الأوروبية وينبغي للايكاء أن تتناولها بدرجة عالية من الأولوية.

١١-٢ وقُدمت في المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية اقتراحات لوضع مزيد من الأحكام بشأن التدريب. فهناك حاجة إلى وضع أحكام مناسبة (مبادئ توجيهية ومواد إرشادية وغيرها من الأحكام، بما في ذلك قواعد وتوصيات دولية عند الضرورة) لتنسيق تدريب موظفي إدارة الحركة الجوية ومنحهم التراخيص واستخدام أجهزة التدريب الاصطناعية.

١٢-٢ ومسألة تنفيذ توصيات المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية والاجتماع السادس للجنة النقل الجوي فيما يخص الجوانب المالية لتقديم الخدمات، فيما يتعلق بالحوافز وأفضل الخدمات لأفضل مستويات الكفاءة، ينبغي أن تحظى بأولوية كافية من جانب الايكاء، بغية وضع أحكام لسياسة أولوية الخدمات دعماً لتحديث نظام إدارة الحركة الجوية.

### ٣- الاستنتاج

١-٣ الجمعية العمومية مدعوة إلى أن تطلب من الايكاء ما يلي :

أ) أن تتخذ، لدى إعداد برنامج عملها للسنوات الثلاث المقبلة، الخطوات اللازمة من أجل:

- ١) إعطاء أولوية مناسبة للإجراءات التي هي على مسار حرج بغية القيام في الوقت المناسب بإعداد الأحكام التي تدعم تنفيذ الخطة العالمية للملاحة الجوية ؛
- ٢) الاستفادة على نحو أفضل من الفرص الواردة في قرار الجمعية العمومية رقم ٣٧-١٥ لتقاسم العمل مع المنظمات الأخرى؛

٣) الأخذ في الاعتبار التنفيذ الإقليمي المزمع لحزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs) والموارد التي يمكن تعبئتها على المستوى الإقليمي؛

ب) أن تحسن ترتيبات العمل لأخذ ما سبق في الاعتبار.

## المرفق

## احتياجات عملية وضع القواعد القياسية ذات الأولوية العالية لدعم الخطة العالمية للملاحة الجوية - المنظور الأوروبي

استنادا إلى خارطة طريق وضع القواعد القياسية للخطة الرئيسية الأوروبية لإدارة الحركة الجوية، وإلى أمور أخرى، يُنظر إلى الأنشطة التالية على أنها ضرورية من جانب الايكاو:

التاريخ التقديري للتنفيذ	الحزمة والوحدة	الأنشطة
<b>الانتقال من المجال الجوي إلى إدارة المسار الرباعي الأبعاد</b>		
٢٠١٥	الحزمة B1 - النظام المحمول على متن الطائرة للفصل بين الطائرات	التحقق من الملحق ١٠ بالنسبة للتأثير المحتمل لتطبيقات المبادعة لنظام المساعدة المحمول على متن للفصل بين الطائرات كما هو موضح في أحدث معايير المنظمة الأوروبية لمعدات الطيران المدني/اللجنة الفنية اللاسلكية للطيران.
٢٠١٥	الحزمة B1 - FICE، الحزمة B2 - FICE	معلومات الطيران وتدفق الحركة في إطار بيئة تعاونية، المرحلة ١ (FF-ICE/1) لفترة ما قبل الرحيل باستخدام النموذج الجديد لمعيار تبادل المعلومات بلغة الترميز الموسعة، نموذج تبادل معلومات الطيران (FIXM)
٢٠١٥ (لاستخدام الحزمة ١)	الحزمة B1 - FICE، الحزمة B2 - FICE، العملية القائمة على المسار، الحزمة B1 - إدارة المعلومات على صعيد المنظومة، الحزمة B1 - DATM	المسار الرباعي الأبعاد
٢٠١٩-٢٠٢٠	الحزمة B0 - العملية القائمة على المسار، الحزمة B1 - العملية القائمة على المسار، الحزمة B0 - OPFL	استكمال إجراءات خدمات الملاحة الجوية - إدارة الحركة الجوية لتشمل مجموعة رسائل الاتصال بين المراقب والطيار عبر وصلة البيانات بما يشمل الاحتياجات المحيطية والقارية الجديدة. للوصلة الصاعدة للتصاريح أو التعليمات من مراقبة الحركة الجوية إلى الطائرة.
٢٠١٩-٢٠٢٠	الحزمة B1 - العملية القائمة على المسار	استكمال دليل الملاحة القائمة على الأداء ليشمل تحديد وقت الوصول المعزز (CTA) لتطبيق إدارة القيد الزمني المتعدد.
<b>الإدارة التعاونية للشبكة</b>		
٢٠١٤	خارطة طريق الملاحة للحزمة APTA-B1 والوحدات التي تمكنها الملاحة القائمة على الأداء	مواصفات الإشارة لنظام تقوية الإشارات بالأقمار الصناعية L1/L5
٢٠١٤	الحزمة B1 - NOPS، الحزمة B1 - FRTO	تعميم الكتاب الدوري ٣٣٠ التابع للايكاو لتغطية التنسيق المدني العسكري الكامل وعمليات الاستخدام المرن للمجال الجوي
٢٠١٥	خارطة طريق الملاحة للحزمة APTA-B1 والتأثير المحتمل على الوحدات ذات الصلة بالمراقبة والوحدات التي تمكنها الملاحة القائمة على الأداء	عكس مواصفات النظام العالمي لتحديد الموقع L5 في الملحق ١٠ لدعم النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية المتعدد الكوكبات باستخدام المعايير القائمة للمنظمة الأوروبية لمعدات الطيران المدني/اللجنة الفنية اللاسلكية للطيران.
٢٠١٦ (لاستخدام الحزمة ١)	خارطة الطريق والمسألة العامة لنظام التحكم في الطائرة عن بعد وفي الحزم ١ إلى ٣	دمج نظام التحكم في الطائرة عن بعد إلى المجال الجوي غير المخصص، ومعالجة الجوانب التنظيمية والبحث والتطوير التي تؤثر على جميع الملاحق
٢٠١٤	وضع أحكام لسياسات تحديد أولوية الخدمات من أجل دعم استكمال نظام إدارة الحركة الجوية. المرجع: تحفيز مبدأ أفضل الخدمات لأفضل مستويات الكفاءة	أحكام الايكاو (استكمال الوثائق الموجودة) لتحديد مبادئ أولوية الخدمات
<b>تكامل وإنتاجية المطار</b>		
٢٠١٤	الحزمة APTA-B1	الأحكام الأولية لنهج الدقة لنظام التقوية باستعمال المحطات الأرضية، الفئتين II و III، القائمة على نظام تحديد المواقع L1

٢٠١٤	الحزمة B1 - WAKE، الحزمة B2 - WAKE	الدوبلر الأرضي (X باند وليدار)
٢٠١٦	الحزمة B2 - الوعي بالحالة على أرض المطار	المستويان ٣ و ٤ من النظم المتقدمة لتوجيه ومراقبة التحركات على أرض المطار
٢٠٢٠-٢٠١٩	خارطة طريق الملاحة للحزمة APTA-B1، الحزمة B1 - عمليات النزول المستمر	استكمال إجراءات خدمات الملاحة الجوية - إدارة الحركة الجوية للاقترب المنحني والتحول التلقائي للأداء الملاحي المطلوب إلى LPV/XLS، وإدارة القيود في فترة زمنية واحدة (CTA) والأداء الملاحي المطلوب - A المعزز فضلا عن نهج LPV على أساس نظام تقوية الاشارات بالأقمار الصناعية.
٢٠٢٠	الحزمة B1 - WAKE، الحزمة B2 - WAKE	التنبؤ بالاضطراب الظلي على متن الطائرة وتبادل المعلومات
٢٠٢٠	الحزمة B1 - APTA	الأحكام الكاملة لنهج النقة لنظام التقوية باستعمال المحطات الأرضية، الفئتين II و III، القائمة على تعدد الكوكبات وتعدد الترددات
<b>إدارة المعلومات على صعيد المنظومة</b>		
٢٠١٥	الحزمة B0 - DATM	مواعاة خدمات معلومات الطيران وجودة الخدمات في الملحق ١٥ مع مراعاة هياكل نموذج تبادل معلومات الطيران.
٢٠١٥	الحزمة B1 - DATM	ينبغي أن يشمل الملحق ٣ كيفية تبادل التقرير الروتيني للأرصاء الجوية في المطار، والتقرير الخاص للأرصاء الجوية في المطار، وتنبؤات المطار، ونشرة الظواهر الجوية الخطيرة باستخدام النموذج القياسي الجديد لتبادل البيانات بلغة الترميز الموسعة : نموذج تبادل بيانات الأحوال الجوية.
٢٠١٦	الحزمة B0 - DATM، الحزمة B1 - DATM	إدراج المعلومات في الملحق ١٥ والملحق ١٤، على النحو المنصوص عليه في معياري المنظمة الأوروبية لمعدات الطيران المدني ED-99C و ED-119B بشأن قاعدة بيانات خرائط المطارات.
٢٠١٩	الحزمة B1 - إدارة المعلومات على صعيد المنظومة	الخدمات القائمة على إدارة المعلومات على صعيد المنظومة، بما يشمل المتطلبات الفنية والتشغيلية للخدمة (انظر العلاقة مع الأنشطة التنظيمية في أوروبا بشأن تنظيم إدارة المعلومات على صعيد المنظومة)
تحدد فيما بعد	المسألة العامة وعلى وجه الخصوص الحزمة B1 - إدارة المعلومات على صعيد المنظومة و الحزمة B2 - إدارة المعلومات على صعيد المنظومة	القواعد القياسية لتغطية أمن المعلومات
<b>إدارة التضاريب والتشغيل الآلي</b>		
٢٠١٥	خارطة الطريق COM لدعم الوحدات باستخدام خدمات الاستطلاع التابع التلقائي وإذاعة الاستطلاع التابع التلقائي	ينبغي أن تشمل الوثيقة ٩٩٢٥ Doc خدمة انمارسات واسعة النطاق سويقت.
٢٠١٩	خارطة الطريق COM للحزمة B3 - العملية القائمة على المسار وغيرها من وحدات الحزمة B3	تكنولوجيا نطاق "إل" الترددي الأرضي (LDACS 1or2)
٢٠٢٢	خارطة الطريق COM لدعم وحدات الحزمة B2 والحزمة B3	شبكة اتصالات الطيران عبر بروتوكول الانترنت النقال
<b>الأداء البشري</b>		
٢٠١٧	الحزمة B1	وضع أحكام مناسبة (مبادئ توجيهية ومواد إرشادية وغيرها من الأحكام، بما في ذلك قواعد وتوصيات دولية عند الضرورة) لتنسيق تدريب موظفي إدارة الحركة الجوية ومنحهم التراخيص واستخدام أجهزة التدريب الاصطناعية