

## الجمعية العمومية – الدورة الخامسة والثلاثون

### اللجنة الفنية

- البند رقم ٢٢ : وضع بيان موحد ومنقح بسياسات الايكاو المستمرة في مجال الملاحة الجوية  
البند رقم ٢٣ : بيان موحد بسياسات وأساليب الايكاو المستمرة في مجال نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM)

#### ملخص

وفقا للقرار A15-9، ينتظر من الجمعية العمومية أن تعتمد خلال الدورة الخامسة والثلاثين بيانا موحدًا ومنقحًا بالسياسات المستمرة في مجال الملاحة الجوية بحيث يتضمن كل ما استجد حتى نهاية الدورة. وبالإضافة إلى ذلك، يتوقع وفقا للفقرة الثانية من منطوق القرار A33-15 أن تستمر كل دورة عادية من دورات الجمعية العمومية التي يتم من أجلها إنشاء لجنة فنية في اعتماد بيان موحد بسياسات الايكاو وأساليب عملها المستمرة فيما يتعلق بنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية. واستعرض المجلس البيانين الموحدتين الحاليين في القرارين A33-14 و A33-15 ويوصي بادخال التعديلات الواردة في المرفق بهذه الوثيقة. ولتيسير مهمة الجمعية العمومية، يوصي المجلس باعتماد اجراءات محددة عند وضع البيانات الموحدة المنقحة.

#### المراجع

الوثيقة Doc 9790، القرارات سارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٥ أكتوبر ٢٠٠١)

#### ١- مقدمة

١-١ ينتظر من الجمعية العمومية، في اطار البندين ٢٢ و ٢٣ من جدول أعمالها، أن تعتمد بيانات موحدة ومنقحة بالسياسات المستمرة في مجال الملاحة الجوية، وذلك بشأن سياسات الملاحة الجوية وبشأن نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) على التوالي، بحيث تكون هذه البيانات محدثة حتى نهاية الدورة الخامسة والثلاثين. وتحقيقا لهذا الهدف، يوصي المجلس بادخال تعديلات و اضافات على البيانات الموحدة الحالية الواردة في القرارين A33-14 و A33-15 ومرفقاتهما، فضلا عن الاجراءات الخاصة بوضع البيانات الموحدة المحدثة.

## ٢- استعراض البيانات الموحدة الحالية

١-٢ على ضوء توصيات لجنة الملاحة الجوية، استعرض المجلس البيانات الموحدة الموجودة حالياً في صلب القرار A33-14، المرفقات من (أ) الى (خ)، والقرار A33-15 (المرفقان (أ) و (ب))، لكي يحدد ما اذا كان ينبغي التقدم بتوصية الى الجمعية العمومية بادخال بعض التعديلات على تلك البيانات. وتبعاً للممارسة التي درج عليها المجلس في الماضي، فقد بنى الاستعراض على الأنواع التالية من التغييرات:

- (أ) التعديلات اللازمة لتوضيح المقصود من السياسات الحالية والأساليب التطبيقية المرتبطة بها.
- (ب) التعديلات اللازمة نتيجة للتطورات التي حدثت منذ الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية.
- (ج) حذف السياسات والأساليب التي أدت الغرض منها ولم تعد لازمة.

٢-٢ ولا يقترح ادخال أي تعديلات ذات طابع تحريري بحت (مثل تحديث أرقام القرارات والتصويبات المطبعية... الخ) لأنه يمكن ادخال هذه التعديلات في الوثيقة النهائية التي تنشر بشأن قرارات الجمعية العمومية سارية المفعول.

٣-٢ ويوصي المجلس بتعديل المرفقات التالية بالقرار A33-14 لجعل هذا القرار متماشياً مع التطورات الحالية:

- المرفق (أ) (صياغة القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية)
- المرفق (ح) (التدريب على أعمال الطيران)
- المرفق (م) (تنفيذ الخطط الاقليمية)
- المرفق (ن) (ترسيم حدود المجالات الجوية لخدمات الحركة الجوية في الخطط الاقليمية للملاحة الجوية)
- المرفق (س) (توفير خدمات البحث والانقاذ)

٤-٢ كما يوصي المجلس بادخال تعديلات على القرار A33-15 في العنوان وفي المرفق (ب). وتنجم هذه التعديلات عن تقرير المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية (٢٠٠٣) والذي يتضمن عدة أمور منها توصية بتأييد المفهوم التشغيلي العالمي الجديد لادارة الحركة الجوية وذلك في اطار الجهود المبذولة للتوصل الى نظام عالمي لادارة الحركة الجوية وجعل نظام ادارة الحركة الجوية في المستقبل مبنياً على الأداء.

### ٣- وضع بيانات موحدة ومنقحة ومحدثة حتى نهاية الدورة الخامسة والثلاثين

١-٣ وفقاً للقرار A15-9، ينبغي للبيان الموحد المنقح بسياسات الايكواو المستمرة المتعلقة بالملاححة الجوية الذي ستعتمده الجمعية العمومية أن يكون محدثاً حتى نهاية الدورة الخامسة والثلاثين، وهكذا ينبغي أن يضم البيان أي سياسات جديدة أو سياسات منقحة وما يتصل بها من أساليب عمل ذات طابع دائم تكون الجمعية العمومية قد اعتمدها في تلك الدورة. ويوصي المجلس بتطبيق نفس المنهجية على تحديث القرار A33-14.

٢-٣ ولتسهيل عمل الجمعية العمومية، يوصي المجلس فيما يلي بإجراءات يمكن اتباعها في وضع البيانات الموحدة المنقحة. ويقوم ذلك الاجراء على أساس الخبرة التي اكتسبتها الجمعية العمومية في اعداد البيانات الموحدة السابقة.

### ٤- الاجراءات الموصى باتباعها في وضع البيانات الموحدة المنقحة

١-٤ يوصي باتباع الاجراءات التالية التي تتكون من ثلاث مراحل:

#### المرحلة الأولى

في بداية الدورة الخامسة والثلاثين، تستعرض اللجنة الفنية ما يقترح المجلس ادخاله من تعديلات وازافات على البيانات الموحدة القائمة في القرار A33-14 والقرار A33-15 ومرفقاتهما، بالاضافة الى أي اقتراحات من المشاركين بتعديل البيانات الموحدة الحالية. والقراران A33-14 و A33-15 و اردان بالكامل في الوثيقة Doc 9790، التي توجد نسخ منها تحت طلب المندوبين كوثيقة مرجعية.

ملاحظة - انظر الفقرة ٤-٢ أدناه.

#### المرحلة الثانية

مع تقدم عمل اللجنة الفنية بشأن البنود الأخرى الواردة في جدول أعمالها، فان كل قرار تضعه اللجنة الفنية ويضم سياسات مستمرة وممارسات ذات صلة بها يعرض على الجلسة العامة للجمعية العمومية للعلم فقط، وتسجله تحت بند جدول الأعمال الذي يتعلق به هذا القرار. ويجري ذلك على أساس أن مضمون القرار سوف يندرج في نص البيانات الموحدة المنقحة التي ستعرض على الجلسة العامة للموافقة عليها في نهاية الدورة.

#### المرحلة الثالثة

وفي أواخر الدورة الخامسة والثلاثين، وبعد الانتهاء من جميع بنود جدول الأعمال التي تخص اللجنة الفنية، فيما عدا البندين ٢٢ و ٢٣، تقوم الأمانة العامة باعداد مشروع النص النهائي للبيان الموحد المنقح. ويضم هذا النص كل التعديلات الموافق عليها من حيث المبدأ في المرحلة الأولى وكذلك السياسات المستمرة والممارسات ذات الصلة بها التي وضعت خلال المرحلة الثانية. وتعرض اللجنة الفنية مسودة البيانات الموحدة المنقحة ثم تعرضها على الجلسة العامة لاعتمادها.

٢-٤ وصادفت اللجنة الفنية في الماضي صعوبات خلال المرحلة الأولى في مناقشة المقترحات المقدمة من المشاركين والرامية الى ادخال تعديلات أساسية على البيانات الموحدة الموجودة حالياً، الا اذا كانت تلك المقترحات واردة في وثيقة مقدمة قبل انعقاد الجمعية العمومية. وطبقاً لذلك، فان الدول الراغبة في اقتراح تعديلات أساسية على البيانات الموحدة الواردة في القرارين A33-14 و A33-15، عليها أن تقدمها الى الأمانة في وثيقة قبل انعقاد الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية، حتى يستطيع المندوبون الأعضاء في اللجنة الفنية أن يستعدوا لمناقشتها.

#### ٥- المبادئ المقترحة تطبيقها في العمل بشأن هذا الموضوع

١-٥ على ضوء التجربة السابقة، يوصى بأن تطبق الجمعية العمومية المبادئ التالية:

- (أ) أي سياسة أو عمل لمدة تزيد على ثلاث سنوات تعتبر سياسة مستمرة أو أسلوب عمل مستمر.
- (ب) في الأحوال العادية فان المواد الموجودة من الأصل في وثائق الايكاو الرسمية، مثل الملاحق والنظم الداخلية والتوجيهات لاجتماعات الملاحه الجوية، ينبغي استبعادها من البيانات الموحدة. ويتعلق ذلك بصفة خاصة بأساليب العمل.

#### ٦- التأثير المالي

١-٦ لا يوجد أي تأثير مالي مباشر.

#### ٧- الاجراء المعروض على الجمعية العمومية

١-٧ يرجى من الجمعية العمومية اعتماد بيانات موحدة منقحة تتضمن السياسات المستمرة وأساليب العمل ذات الصلة بها في مجال الملاحه الجوية، وسياسات الايكاو وأساليب عملها المستمرة فيما يتعلق بنظم الاتصالات والملاحه والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) بحيث تكون محدثة حتى نهاية الدورة الخامسة والثلاثين، مع تطبيق الاجراءات والمبادئ الموصى بها في الفقرتين (٤) و (٥) أعلاه.

-----

## المرفق

التعديلات المقترحة ادخالها على المرفقات (أ) و(ح) و(م) و(ن) و(س)  
في البيان الموحد المتضمن حالياً في القرار A33-14  
وعلى المرفق (ب) من القرار A33-15

القرار A33-14: بيان موحد بسياسات الايكاو المستمرة  
وأساليب العمل ذات الصلة في مجال  
الملاحة الجوية على وجه التحديد

السبب: لتوحيد العنوان مع قرارات الجمعية العمومية المماثلة (A31-15 و A33-2 و A33-7 و A33-15 و A33-19).

### المرفق (أ)<sup>1</sup>

صياغة القواعد القياسية وأساليب العمل  
الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية

فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

٣- تصاغ القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية بعبارات واضحة وبسيطة ووجيزة. ويجب - في حالة نظم الطيران المعقدة - أن تشمل القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها **بصفة رئيسية**، على أحكام عامة وصلت الى مرحلة النضج والاستقرار تحدد المقترضات على مستوى النظم والمتعلقة بالتشغيل والأداء وتنص على مستويات السلامة المطلوبة. وأي من المواصفات الفنية التفصيلية الاضافية لهذه النظم واللازمة لتحقيق هذه المقترضات فيجب أن تدرج **كمرفقات للملاحق** أو كوثائق منفصلة وتوضع اشارات اليها في الملاحق من خلال ملاحظات.

٦- يجب أن يستشير المجلس الدول المتعاقدة بشأن اقتراحات تعديل القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية قبل أن يبت فيها ، باستثناء الحالات التي يري فيها المجلس أن من الضروري اتخاذ اجراء عاجل. وعلاوة على ذلك، وبغض النظر عن الفقرة (٣) من المنطوق أعلاه ورهنا بوجود عملية كافية للتحقق والاعتماد، يمكن أن يتخذ المجلس اجراء بشأن التعديلات على المواصفات الفنية التفصيلية الحالية للنظم المعقدة بدون استشارة الدول. غير أنه يجب توفير هذه المواد للدول بناء على طلبها.

<sup>1</sup> ويرد النص الكامل للمرفق (أ) في الصفحتين II-2 و II-3 من وثيقة قرارات الجمعية العمومية سارية المفعول (في ٢٠٠١/١٠/٥) (الوثيقة Doc 9790).

...

### أساليب العمل

١- ينبغي للمجلس أن يحقق التناسق الكامل بين أحكام القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها وأحكام اجراءات خدمات الملاحة الجوية . فضلا عن ذلك ، يجب أن يحاول المجلس تحسين تجهيز وعرض وفائدة وثائق الايكاو التي تتضمن القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية والأحكام الأخرى ذات الصلة ، وبصفة خاصة للنظم المعقدة والتطبيقات المرتبطة بها . وتحقيقا لهذه الغاية ، ينبغي للمجلس أن ينهض بوضع المقترحات العامة على مستوى النظم والمتعلقة بالتشغيل والأداء والمحافظة عليها . وينبغي للمجلس أيضا أن يبحث ما اذا كان من الممكن ايجاد شكل أنسب للوثائق بالنسبة لما ينشر من مواصفات فنية تفصيلية.

...

**السبب:** من أجل تصحيح التباين في وضع المواصفات الفنية التفصيلية، والتي يوجد بعضها في المرفقات بالملاحق وتتمتع بوضع القواعد القياسية والتوصيات، والبعض الآخر ينشر في شكل أدلة، ويتمتع بوضع المواد الارشادية ويشار اليه في القواعد القياسية والتوصيات من خلال ملاحظات. (تمثل الأدلة في الوقت الحالي أنسب شكل من أشكال "الوثائق المستقلة" والمذكورة في الفقرة ٣ من المرفق (أ) من القرار A33-14). وكان هذا التباين في الوضع الذي تتمتع به التفاصيل الفنية لمثل هذه النظم والتي تعكس مستويات مختلفة من التوحيد القياسي من المسائل المثيرة للقلق.

ومن شأن وضع كل المواصفات الفنية التفصيلية في مرفقات بالملاحق أن يشكل عبئا اداريا ولوجستيا ضخما على المنظمة، فضلا عن ذلك لن يؤدي الى أي تحسن في الممارسات الحالية. ويقترح بالتالي، تمشيا مع مفهوم نظام التوحيد القياسي رفيع المستوى، أنه ينبغي معاملة المواصفات الفنية التفصيلية كمجرد أمثلة على كيفية تنفيذ القواعد القياسية والتوصيات المبنية على الأداء، ووضعها في الأدلة الحالية أو الجديدة أو غيرها من وثائق الايكاو الملائمة. وفي مرحلة لاحقة، سيقضي الأمر النظر في تغيير موقع المواصفات الفنية التفصيلية الحالية الواردة في المرفقات. ونظرا لأنها لا تمثل جزءا من القواعد القياسية والتوصيات، لا تخضع المواصفات الفنية التفصيلية الى مسألة الإبلاغ عن الاختلافات من جانب الدول التي تقرر عدم اتباعها. غير أن الرغبة العامة في ضمان التشغيل البيئي وقوى السوق تضمن عادة، كما أوضحت التجربة ذلك، أن يتم اتباعها.

وينبغي النظر أيضا في وضع نوع جديد من الوثائق التي تتضمن المواصفات الفنية التفصيلية والتي لا تتناسب تماما مع الوصف التقليدي للمواد الارشادية.

-----

## المرفق (ح) ٢

### التدريب على أعمال الطيران

...  
فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

٢- العمل بالمبادئ التالية في برنامج الايكاو للتدريب على الطيران:

(أ) الدول المتعاقدة هي المسؤولة عن التدريب على أعمال الطيران.

(ب) ينبغي للمنظمة أن تعطي أقصى أولوية لوضع برامج تتعلق بالسلامة والأمن.

(ج) يجب تشجيع وتيسير تبادل المساعدة فيما بين الدول المتعاقدة لتدريب العاملين في الطيران، ولا سيما على الأمور التي قد يسفر نقص التدريب فيها عن ~~أثر منأوى لسلامة الملاحة الجوية الدولية وانتظامها~~ آثار سلبية على سلامة وأمن الملاحة الجوية الدولية.

(د) ينبغي للمنظمة أن تقدم المشورة للدول المتعاقدة بشأن الإشراف التشغيلي على التجهيزات التدريبية.

(هـ) ينبغي ألا تشارك المنظمة في تشغيل التجهيزات التدريبية، بل أن تسدي التشجيع والإرشاد ~~الى الدول المتعاقدة التي تشغل~~ القائمين على تشغيل هذه التجهيزات .

### أساليب العمل

(٢) ينبغي إيلاء اهتمام مستمر ~~بقيام الدول المتعاقدة~~ بوضع مناهج تدريبية متخصصة وعالية المستوى حسب الاقتضاء لتوفير المهارات المطلوبة لإنشاء التجهيزات والخدمات وتشغيلها وصيانتها .

(٣)- ينبغي للمجلس أن يشجع الدول المتعاقدة على ~~اجراء~~ وضع شروط لتحقيق ما يلي :

(أ) ~~وضع برنامج للتدريب~~ التدريب في موقع العمل ، بما في ذلك التعريف بظروف التشغيل المعنية ، للعاملين الذين أكملوا تدريبهم الأساسي ويحتاجون الى خبرة عملية بظروف التشغيل الفعلية قبل وضعهم في مواقع المسؤولية في الوظائف التشغيلية ، وفي هذا الصدد ، ينبغي توجيه عناية الدول الى امكان الاستفادة الكاملة من مختلف موارد ~~المساعدة الفنية~~ وبرامج ~~المحونة~~ التعاون الفني وبرامج المساعدة.

(ب) ~~اتخاذ الترتيبات اللازمة لعقد~~ عقد دورات تدريبية منتظمة لتجديد المعلومات وخصوصا بصدد المعدات أو الاجراءات أو الأساليب الجديدة .

<sup>٢</sup> ويرد النص الكامل للمرفق (ح) في الصفحتين II-7 و II-8 من وثيقة قرارات الجمعية العمومية سارية المفعول (في ٥/١٠/٢٠٠١) (الوثيقة

٤ - ينبغي للمجلس أن يطلب من الدول المتعاقدة أن تقدم إليه معلومات عن أنواع الدورات التدريبية في مجال الطيران التي تعقد برعايتها أو التي تستطيع أن تنظمها وتقبل فيها طلابا المتوفرة بصورة أخرى في الدولة ويقبل فيها طلاب من دول أخرى لكي يوزع المجلس هذه المعلومات على الدول الأخرى . وينبغي أن تتضمن هذه المعلومات العنوان الذي يجب أن توجه إليه الاستفسارات للحصول على مزيد من التفاصيل . وبالمثل ، ينبغي للمجلس أن يضع تحت تصرف الدول المتعاقدة كل المعلومات المفيدة عن المؤسسات التدريبية التي تتلقي المساعدة عن طريق المنظمة وتقبل طلابا من البلدان الأخرى .

٥ - ينبغي للمجلس أن يحث الدول المتعاقدة على الاستفادة الى أقصى حد ممكن، من مراكز التدريب الموجودة في منطقتها، لتدريب مواطنيها العاملين في الطيران على المجالات التي لا توجد لها مدارس وطنية مناظرة لتلك المراكز . وتحقيقا لهذه الغاية، ينبغي للمجلس أن يشجع الدول التي تشغل مراكز التدريب على توفير الظروف المواتية ليلتحق بها مواطنون من الدول الأخرى في المنطقة.

...

**السبب:** من أجل التعبير عن الوضع الحالي في مجال التدريب على الطيران حيث أصبحت الدول تشترك بصورة أكبر في الاشراف على التدريب الذي توفره الهيئات التجارية بدلا من توفيره بصورة مباشرة. وسيسمح هذا التعديل بتوسيع نطاق برنامج ترينير ليشمل القطاع الخاص. وكانت العضوية في برنامج ترينير مقصورة على مراكز التدريب على الطيران المملوكة للحكومة أو التي تشغيلها الحكومة. غير أن التدريب الذي توفره مراكز التدريب التابعة للقطاع الخاص يمثل قطاعا كبيرا ومتوسعا في مجال التدريب على الطيران اليوم. ويعتبر مشاركة القطاع الخاص في برنامج ترينير عنصرا ضروريا في الوفاء بأغراض المرفق (ح).

-----

### المرفق (م) ٣

#### تنفيذ الخطط الإقليمية

...

وحيث أن كل أي أوجه قصور خطيرة في تنفيذ الخطط الإقليمية قد تؤثر في سلامة العمليات الجوية الدولية وانتظامها وكفاءتها، ويستحق الإزالة بالتالي بأسرع ما يمكن.  
فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

...

٢ - يجب أن تقوم المنظمة بتحديد جوابب أوجه القصور الخطيرة في تنفيذ الخطط الإقليمية والتحري عنها واتخاذ الاجراءات اللازمة لها في أقل وقت ممكن.

٣ يرد النص الكامل للمرفقين (م) و(ن) في الصفحات II-10 و II-11 و II-12 من وثيقة قرارات الجمعية العمومية سارية المفعول (في ٢٠٠١/١٠/٥) (الوثيقة 9790 Doc).

٣- يجب أن تحدد مجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية المشاكل وأوجه القصور في الخطط الإقليمية وفي تنفيذها وأن تقترح التدابير العلاجية .

...

**السبب:** من أجل مراعاة التغييرات الأخيرة في المصطلحات.

-----

### المرفق (ن) ٣

ترسيم حدود المجالات الجوية لخدمات الحركة الجوية

في الخطط الإقليمية للملاحة الجوية

...

فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي فيما يتعلق بالخطط الإقليمية للملاحة الجوية:

...

١- **تقرر** رسم حدود المجالات الجوية التي تقدم إليها خدمات الحركة الجوية، سواء كانت فوق أراضي الدول أو فوق أعلى البحار، على أساس الاعتبارات الفنية والتشغيلية لتأمين أقصى درجة من الكفاءة والاقتصاد لمقدمي تلك الخدمات وللمنتفعين بها.

...

### أساليب العمل

...

٢) ينبغي للمجلس أن يشجع الدول التي توفر خدمات الحركة الجوية فوق أعلى البحار على أن تعقد اتفاقات، كلما أمكنها ذلك، مع الدول المعنية التي تقدم خدمات الحركة الجوية إلى المجالات الجوية المتاخمة، بحيث إذا تعذر على الأولى تقديم خدمات الحركة الجوية فوق أعلى البحار، أصبحت الأخرى جاهزة للطوارئ، وقد يلزم تعديل رسم حدود المجال الجوي الذي تقدم إليه خدمات الحركة الجوية تعديلاً مؤقتاً بقصد تنفيذ خطط الطوارئ بموافقة مجلس المنظمة ريثما يتسنى استئناف الخدمات الأصلية .

**السبب:** من أجل تفادي استخدام عبارة ترتبط عادة بنطاق السيادة.

-----

## المرفق (س) ٤

### توفير خدمات البحث والانتفاذ

...

وحيث أن الملحق الثاني عشر بالاتفاقية يوحي بأن تكون **حدود** مناطق البحث والانتفاذ متمشية بقدر الامكان مع **حدود** أقاليم معلومات الطيران المناظرة لها، وفيما يتعلق بالمناطق فوق أعالي البحار، الأقاليم البحرية للبحث والانتفاذ.

...

فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

...

١- تحدد **حدود** مناطق البحث والانتفاذ، سواء كانت فوق أراضي الدول أو، وفقا لاتفاق الملاحة الجوية الاقليمي - فوق منطقة أكبر من المجال الجوي السيادي للدولة، أو فوق أعالي البحار، على أساس اعتبارات فنية وتشغيلية، ومنها مدى استنواب تطابق أقاليم معلومات الطيران مع مناطق البحث والانتفاذ، ومع الأقاليم البحرية للبحث والانتفاذ فيما يتعلق بالمناطق فوق أعالي البحار، بقصد تحقيق الكفاءة المثلى بأقل قدر من التكاليف العامة.

٢- يجب على الدول أن تضمن أوثق تعاون ممكن بين الخدمات البحرية والجوية للبحث والانتفاذ عندما تكون تخدم نفس المنطقة، وأن تنشئ عندما يكون ذلك عمليا مراكز مشتركة لتنسيق البحث وذلك لتنسيق العمليات الجوية والبحرية للبحث والانتفاذ.

٣- اذا اقتضى الأمر توسيع مناطق البحث والانتفاذ لتشمل أراضي دولتين أو أكثر، أو جزءا من تلك الأراضي، فينبغي الاتفاق على ذلك بالتفاوض بين الدول المعنية.

٤- يجب على الدولة مقدمة الخدمات أن تنفذ خدمات البحث والانتفاذ فوق أراضي الدولة المنبئية وفقا لما تقتضيه الدولة المنبئية، ويجب على الدولة المنبئية أن تنشئ وتجدد التجهيزات والخدمات المتفق عليها مع الدولة النائية لكي تشغلها هذه الدولة النائية.

٥- تقتصر اناوبة المسؤولية من أي دولة الى أخرى، ويقتص اسناد المسؤولية فوق أعالي البحار على المهام الفنية والتشغيلية المتعلقة بتقديم خدمات البحث والانتفاذ في المنطقة المعنية.

٦- كل نقص في كفاءة تقديم خدمات البحث والانتفاذ، **وخصوصا** بما في ذلك فوق أعالي البحار، ينبغي أن يعالج بالتفاوض على اتفاقات مع الدول القادرة على تقديم المساعدة التشغيلية أو المالية لتنفيذ عمليات البحث والانتفاذ.

وتعلن بالاضافة الى ذلك ما يلي :

٤ يرد النص الكامل للمرفق (س) في الصفحات II-12 و II-13 من وثيقة قرارات الجمعية العمومية سارية المفعول (في ٥/١٠/٢٠٠١) (الوثيقة 9790 Doc).

٧- كل دولة متعاقدة تتيب مسؤولية تقديم خدمات البحث والانتفاذ داخل أراضيها الى دولة أخرى انما تفعل ذلك دون الاخلال بسيادتها .

٨- ان موافقة المجلس على اتفاقات الملاحة الجوية الإقليمية التي تقضي بقيام الدولة بتقديم خدمات البحث والانتفاذ في مناطق فوق أعالي البحار، لا تعني الاعتراف بسيادة تلك الدولة على المنطقة المعنية.

...

...

**السبب:** نتيجة للتعديل رقم ١٧ على الملحق الثاني عشر – البحث والانتفاذ الذي يتضمن أحكاما تسمح بتقديم خدمات أكثر جدوى من الناحية الاقتصادية بالنسبة للبحث والانتفاذ في الطيران المدني وذلك من خلال تنسيقها عن كئب مع خدمات البحث والانتفاذ البحرية، وتسهيل تنظيمها بصورة إقليمية تعاونية حيثما أمكن ذلك من الناحية العملية.

-----

القرار A33-15: بيان موحد عن سياسات الايكاو وممارساتها  
المستمرة في مجال المتعلقة بنظام عالمي  
لادارة الحركة الجوية وبنظم الاتصالات  
والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية

السبب: نتيجة لتأييد المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية (٢٠٠٣) لوضع مفهوم عالمي لادارة الحركة الجوية.

...

## المرفق (ب)

### تنسيق تنفيذ نظم الايكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية

ان الجمعية العمومية :

اذ تأخذ في اعتبارها الطابع الدولي للطيران المدني وترابط الأعمال الاقليمية لخدمات الملاحة الجوية .

وان تأخذ في اعتبارها التوصيات رقم ٥/٤ ورقم ٢/٦ ورقم ١/٧ ورقم ٤/٨ ورقم ٥/٨ الصادرة عن المؤتمر العاشر للملاحة الجوية والتوصيتين رقم ٤/٤ ورقم ٥/٤ الصادرتين عن الاجتماع الثالث للجنة الخاصة المعنية برصد وتنسيق الانتقال الى استخدام النظم المستقبلية للملاحة الجوية (المرحلة الثانية) ووضع الخطط الانتقالية، والتوصية رقم ٤/٤ الصادرة عن الاجتماع الرابع للجنة المعنية بالنظم المستقبلية للملاحة الجوية (المرحلة الثانية)، والتوصيات ١/١ و ٥/١ و ١٣/١ و ٢٨/٢ و ١/٤ و ٩/٦ و ٣/٧ و ١٣/٦ الصادرة عن المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية.

وان تأخذ في اعتبارها أن مجلس الايكاو أحاط علما ببعض هذه التوصيات واعتمد بعضها الآخر وطلب من الأمين العام للمنظمة أن يتخذ جميع التدابير الملائمة.

وان تدرك الدور الذي يجب أن تؤديه الأقاليم في مجال تخطيط وتنفيذ نظم الايكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية.

ووعيا منها بأن التأخير قد يحدث في بعض المناطق أثناء الانتقال الى تنفيذ هذه النظم.

وان تلاحظ بارتياح برامج التجارب والعروض الايضاحية والتقدم الجاري احرازه في جميع الأقاليم فيما يتعلق بهذه النظم بتنفيذ نظم ادارة الحركة الجوية المتقدمة.

وان توفق بأن مساهمة جميع الأقاليم تضمن تقييما أفضل للتجارب وتعزز تطوير نظم الايكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية من أجل ضمان جعل هذه النظم قابلة للتشغيل البيئي ولتسهم في وضع نظام عالمي وبدون انقطاع لادارة الحركة الجوية بحيث يسمح بالتكيف لغرض الوفاء بالاحتياجات الاقليمية والمحلية بكفاءة.

وان تلاحظ أنه ينبغي للدول فرادى وجماعات أن تعالج عدة مسائل اقتصادية وتنظيمية، ولا سيما مسائل تحليل التكاليف والمنافع، وتمويل التجهيزات، واسترداد التكاليف، والمسائل التعاونية .

وإن تلاحظ أن تحقيق المنافع في وقت مبكر للمستخدمين وتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية بصورة منسقة ومتوافقة لاستخدامها في نظام عالمي لادارة الحركة الجوية، أمران يقتضيان حصول بعض الدول على مساعدات فنية ومالية، وإذا لا يغيب عن بالها البيان الصادر عن الدور المركزي الذي ينبغي للإيكاو أن تؤديه لتنسيق ترتيبات التعاون الفني الى جانب تسهيل تقديم المساعدات الى الدول فيما يتعلق بجوانب التنفيذ الفنية والمالية والادارية والقانونية والتعاونية.

### فان الجمعية العمومية:

١- تدعو الدول والمجموعات الاقليمية للتخطيط والتنفيذ وصناعة الطيران الى استخدام المفهوم التشغيلي العالمي الخاص بالايكاو لادارة الحركة الجوية بوصفه الاطار المشترك لتوجيه أعمال تخطيط وتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية والتركيز على كل الأعمال الخاصة بتطوير هذا المفهوم التشغيلي العالمي لادارة الحركة الجوية.

٢- تحث المجلس على أن يضمن أن تقوم الإيكاو بوضع الاستراتيجيات الانتقالية، وشروط ادارة الحركة الجوية، والقواعد القياسية والتوصيات اللازمة لدعم تنفيذ نظام عالمي لادارة الحركة الجوية.

٣- تحث المجلس على أن يواصل بدون تأخير استعراض الجوانب الاقتصادية والتنظيمية والقانونية والاستراتيجية المتصلة بتنفيذ نظم الإيكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية.

٤- تحث المجلس على اتخاذ الخطوات اللازمة لضمان جعل النظام العالمي لادارة الحركة الجوية المقبل نظاما مبنيا على الأداء، فضلا عن وضع أغراض وأهداف هذا الأداء بالنسبة لهذا النظام المقبل في الوقت الملائم.

٥- تدعو الدول القادرة،

### وتدعو المنظمات الدولية المعنية والمنفعين ومقدمي الخدمات الى ما يلي:

أ) عدم ادخار أي جهد في سبيل التعاون وتسهيل تنفيذ برنامج البحوث والاختبارات والتجارب بالتعاون عن كثب مع الدول ذات الموارد المحدودة.

ب) التأكد من صلاحية العناصر المحددة في هذا المفهوم التشغيلي العالمي لادارة الحركة الجوية.

٣- ٦- تطلب الى المجلس ، على سبيل الأولوية العالية وفي حدود الميزانية المعتمدة من الجمعية العمومية أن يكفل اتاحة الموارد الكافية لمكاتب الإيكاو الاقليمية ، وبوجه خاص المكاتب المعتمدة لدى الدول النامية ، مراعيًا زيادة الدعم الذي سيطلب من هذه المكاتب تقديمه الى المجموعات الاقليمية لتخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية ، لأنها هي الهيئات الرئيسية التي ستخطط اقليميا الانتقال الى استخدام نظم الإيكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية .

٤- ٧- تطلب كذلك الى المجلس أن يواصل يحث الدول والمنظمات الدولية والمؤسسات المالية على حشد الموارد لمساعدة الدول التي تحتاج الى التعاون الفني لتخطيط وتنفيذ نظم الإيكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية .

**السبب:** نتيجة لتقرير المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية الذي تضمن عدة أشياء منها توصية بتأييد المفهوم التشغيلي العالمي لادارة الحركة الجوية لاستخدامه في النظام العالمي لادارة الحركة الجوية وجعل النظام المقبل لادارة الحركة الجوية مبنيا على الأداء.