



خطة عمل

# استراتيجية

لقيادة

الطيران المدني الدولي

الى القرن الحادى والعشرين

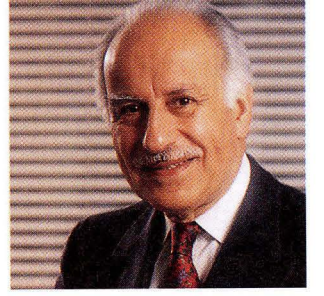
# منظمة الطيران المدني الدولي

# إيكاو

أنشئت منظمة الطيران المدني الدولي (إيكاو) بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي (معاهدة شيكاغو) التي وقعت في السابع من ديسمبر / كانون الأول ١٩٤٤ . ومنظمة إيكاو هي الوكالة المتخصصة التابعة للأمم المتحدة المسؤولة عن وضع القواعد القياسية الدولية وأساليب العمل والاجراءات الموصى بها التي تغطي المجالات الفنية والاقتصادية والقانونية لعمليات الطيران المدني الدولي . ويقع المقر الرئيسي للمنظمة في مونتريال ، بكندا ، وللمنظمة سبعة مكاتب اقليمية في بانكوك ، القاهرة ، داكار ، ليما ، مكسيكو سيتي ، نيروبي ، باريس .

تسعى إيكاو الى جعل السفر جوا من دولة الى أخرى أكثر أمانا وسهولة . وتشجع على اتخاذ تدابير السلامة ، وتضع قواعد الطيران البصرى والآلى للطيارين والطواقم ، وتتولى اعداد خرائط الطيران ، وتنسيق ترددات الاتصالات اللاسلكية لخدمة الطيران ، وتضع أنظمة موحدة لتشغيل الخطوط الجوية ، ولتبسيط الاجراءات الجمركية .

تصدر إيكاو مجموعة كبيرة ومتنوعة من المطبوعات الفنية والاقتصادية والقانونية ، ومن الأفلام وأشرطة الفيديو والشرائح المصورة وبرمجيات الحاسب الآلى والملصقات ، وذلك لمساعدة السلطات الحكومية والشركات الصانعة والمستثمرين فى مجتمع الطيران الدولي وشركائهم فى القطاعات الأخرى ، على نظام نقل جوى يتسم بالأمان والانتظام والفعالية فى جميع أنحاء العالم .



## كلمة رئيس المجلس

الحكومات الى القطاع الخاص ، ومع تزايد الاتجاه نحو التعامل بين المؤسسات من جنسيات مختلفة عبر الحدود الوطنية ، فان الحاجة تصبح أكثر الحاحا لاقامة التنسيق الفعال فيما وراء الحدود الوطنية والاقليمية .

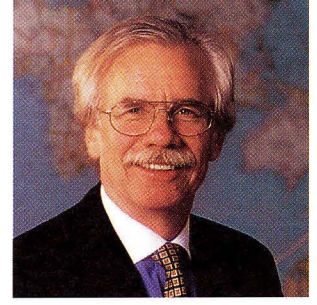
بل أنه ربما حان الوقت لقيام ايكاو بدور أكثر فعالية من أجل التنفيذ المنتظم للقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها بشأن السلامة والأمن فى الاتفاقية وملاحقتها . وان ايكاو ، بوصفها الهيئة الدولية المسؤولة عن الطيران المدنى ، فى حاجة الى أن تحصل على سلطة التحقق عن كثب من تطبيق القواعد القياسية للسلامة والأمن ، والقيام بعمليات تفتيش منتظمة . ويمثل محور تركيز المنظمة الجديد الوارد فى خطة العمل الاستراتيجية ، التى تتضمن برنامج ايكاو لمراقبة السلامة الجوية وبرنامج ايكاو لمكافحة التدخل غير المشروع فى الطيران المدنى الدولى ، يمثل بالفعل خطوة هائلة للأمام فى جهود المنظمة المتواصلة لتأمين نظام نقل جوى دولى يتسم بالأمان والانتظام والكفاءة .

*Asaad*  
*Asaad*

د. أسعد قطييط

يعتبر اعتماد مجلس منظمة الطيران المدنى الدولى فى السابع من فبراير/شباط ١٩٩٧ لخطة العمل الاستراتيجية هذه علامة على الطريق فى تاريخ المنظمة . وتمثل الخطة أول اعادة تقييم شاملة لمهمة المنظمة منذ انشائها بموجب اتفاقية الطيران المدنى الدولى فى عام ١٩٤٤ . وتظل الغايات والأهداف الأساسية للاتفاقية ملائمة بنفس القدر فى هذه الأزمنة المتسمة بالتغير والتكيف فى مجال الطيران المدنى مثلما كانت عند ارسائها فى شيكاغو منذ أكثر من ٥٠ عاما . وتهدف خطة العمل الاستراتيجية الى تمكين المنظمة من التصدى للتحديات الكبرى التى تواجه الطيران المدنى فى السنوات القادمة وتلبية احتياجات جميع دولها المتعاقدة التى زاد عددها من ٥٢ دولة فى مؤتمر شيكاغو الى ١٨٥ دولة فى وقت اعتماد الخطة .

ان الحاجة تدعو الآن أكثر من أى وقت مضى لأن تكون ايكاو قوية ونشطة . فقد اجتاحت الطيران المدنى موجة عارمة من التحولات نحو اقتصاد السوق والعولمة والتكامل الدولى ، وترتب على ذلك آثار يتعين التصدى لها لتأمين سلامة الطيران وأمنه . وبما أن تنظيم السلامة والأمن من مسؤولية الدول كل على حدة طبقا لاتفاقية شيكاغو ، ونظرا للاتجاه الحالى نحو نقل ملكية وتشغيل شركات الطيران والمطارات ومراقبة الحركة الجوية من



## الأمين العام المعين

أتبوا منصبى فى أول أغسطس/آب ١٩٩٧ فى وقت تعصف فيه رياح التغيير فى مجال الطيران المدنى الدولى . ولا شك فى أن خطة العمل الاستراتيجية ستوفر الأساس لمنظمة الطيران المدنى الدولى حتى تواجه هذه التغييرات بسرعة وفاعلية . ويجب أن تظل هذه الخطة قيد النظر مستمرة ، حتى تستجيب للاحتياجات المتغيرة للدول المتعاقدة فى المنظمة .

كما أن بلوغ الأهداف بعيدة الأثر فى خطة العمل الاستراتيجية يتطلب بذل جهود كل فرد من أفراد الأمانة . وأنوى أن أضطلع بدورى حتى تحقق المنظمة أهداف هذه الخطة وتلبى الوعود التى نشأت عنها ، لما فيه مصلحة أسرة الطيران المدنى والمنتفعين به فى شتى أنحاء العالم .

ريناتو كلاوديو كوستا بيريرا

## الأمين العام

ان خطة العمل الاستراتيجية لمنظمة الطيران المدنى الدولى ستكون بمثابة محرك لعمل المنظمة ومرشد لتحديد أولوياتها واعداد ميزانياتها حتى السنوات الأولى من القرن الحادى والعشرين على الأقل . ولقد وضعت المنظمة بالفعل برنامجا للتنفيذ والتخطيط المنظم لفترة الثلاث سنوات الحالية ، ويشمل ذلك تحديد الأهداف والأولويات والمواعيد النهائية وعمليات تقديم التقارير بالنسبة لكل من النشاطات الرئيسية المحددة فى الخطة . وقد أعدت الأمانة العامة أيضا أدوات ادارة داخلية للتنسيق بين تنفيذ الخطة واعداد الميزانية البرنامجية للمنظمة وعملية التخطيط المرتبطة بها .

تمثل خطة العمل الاستراتيجية تعهدا مجددا من المنظمة ، نياية عن جميع دولها المتعاقدة ، بمواصلة النهوض بنجاح بمسؤولياتها التقليدية والجديدة فى عالم متغير . واننى فخور لارتباطى خلال الأعوام الستة التى شغلت فيها وظيفتى باعداد الخطة حتى ظهرت الى حيز الوجود ، مع اتجاه التركيز الآن الى تنفيذها .

فيليب روشا

# الاطار القانونى



وضعت اتفاقية الطيران المدني الدولي ، التي وقعت في شيكاغو بتاريخ ٧ ديسمبر/كانون الأول ١٩٤٤ ، مبادئ وترتيبات معينة حتى يمكن للطيران المدني الدولي أن يتطور على نحو آمن ومنظم ، وحتى يمكن انشاء خطوط للنقل الجوي الدولي تعمل على أساس من تكافؤ الفرص ، وتشغيل هذه الخطوط بشكل اقتصادى وسليم .

**أنشأت الاتفاقية منظمة الطيران المدني الدولي (اىكاو) التى تتمثل غاياتها وأهدافها فى " العمل على تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وعلى تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي من أجل ما يلى :**

- (أ) تحقيق النمو الأمن والمنظم للطيران المدني الدولي فى جميع أنحاء العالم .
- (ب) تشجيع فنون تصميم الطائرات وتشغيلها لأغراض سلمية .
- (ج) تشجيع تطوير الطرق الجوية والمطارات وتجهيزات الملاحة الجوية للطيران المدني الدولي .
- (د) تلبية احتياجات شعوب العالم الى نقل جوى يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصاد .
- (هـ) منع الهدر الاقتصادى الناتج عن المنافسة غير المعقولة .
- (و) ضمان الاحترام الكامل لحقوق الدول المتعاقدة واتاحة فرصة عادلة لكل دولة متعاقدة لاستثمار مؤسسات النقل الجوي الدولي .
- (ز) تجنب التمييز بين الدول المتعاقدة .
- (ح) تعزيز السلامة فى الملاحة الجوية الدولية .
- (ط) تعزيز التطور فى جميع جوانب الطيران المدني الدولي بوجه عام ."

دخلت الاتفاقية حيز التنفيذ عندما صدقت عليها ٢٦ دولة في ٤ ابريل/نيسان ١٩٤٧ ، وبحلول نهاية عام ١٩٩٦ كانت قد صدقت عليها ١٨٥ دولة ، مما جعلها واحدة من الوثائق القانونية الدولية المقبولة على أوسع نطاق في العالم .

**أثبتت الاتفاقية قدرتها على التكيف بفضل ما وفرته من اطار مرن بالقدر الكافي لتمكين منظمة الطيران المدني الدولي من الاضطلاع بنجاح بالمسؤوليات المنوطة بها في عالم متغير .**

في حين أن الغايات والأهداف الأساسية للاتفاقية ما زالت ملائمة اليوم كما كانت عند وضعها في عام ١٩٤٤ ، فإن المنظمة تجد نفسها أكثر من أى وقت مضى في حاجة للتكيف ، ضمن اطار الاتفاقية ، مع ظروف سريعة التغير تتلخص فيما يلي :

- التحول الحاصل في الأسواق وفي مجال الطيران نحو العولمة والتحالفات بين شركات الطيران .
- ظهور كتل تجارية وتنظيمية على المستوى الاقليمي والاقليمى الفرعى.
- تحوّل الخدمات الحكومية نحو اقتصاد السوق .
- تنوع التدابير المالية للاستجابة لاحتياجات الميزانية .
- الاتجاه نحو التحرر الاقتصاى والحد من التدخل الحكومى .
- ظهور احتمالات التهرب من المسؤولية عن تنفيذ قواعد سلامة الطيران (والقواعد العمالية وقواعد المنافسة وغيرها) نتيجة لتلاشى الحدود بين القطاعات وبين مسؤوليات السلطات المعنية .
- الاعتراف بالشواغل البيئية والاستجابة لها .
- ظهور التكنولوجيا الجديدة .
- الاقتراب من حدود الطاقة الاستيعابية للبنية الأساسية .



لقد شملت هذه التطورات القطاعات الاقتصادية والصناعية وقطاعات الخدمات كافة ، ولكن آثارها على الطيران المدني الدولي كانت عميقة . فعلى سبيل المثال ، ترتب على الاتجاه نحو العولمة والتكامل الدولي نتائج بالنسبة لتنظيم سلامة الطيران ، فقواعد سلامة الطيران تعتبر من مسؤولية الدول المتعاقدة كل على حدة بمقتضى أحكام الاتفاقية . وأدى ظهور الكتل التنظيمية الإقليمية الى تحول جزء من هذه المسؤولية الى هيئات إقليمية مشتركة ، وأضاف بعدا جديدا لعملية وضع القواعد القياسية للطيران المدني على المستوى العالمى . أما التحول الى اقتصاد السوق فى تقديم الخدمات فيتطلب أن تفوض الحكومات وظائفها فى مجال تشغيل الطائرات الى القطاع الخاص وأن يطرأ تعديل على المهام التنظيمية للحكومات ، لا سيما وأن مسؤولية توفير تجهيزات وخدمات المطارات وغيرها من تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية ، تقع بموجب الاتفاقية على عاتق الدول . وفيما يتعلق بالمسائل المالية ، فبالإضافة لآثار الاتجاهات نحو "دفع المنتفع الثمن" و "دفع الملوث الثمن" ، فقد ظهر اتجاه لاعتبار الطيران المدني مصدرا متيسرا للأموال التى تنفق على أغراض غير أغراض الطيران . أما بالنسبة للتحرير الاقتصادى ، فقد كانت الآثار بالنسبة للطيران فريدة من نوعها ، حيث أن قطاع الطيران ما زال منظما الى حد كبير على المستوى الدولي عن طريق اتفاقات ثنائية بين الحكومات . وترتبط إمكانية التهرب من المسؤولية عن قواعد السلامة بجميع الآثار المذكورة أعلاه ، وتشكل هذه فى حالة الطيران قضية أساسية للحكومات ، لأنها هى المسؤولة عن تنظيم السلامة بصرف النظر عن تطور المهام التشغيلية وازدياد الضغوط العامة من أجل نظام طيران مدنى أكثر أمانا مع فرض اشراف تنظيمى صارم . أما فيما يتعلق بالبيئة ، فثمة تصور أن قطاع الطيران قد يسهم على نحو غير ملائم فى المشاكل القائمة والجديدة على السواء . وتتجم عن تطور وتطبيق تكنولوجيا الأقمار الصناعية بصفة خاصة آثار على نطاق واسع بالنسبة للطيران . وترتبط على حدود الطاقة الاستيعابية للمطارات والفضاءات الجوية وترددات الاتصالات آثار خاصة بالنسبة لهذا القطاع الذى يستمر فى تحقيق معدلات نمو أعلى من المتوسط .

تهدف خطة العمل الاستراتيجية هذه ، التى اعتمدها مجلس المنظمة فى ٧ فبراير/شباط ١٩٩٧ ، الى تكييف رؤية الآباء المؤسسين للايكاو فى شيكاغو مع العصر الحاضر وضمان أن المنظمة تتصدى للتحديات الرئيسية التى تمثلها هذه الآثار بالنسبة للطيران المدني الدولي فى السنوات المقبلة وتلبى الاحتياجات ذات الصلة بها لجميع دولها المتعاقدة .

# الأفق



## الأهداف الاستراتيجية

تتمثل أهداف خطة العمل الاستراتيجية هذه في تعزيز سلامة الطيران المدني الدولي وأمنه وكفاءته ، وتعزيز المبادئ المنصوص عليها في اتفاقية الطيران المدني الدولي ، وذلك عن طريق اكتساب رؤية التطوير المتناسق للطيران المدني الدولي القائمة على أساس وطني وإقليمي ، والتعبير عن هذه الرؤية في التخطيط العالمي ، وعن طريق وضع قواعد قياسية وأساليب عمل مشتركة للطيران وتعزيز تطبيقها ، وعن طريق تشجيع التخطيط والتشغيل الاقتصادي للطائرات وتجهيزات الطيران ، وتفادي التمييز بين الدول المتعاقدة مع الانتفاع الأمثل بالموارد البشرية والفنية والمالية . ولهذا الغرض ، ستقوم منظمة الطيران المدني الدولي بما يلي :

- (١) تعزيز تطبيق القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها الصادرة عن ايكافو على أوسع نطاق ممكن في جميع أنحاء العالم .
- (٢) اعداد واعتماد قواعد قياسية وأساليب عمل موصى بها ، جديدة أو معدلة ، وما يرتبط بها من وثائق في الوقت المناسب لتلبية احتياجات متغيرة .
- (٣) تدعيم الاطار القانوني الذي يحكم الطيران المدني الدولي ، عن طريق وضع وثائق جديدة حسب الاقتضاء لقانون الجو الدولي وعن طريق تشجيع الدول على التصديق على الوثائق الراهنة .
- (٤) ضمان تحديث وتنسيق وتطبيق خطط الملاحة الجوية الاقليمية وتهيئة الاطار اللازم لتنفيذ نظم الملاحة الجوية الجديدة بكفاءة .
- (٥) التصدى في الوقت المناسب للتحديات الرئيسية التي تواجه تطوير الطيران المدني وتشغيله بسلامة وكفاءة .
- (٦) ضمان تحديث وفعالية الارشادات والمعلومات بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي .
- (٧) المساعدة في تعبئة الموارد البشرية والفنية والمالية من أجل تجهيزات الطيران المدني وخدماته .
- (٨) ضمان أكبر قدر ممكن من الكفاءة والفعالية في عمليات المنظمة وذلك ، ضمن أمور أخرى ، لتحقيق الأهداف المذكورة أعلاه .

# برنامج العمل

## العمل على تحقيق الأهداف الاستراتيجية

ستكون خطة العمل الاستراتيجية دافعة لبرنامج العمل وما يقترن به من عمليات المنظمة لوضع الأولويات والميزانية ، وذلك في أوائل القرن الحادى والعشرين على الأقل . وقد حدد المجلس ما يلى لكل من الأهداف الاستراتيجية الثمانية الواردة أعلاه : (١) نشاطات رئيسية للمنظمة و (٢) مسائل ينبغي معالجتها خلال الاضطلاع بهذه النشاطات الرئيسية ، اما عن طريق البحث المستمر بصفة عامة مع تقدم العمل أو عن طريق الدراسة المحددة . وبعض النشاطات الرئيسية ملائمة لأكثر من هدف استراتيجى واحد وهى محددة وفقا لذلك . وعلى سبيل المثال ، تعتبر برامج مراقبة السلامة الجوية والتدخل غير المشروع الرئيسية لكل من تطبيق القواعد القياسية وحل المشاكل فى تطوير الطيران المدنى وتشغيله بسلامة وكفاءة ، ولذلك فهى ترد أدناه تحت كل من الهدف الاستراتيجى (٣) والهدف الاستراتيجى (٥) . ولم توضع النشاطات الرئيسية ولا الأهداف الاستراتيجية نفسها حسب ترتيب أولوياتها ، وانما حسب تسلسلها المنطقى .

قبل كل دورة برمجة لثلاث سنوات ، سيقوم المجلس - بصورة مرتبطة بتحضير الميزانية البرنامجية لفترة السنوات الثلاث - باعداد وثيقة مكملة لخطة العمل الاستراتيجية تحدد برامج العمل لفترة السنوات الثلاث بالنسبة لكل من النشاطات الرئيسية ، ويشمل ذلك فى كل حالة الأهداف المحددة والنتائج المتوقعة والأولويات والمواعيد المحددة ، وبذلك يتمكن المجلس من تقييم التقدم فيما يتعلق بتنفيذ الخطة واتخاذ اجراء تصحيحى أو اجراء آخر حسب الاقتضاء . وفى نهاية كل فترة ثلاث سنوات ، سيرفع المجلس تقريرا الى الجمعية العمومية عن التقدم المحرز فى النشاطات الرئيسية والاجراء بشأن المسائل ذات الصلة بها .

وهكذا سيدمج برنامج عمل ايكاف فى خطة العمل الاستراتيجية بصورة تدريجية . وستخضع الخطة دائما للاستعراض لضمان بقاء حيويتها حيال الاحتياجات المتغيرة للدول فى بيئة الطيران المدنى المتغيرة على الدوام .

## تعزيز تطبيق القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها الصادرة عن ايكاو على أوسع نطاق ممكن فى جميع أنحاء العالم

### النشاطات الرئيسية :

- ١-١ برنامج مراقبة السلامة الجوية .
- ٢-١ التصدى لأوجه النقص المحددة فى مجال الملاحة الجوية .
- ٣-١ برنامج التدخل غير المشروع .
- ٤-١ حلقات دراسية وحلقات عمل وندوات .
- ٥-١ برنامج التعاون الفنى .

**المسائل التى ينبغى معالجتها :** اجراء عمليات تقييم محددة لحالة تطبيق القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها ومدى الاختلافات مع القواعد القياسية . اجراء تحليل منتظم لأسباب عدم تطبيق القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها . اعداد وثائق عملية اضافية تساعد الدول على تصريف مسؤولياتها فى مجال مراقبة السلامة . والتصدى للتجزئة المحتملة لعملية وضع القواعد القياسية وتطبيقها بسبب : زيادة تقسيم المهام التنظيمية والتشغيلية فى الدول ، مسؤوليات الدول بمقتضى سيادتها ازاء قدراتها البشرية والفنية والمالية (تظل المسؤوليات هى نفسها ولكن يمكن أن تتفاوت الموارد البشرية والفنية والمالية تفاوتاً كبيراً) ، وانشاء سلطات طيران اقليمية (مثل سلطات الطيران المشتركة فى أوروبا) ، والاختلافات فى الأحكام المطبقة على الخطوط المحلية والدولية ، خاصة حيث تكون للأولى آثار على الأخيرة (مثلاً ، فيما يتعلق بالتدخل غير المشروع) ، والتحديد غير الكافى للمنافع الاقتصادية و/أو انتشار الاختلافات بينها .

## اعداد واعتماد قواعد قياسية وأساليب عمل موصى بها ، جديدة أو معدلة ، وما يرتبط بها من وثائق فى الوقت المناسب لتلبية الاحتياجات المتغيرة

### النشاطات الرئيسية :

- ١-٢ المواظبة على تحديث الملاحق الثمانية عشر القائمة للاتفاقية ووضع ملاحق جديدة حسب الاقتضاء .
- ٢-٢ اعادة النظر بصفة عامة فى هياكل ملاحق ايكاو ، وفى عملية تطوير القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها والتعديلات التى تدخل عليها ، وفى عملية التشاور بشأنها .

**المسائل التى ينبغى معالجتها :** زيادة استجابة ايكاو للتطورات المستجدة فى ميدان الطيران المدنى . تحسين كفاءة وتوقيت عملية التشاور واجراءات الاعتماد . تجديد هيكل الملاحق بما يضمن أن مواد كل ملحق قاصرة على الشروط الأساسية ومحركة بصيغة عامة . اعطاء صفة ملائمة للمواصفات الفنية التفصيلية . تحسين امكانية استخدام مواد القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها .

## تدعيم الاطار القانونى الذى يحكم الطيران المدنى الدولى ، عن طريق وضع وثائق جديدة حسب الاقتضاء لقانون الجو الدولى وعن طريق تشجيع الدول على التصديق على الوثائق الراهنة

### النشاطات الرئيسية :

- ١-٣ وضع وثيقة جديدة بشأن مسؤولية الناقلين الجويين تحدث وتوحد أحكام "نظام وارسو" .
- ٢-٣ وضع اطار قانونى فيما يتعلق بالنظام العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) .
- ٣-٣ التصديق على المادتين ٣ مكرر و ٨٣ مكرر ، والتعديلات الأخرى للاتفاقية .
- ٤-٣ النظر فى اتخاذ اجراء قانونى لمكافحة الأفعال أو الجرائم التى تهتم مجتمع الطيران الدولى والتى لا تشملها وثائق قانون الجو القائمة .
- ٥-٣ التصديق على اتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية ووثائق قانون الجو الدولى الأخرى أو الانضمام اليها وتطبيقها .

المسائل التى ينبغى معالجتها : تحديث النظام القانونى الذى يحكم مسؤولية الناقلين الجويين وتوحيده وجعله مقبولاً . كيفية التوصل الى اتفاق آراء مقبول على الصعيد العالمى بشأن اطار قانونى دولى فيما يتعلق بالنظام العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) . الجوانب القانونية لمفهوم ايكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) . التطبيق المؤقت لتعديلات الاتفاقية . العمل الادارى للاسراع بدخول وثائق قانون الجو الدولى حيز التنفيذ وبوتيرة التصديق عليها . التحديات القانونية الجديدة فى مجال أمن الطيران . الجوانب القانونية المتعلقة بسلامة الطيران ، بما فى ذلك برنامج تقييم مراقبة السلامة الجوية . صيغة جديدة للقرارات النهائية فى وثائق قانون الجو غير الاتفاقية وتطبيق هذه الوثائق بصفة مؤقتة .

## ضمان تحديث وتنسيق وتطبيق خطط الملاحة الجوية الاقليمية وتهيئة الاطار اللازم لتنفيذ نظم الملاحة الجوية الجديدة بكفاءة

### النشاطات الرئيسية :

١-٤ تحسين الكفاءة العامة لآلية تخطيط الملاحة الجوية الاقليمية .

٢-٤ تطوير النهج الاقليمى الفرعى ودمج عملية تخطيط وتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية فى آلية تخطيط الملاحة الجوية الاقليمية .

٣-٤ تحسين التنسيق بين الأقاليم من أجل التنفيذ المتكامل والمنسق لخطط الملاحة الجوية الاقليمية .

٤-٤ التعاون مع الهيئات الدولية الأخرى لانشاء نظام عالمى مدنى للملاحة بالأقمار الصناعية .

٥-٤ وضع ومتابعة الخطة العالمية ووضع خطط اقليمية ووطنية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية .

٦-٤ مساعدة الدولة فى تطوير قدرة نظامها للملاحة الجوية ، وفى وضع ترتيبات لاسترداد التكاليف وترتيبات تنظيمية لتقديم خدمات الملاحة الجوية .

٧-٤ التصدى لأوجه النقص المحددة فى مجال الملاحة الجوية .

٨-٤ انشاء قواعد للبيانات ونشر المعلومات بشأن نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية .

المسائل التى ينبغى معالجتها : رفع درجة الاستقلال المتاح لعملية التخطيط الاقليمى مع ضمان تنسيق كاف على المستوى العالمى . وتطبيق الفصل الخامس عشر من الاتفاقية وامكانية وضع ترتيبات اضافية للتمويل المشترك أو ترتيبات تعاونية أخرى عند معالجة توفير تسهيلات وخدمات الملاحة الجوية والمحافظة عليها وتمويلها . واقامة علاقة منطقية بين النظم الحالية للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية والتكنولوجيا الفضائية المتقدمة ، وبين ايكاو والمنظمات الدولية المعنية الأخرى .



## التصدى فى الوقت المناسب للتحديات الرئيسية التى تواجه تطوير الطيران المدنى وتشغيله بسلامة وكفاءة

### النشاطات الرئيسية :

- ١-٥ برنامج التدخل غير المشروع .
- ٢-٥ برنامج مراقبة السلامة الجوية .
- ٣-٥ برنامج السلامة الجوية والعوامل البشرية .
- ٤-٥ برنامج منع ارتطام الطائرات بالأرض وهى تحت السيطرة .
- ٥-٥ التصدى لأوجه النقص المحددة فى مجال الملاحة الجوية .
- ٦-٥ برنامج حماية البيئة .
- ٧-٥ ازدحام المطارات والمجالات الجوية .
- ٨-٥ التخطيط للطوارئ فى مجال الملاحة الجوية .
- ٩-٥ برنامج التعاون الفنى .

المسائل التى ينبغى معالجتها : حاجة ايكاو لمواصلة الاستجابة بسرعة وفعالية للتحديات الجديدة وقدرة المنظمة على ذلك . والتحديد المبكر للتحديات الجديدة ، والمبادرة فى الوقت المناسب الى وضع الاستراتيجية اللازمة للتصدى لها . وتوخى المرونة فى تخصيص موارد المنظمة للتصدى للتحديات الجديدة . وتحديد الموارد الخارجة عن الميزانية .

## ضمان تحديث وفعالية الارشادات والمعلومات بشأن التنظيم الاقتصادى للنقل الجوى الدولى

### النشاطات الرئيسية :

- ١-٦ تنظيم خطوط النقل الجوى الدولى .
- ٢-٦ خدمات المطارات والملاحة الجوية (بما فى ذلك تحديد الرسوم واسترداد التكاليف) .
- ٣-٦ توزيع منتجات النقل الجوى .
- ٤-٦ تجارة الخدمات .
- ٥-٦ حماية البيئة (الجانب الاقتصادى) .
- ٦-٦ فرض الضرائب .
- ٧-٦ الاحصاءات .

المسائل التى ينبغى معالجتها : استمرار التطور المنتظم وغير التمييزى للنقل الجوى الدولى . والحاجة لضمان مشاركة الدول بفعالية من خلال الاشتراك على نحو متواصل ويمكن الاعتماد عليه فى نظام النقل الجوى الدولى ازاء الهدف العام المتمثل فى التحول التدريجى والمطرود والمنتظم والمحمى نحو اتاحة دخول الأسواق فى مجال تنظيم النقل الجوى الدولى .

## المساعدة فى تعبئة الموارد البشرية والفنية والمالية من أجل تجهيزات الطيران المدنى وخدماته

### النشاطات الرئيسية :

- ١-٧ برنامج التعاون الفنى .
- ٢-٧ برنامج "تريينير" .
- ٣-٧ الحلقات الدراسية وحلقات العمل والندوات .
- ٤-٧ تقييم التأثير الاقتصادى للطيران المدنى على الدول .
- ٥-٧ التطبيق العملى لتحليل التكلفة والمنفعة .

المسائل التى ينبغى معالجتها : تقييم وتعزيز السبل الجديدة لمساعدة الدول على الوفاء بمسؤولياتها تجاه الاتفاقية . واعداد تقديرات معتادة أكثر للجوانب الاقتصادية خلال اعداد المتطلبات الفنية لاصدار شهادات صلاحية الطائرات والمطارات وتجهيزات الملاحة الجوية أو المتطلبات الفنية لتشغيلها . وادماج التعاون الفنى فى البرنامج "العادى" .

## ضمان أكبر قدر ممكن من الكفاءة والفعالية فى عمليات المنظمة

### النشاطات الرئيسية :

- ٨-١ أساليب عمل الجمعية العمومية واجراءاتها .
- ٨-٢ عمليات صنع القرار وأساليب العمل واجراءاته فى المجلس وهيئاته الفرعية .
- ٨-٣ الاصلاح الادارى للأمانة العامة .
- ٨-٤ عمليات تخطيط البرنامج المنتظمة .
- ٨-٥ ميزانية برنامجية واضحة واعتماداتها مخصصة بأكملها .
- ٨-٦ آلية الاشراف على البرنامج .

**المسائل التى ينبغى معالجتها :** تحسين ادارة الموارد البشرية بما يضمن بقاء الأمانة العامة الدولية على أرفع مستوى ولديها أقوى دافع للعمل . وتنويع مصادر التمويل (بما فى ذلك النظر فى تحصيل رسوم من المنتفعين ، ومساهمات طوعية ، وأسعار السوق للمطبوعات ، وفرض رسوم على نخبة من الخدمات) مع الإبقاء على المساءلة أمام الدول . وتدابير لتحقيق وفورات فى التكاليف بما فى ذلك ، عندما يكون ذلك ملائما ، توسيع نطاق استخدام نظام التعاقد مع مصادر خارج المنظمة . وتوخى المزيد من الوضوح والدقة فى تحديد البرامج والأولويات وأهدافها ونتائجها المتوقعة . وتحسين ادارة المعلومات والاتصالات مع الدول المتعاقدة ، بما فى ذلك توسيع نطاق استخدام الارسال الالكترونى . وانشاء خدمة بواسطة شبكة عالمية لجمع البيانات الالكترونية وتبادلها ونشرها . وظهور المنظمة بصورة أبرز أمام الجمهور وأدائها لدور أكثر حفزا فى تنسيق الطيران المدنى وتمثيله . وبحث العلاقة بين المنظمة والهيئات الأخرى (هيئات الطيران والهيئات الملائمة غير المعنية بالطيران والهيئات العالمية والاقليمية) بغية تحديد مجالات مسؤولية كل منها وازالة التداخل والقيام ، وفقا للمادة (٦٥) من الاتفاقية ، بانشاء برامج مشتركة حيث يكون ذلك ملائما ، واقامة مشاركة مع جميع الأطراف المعنية فى مجتمع الطيران ، بمن فى ذلك مقدمو الخدمات والصناعة (وذلك دون مساس بالاستقلال فى رسم السياسات ، وخاصة عملية وضع القواعد القياسية) .

**Headquarters**

999 University Street  
Montreal, Quebec  
Canada H3C 5H7

Cable address: ICAO MONTREAL  
Tel.: (514) 954-8219  
Telex: 05-24513 ICAOHQ MTL  
Facsimile: (514) 954-6077  
Sitatex: YULCAYA  
Internet: icaoqh@icao.org

**Asia and Pacific Office**

252/1 Vipavadee Rangsit Road  
Ladyao, Chatuchak  
Bangkok 10900, Thailand

Cable: ICAOREP, Bangkok  
Telex: TH87969 ICAOBKK TH  
Facsimile: 66 2-537-8199  
Tel.: 66 2-537-8189  
Mail: P.O. Box 11,  
Samyaek Ladprao  
Bangkok 10901, Thailand  
Sitatex: BKKCAYA  
Internet: icaobkk@loxinfo.co.th

**Eastern and Southern African Office**

United Nations Accommodation  
Limuru Rd., Gigiri  
Nairobi, Kenya

Cable: ICAOREP, Nairobi  
Telex: KE25295 ICAOREP  
Facsimile: 254-2-226-706  
Tel.: 254-2-622-395  
Mail: P.O. Box 46294  
Nairobi, Kenya  
Sitatex: NBOCAYA  
Internet: icao@icao.unon.org

**European and North Atlantic Office**

3 bis, Villa Émile-Bergerat  
92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex)  
France

Cable: ICAOREP, Paris  
Telex: 616766 ICAO FRANCE  
Facsimile: 33-1-46 41 85 00  
Tel.: 33-1-46 41 85 85  
Sitatex: PAREUYA  
Internet: icaoparis@compuserve.com

**Middle East Office**

Egyptian Civil Aviation Complex  
Cairo Airport Road  
Cairo, Egypt

Cable: ICAOREP, Cairo  
Telex: 92459 ICAOR UN  
Facsimile: 202-267-4843  
Tel.: 202-267-4840  
Sitatex: CAICAYA  
Mail: P.O. Box 85  
Cairo Airport Post Office  
Terminal One  
Cairo 11776, Egypt  
Internet: icao@idsc.gov.eg

**North American, Central American and Caribbean Office**

Ave. Presidente Masaryk No. 29-3er piso  
Col. Chapultepec Morales  
C.P. 11570, México, D. F. Mexico

Cable: ICAOREP, México  
Facsimile: 52 5-203-2757  
Tel.: 52 5-250-3211  
Mail: Apartado postal 5-377  
C.P. 06500, México, D.F.  
Sitatex: MEXCAYA

**South American Office**

Edificio CORPAC, Zona Comercial  
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez  
Lima (Callao), Perú

Cable: ICAOREP, Lima  
Facsimile: 51-1-575-0974  
Tel.: 51-1-575-1641  
Mail: Apartado 4127  
Lima 100, Perú  
Sitatex: LIMCAYA  
Internet: mail@icao-sam.org.pe

**Western and Central African Office**

15, boulevard de la République  
Dakar, Sénégal

Cable: ICAOREP, DAKAR  
Telex: SG61348 ICAO SG  
Facsimile: 221-23-69-26  
Tel.: 221-23-47-86  
Mail: Boîte postale 2356  
Dakar, Sénégal  
Sitatex: DKRCAYA  
Internet: icaodkr@telecom-plus.sn