



## الجمعية العمومية – الدورة الخامسة والثلاثون

تقرير اللجنة الفنية

بشأن

البندين ٢٢ و ٢٣ من جدول الأعمال

(مقدم من رئيس اللجنة الفنية)

أقرت اللجنة الفنية النص المرفق بشأن البندين ٢٢ و ٢٣ وتوصى بأن تعتمد الجلسة العامة القرار 22/1 والقرار 23/1.

ملاحظة – بعد نزع صفحة الغلاف هذه، يجب وضع الوثيقة في المكان الملائم من ملف التقرير، بوصفها التقرير بشأن البندين ٢٢ و ٢٣ من جدول الأعمال.

البند رقم ٢٢: اعداد بيان موحد ومنقح بسياسات الايكاو المستمرة المتعلقة بالملاحة الجوية

١:٢٢ استعرضت اللجنة الفنية البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة وأساليب العمل ذات الصلة في مجال الملاحة الجوية على وجه التحديد (القرار A33-14، والمرفقات من (أ) الى (خ)، والتعديلات المقترحة عليه حسبما قدمت في الوثيقة A35-WP/8).

٢:٢٢ استعرضت اللجنة أيضا الوثيقة A35-WP/109 التي قدمتها الولايات المتحدة والوثيقة A35-WP/114 التي قدمها الاتحاد الروسي واللتين احتوتا على تعديلات مقترحة للقرار A33-14. وأعدت الولايات المتحدة التأكيد في الوثيقة A35-WP/109 على سياسة الايكاو القائمة من فترة طويلة والتي مفادها أن تعيين الحدود في المجال الجوي الذي تقدم اليه خدمات الحركة الجوية ينبغي أن يستند الى اعتبارات تشغيلية وفنية. ووافقت اللجنة على أن المجال الجوي لا ينبغي أن يقسم لأسباب بخلاف الاعتبارات الفنية والتشغيلية واعتبارات السلامة والكفاءة ووافقت على التعديلات المقترحة في الوثيقة A35-WP/109 للمرفق (ن) بقرار الجمعية العمومية A33-14 باضافة مصطلح "الكفاءة" في الفقرة الثانية من منطوق القرار.

٣:٢٢ تعلقت الوثيقة A35-WP/114 التي قدمها الاتحاد الروسي بالسياسة الخاصة بصياغة القواعد القياسية والتوصيات واجراءات خدمات الملاحة الجوية في المرفق (أ) بقرار الجمعية العمومية A33-14 واقترحت ادخال تعديلات على البيان الموحد والمنقح بسياسات الايكاو المستمرة أساليب العمل ذات الصلة في مجال الملاحة الجوية على وجه التحديد التي قدمتها الأمانة العامة في الوثيقة A35-WP/8. وبينما أيد الاقتراح الذي قدمه الاتحاد الروسي الهدف بالتشديد على وضع مقتضيات على مستوى النظم ومتعلقة بالتشغيل والأداء في القواعد القياسية والتوصيات، أيد الاقتراح أيضا الحاجة الى وضع مواصفات فنية تفصيلية لنظم الطيران المعقدة كجزء من القواعد القياسية والتوصيات في مرفقات الملاحق.

٤:٢٢ بعد استعراض تفصيلي للاقتراحات الواردة في الوثيقة A35-WP/8 والوثيقة A35-WP/114، اتفقت اللجنة على أن القواعد القياسية والتوصيات الخاصة بنظم الطيران المعقدة ينبغي أن تتكون من أحكام واسعة النطاق وناضجة ومستقرة تحدد المقتضيات على مستوى النظم المتعلقة بالتشغيل والأداء والتي تلبي شروط مستويات السلامة والتشغيل البيئي المشترك. وبالنسبة لهذه النظم، ينبغي أن ترد المواصفات الفنية الضرورية لتحقيق هذه المتطلبات في مرافق الملاحق وأن تكون محدودة بأكبر قدر ممكن. وسوف تظل هذه المواصفات الفنية تخضع لاجراءات الاعتماد المختصرة الواردة حاليا في الفقرة ٦ من منطوق القرار A33-14. واتفقت اللجنة أيضا على أنه ينبغي أن توضع أي مواصفات فنية تفصيلية ذات صلة توفر وسيلة للامتثال للقواعد القياسية والتوصيات في وثائق مستقلة. مما يؤدي الى وجود ثلاثة مستويات من التسلسل بالنسبة للمقتضيات والمواصفات لنظم الطيران المعقدة، أي أن القواعد والتوصيات "الأساسية" المكونة من شروط عامة عالية المستوى ترد في الملاحق، وترد المواصفات الفنية في مرفقات الملاحق، وترد المواصفات الفنية التفصيلية في وثائق مستقلة، تنشرها الايكاو أو المنظمات الأخرى.

٥:٢٢ لدى تطبيق الاجراءات والمبادئ التي أوصى بها المجلس، وافقت اللجنة على التعديلات الضرورية في عنوان القرار وفي المرفقات (أ) و(ح) و(م) و(ن) و(س) للأسباب التالية:

(أ) العنوان - لكي يتفق العنوان مع قرارات الجمعية العمومية من نفس النوع.

- (ب) المرفق (أ)، الفقرتان ٣، و ٦ من المنطوق، وأسلوب العمل (١) - لتصحيح التناقض في صفة المواصفات الفنية التفصيلية المتعلقة بالقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها.
- (ج) المرفق (ح)، الفقرة ٢ من المنطوق - استحداث فقرتين فرعيتين جديدتين (ب) و(د)، وتعديلات على الفقرتين الحاليين (ب) و (ج) وأساليب العمل ٢، و ٣ (أ)، و(ب)، و ٤، و ٥: وللتعبير عن الوضع الحالي للتدريب على الطيران والذي تقوم فيه الدول الآن بالاشراف على التدريب المقدم من كيانات تجارية بدلا من تقديمها مباشرة.
- (د) المرفق (م) الفقرة الأخيرة من الحثيات والفقرتان ٢ و ٣ من المنطوق - لكي يتفق ذلك مع المصطلحات الحالية.
- (هـ) المرفق (ن)، العنوان، الفقرة ١ من المنطوق والفقرة ٢ الجديدة من المنطوق وأسلوب العمل ٢، لاعطاء أسباب واضحة لتقسيم المجال الجوي.
- (و) المرفق (س)، الفقرة الرابعة من الحثيات والفقرات ١ و ٢ و ٦ من المنطوق - بالتوافق مع التعديل رقم ١٧ للملحق الثاني عشر - البحث والانفاذ.

٦:٢٢ ترد التعديلات المذكورة أعلاه في القرار 22/1 .

٧:٢٢ تقدم اللجنة الفنية القرار 22/1 بالمرفقات (أ) الى (خ) الذي يحل محل القرار A33-14 بالمرفقات (أ) الى (خ) حسب العرف المتبع، وذلك بغرض اعتماده من جانب الجمعية العمومية.

### قرار صاغته اللجنة الفنية وأوصت الجمعية العمومية باعتماده

#### القرار 22/1

##### بيان موحد بسياسات الايكاو المستمرة

##### وأساليب العمل المتعلقة بالملاحة الجوية على وجه التحديد

لما كانت الجمعية العمومية قد قررت، في القرار A15-9 أن تعتمد في كل دورة تنشأ فيها لجنة فنية، بيانا موحدًا عن السياسات المستمرة في مجال الملاحة الجوية على وجه التحديد، بحيث يكون البيان مستكملاً في نهاية تلك الدورة.

ولما كانت قد اعتمدت، بموجب القرار A33-14 بمرفقاته (أ) الى (خ)، بيانا بالسياسات المستمرة وأساليب العمل في مجال الملاحة الجوية على وجه التحديد، بصيغتها القائمة عند نهاية الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية.

ولما كانت الجمعية العمومية قد استعرضت اقتراحات المجلس بتعديل بيان السياسات المستمرة وأساليب العمل الوارد في القرار A33-14 ومرفقاته (أ) الى (خ)، وعدلت البيان بحيث يستوعب القرارات التي اتخذت في أثناء الدورة الخامسة والثلاثين.

ولما كان البيان الحالي يحل محل بيان السياسات المستمرة الوارد في القرار A33-14.

فان الجمعية العمومية:

١- تقرر:

(أ) أن المرفقات بهذا القرار تشكل البيان الموحد عن سياسات الايكاو المستمرة وأساليب العمل التي تنتهجها المنظمة في مجال الملاحة الجوية والقائمة في نهاية الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية.

(ب) أن أسلوب العمل المرتبط بكل جانب من جوانب السياسات المستمرة الواردة في المرفقات يمثل ارشادات الغرض منها تسهيل وضمان تنفيذ تلك السياسات .

٢- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار A33-14 وجميع مرفقاته (أ) الى (خ).

### المرفق (أ)

#### صياغة القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية

لما كانت المادة ٣٧ من اتفاقية الطيران المدني الدولي تطلب من المنظمة أن تصدر وتعديل القواعد القياسية الدولية وأساليب العمل والاجراءات الموصى بها دوليا ، وتحدد الغرض من ذلك العمل والأمر التي يتناولها . ولما كانت المواد ٣٨ و ٥٤ و ٥٧ و ٩٠ من الاتفاقية تتضمن أحكاما اضافية في هذا الصدد .

ولما كانت الجمعية العمومية قد استصوبت وضع سياسات معينة لاتباعها في الامتثال لهذه الأحكام من الاتفاقية .

ولما كان مصطلح " القاعدة القياسية " ومصطلح " أسلوب العمل الموصى به " يعنيان ما يلي :

(أ) **القاعدة القياسية** — أي حكم يحدد الخصائص المادية أو التكوين أو المعدات أو الأداء أو العاملين أو الاجراءات ويعتبر تطبيقه بشكل موحد أمرا ضروريا لسلامة أو انتظام أو كفاءة الملاحة الجوية الدولية ، ويلزم طبقا للاتفاقية أن تنقيد به الدول المتعاقدة . وفي حالة استحالة التقيد به يصبح ابلاغ المجلس بذلك اجباريا بمقتضى المادة ٣٨ من الاتفاقية .

(ب) **أسلوب العمل الموصى به** — أي حكم يحدد الخصائص المادية أو التكوين أو المعدات أو الأداء أو العاملين أو الاجراءات، ويعتبر تطبيقه بشكل موحد أمرا مستصوبا لسلامة أو انتظام أو كفاءة الملاحة الجوية الدولية ، وتسعى الدول المتعاقدة الى التقيد به طبقا للاتفاقية .

**فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي :**

- ١- تعدل حسب الاقتضاء القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها والاجراءات في مجال خدمات الملاحة الجوية كي تواكب تطور الاحتياجات والتقنيات وتصبح — ضمن أمور أخرى — أساسا سليما للتخطيط الاقليمي وتوفير التجهيزات والخدمات .
- ٢- يجب الاحتفاظ بقدر عال من الاستقرار في القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها لتمكين الدول المتعاقدة من الاحتفاظ بالاستقرار في تنظيماتها الوطنية ، وذلك دون الاخلال بأحكام المادة السابقة . ولهذه الغاية يجب أن تقتصر التعديلات على ما يهم السلامة والانتظام والكفاءة دون ادخال تعديلات على أسلوب التحرير ما لم تكن ضرورية .
- 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 على أحكام عامة وصلت الى مرحلة النضج والاستقرار وأن تحدد المقتضيات على مستوى النظم والمتعلقة بالتشغيل والأداء وتحدد أيضا مستويات السلامة المطلوبة والقدرة على التشغيل البيئي. وبالنسبة لمثل هذه النظم، يجب وضع المواصفات الفنية اللازمة لتحقيق هذه الشروط في مرفقات الملاحق. ويجب أن توضع أي مواصفات فنية تفصيلية ذات صلة في وثائق منفصلة، وتوضع اشارات اليها في الملاحق من خلال ملاحظات.
- ٤- ينبغي للايكاو لدى اعدادها للقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها والاجراءات والمواد الارشادية أن تعتمد الى أقصى حد ملائم ورهنا بوجود عملية كافية للتحقق والاعتماد ، على أعمال الهيئات الأخرى المعتمدة لوضع القواعد القياسية . وينبغي الإشارة في وثائق الايكاو الى المواد التي تصدرها تلك الهيئات الأخرى المعنية بوضع القواعد القياسية كلما رأى المجلس ذلك مناسباً .
- ٥- في حدود مقتضيات السلامة والانتظام يجب أن تكون القواعد القياسية التي تحدد التجهيزات والخدمات الواجب توفيرها ، وليدة توازن سليم بين ما يقتضيه التشغيل من تجهيزات وخدمات وبين ما يترتب على هذا التوفير من آثار اقتصادية .
- 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 يرى فيها المجلس أن من الضروري اتخاذ اجراء عاجل. وعلاوة على ذلك، وrehنا بوجود عملية كافية للتحقق والاعتماد، يمكن أن يتخذ المجلس اجراء بشأن المواصفات الفنية للنظم المعقدة بدون استشارة الدول. غير أنه يجب توفير هذه المواد للدول بناء على طلبها.
- ٧- يجب أن تحدد تواريخ بدء سريان التعديلات التي تدخل على القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية بما يتيح للدول المتعاقدة مهلة كافية لتنفيذها .
- ٨- يجب أن تكون تواريخ بدء سريان تعديلات الملاحق واجراءات خدمات الملاحة الجوية محددة بطريقة لا تضطر الدول المتعاقدة الى تعديل نظمها الوطنية أكثر من مرتين في كل سنة تقويمية ما لم تفرض الظروف الاستثنائية غير ذلك . ويتعين حسب الامكان عند تطبيق ما سبق ألا يعدل الملحق أو وثيقة اجراءات خدمات الملاحة الجوية أكثر من مرة واحدة في السنة التقويمية .

## أساليب العمل

١- ينبغي للمجلس أن يحقق التناسق الكامل بين أحكام القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها وأحكام إجراءات خدمات الملاحة الجوية . فضلا عن ذلك ، يجب أن يحاول المجلس تحسين تجهيز وعرض وفائدة وثائق الايكاو التي تتضمن القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها وإجراءات 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 مواصلة السعي نحو إيجاد أفضل السبل الملائمة لوضع ومعالجة ونشر المواصفات الفنية للنظم المعقدة.

٢- ينبغي للدول المتعاقدة أن تبدي تعليقات كاملة ومفصلة على التعديلات المقترحة للقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها وإجراءات خدمات الملاحة الجوية ، أو أن تعبر على الأقل عن موافقتها أو عدم موافقتها على مضمونها . ويجب لذلك أن تتاح لها فسحة من الوقت قدرها ثلاثة أشهر على الأقل . فضلا عن ذلك ، ينبغي منح الدول المتعاقدة مهلة قدرها ثلاثين يوما على الأقل للبلاغ بعزمها على اقرار أو اعتماد أي مواد تفصيلية لم يتم التشاور معها بشأنها .

٣- ينبغي اعطاء الدول المتعاقدة فسحة من الوقت مدتها ثلاثة أشهر كاملة للتبليغ عن عدم موافقتها على التعديلات المعتمدة للقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها ، وينبغي للمجلس عند تحديده لموعد التبليغ عن عدم الموافقة أن يراعي الوقت اللازم لارسال التعديلات المعتمدة ووصول بلاغات من الدول .

٤- ينبغي حسب الامكان أن يراعي المجلس في تطبيق أحكام الفقرة ٨ أعلاه ، ألا نقل عن ستة أشهر الفترة الفاصلة بين كل مواعدين من المواعيد المتوالية المقررة للتطبيق المشترك لتعديلات الملاحق وإجراءات خدمات الملاحة الجوية .

## المرفق (ب)

### اجتماعات الملاحة الجوية العالمية

لما كان عقد اجتماعات الملاحة الجوية العالمية هو وظيفة هامة من وظائف المنظمة ، ويقضي من الدول المتعاقدة والمنظمة جهدا كبيرا وصرف أموال كثيرة .

ولما كان من الضروري ضمان الحصول على أقصى قدر من الفائدة من هذه الاجتماعات دون القاء أي عبء لا مبرر له على الدول المتعاقدة وعلى المنظمة .

**فان الجمعية العمومية تقر ما يلي :**

١- أن تكون الاجتماعات التي يدعو المجلس الى عقدها وتشارك فيها كل الدول المتعاقدة على قدم المساواة هي الوسيلة الرئيسية للتقدم نحو حل المشكلات ذات الأهمية العالمية ، بما في ذلك وضع التعديلات للملاحق واعداد غير ذلك من الوثائق الأساسية في مجال الملاحة الجوية .

٢- ألا تعقد هذه الاجتماعات ما لم يسوغها عدد وأهمية المشكلات التي ستبحث وما لم يظهر احتمال التوصل الى اجراء بناء بشأنها ، ولا بأس من مطالبة الاجتماعات التي تعقد على هذا الأساس بأن تجري مناقشات استطلاعية حول الأمور التي لم تتضح الى الدرجة التي تستوجب اتخاذ اجراء محدد بشأنها .

٣- يجب تنظيم هذه الاجتماعات بحيث تكون ملائمة على أفضل وجه لأداء المهمة الموكولة اليها وتوفر التنسيق اللازم فيما بين التخصصات الفنية التي تتطوي عليها .

٤- يجب ألا يعقد أكثر من اجتماعين من هذا النوع خلال السنة التقويمية ، كما يجب أن تمر اثنا عشر شهرا على الأقل بين أي اجتماعين متتاليين يعالجان بأسهاب نفس التخصص الفني ، ما لم تقتض الظروف الاستثنائية خلاف ذلك .

### أساليب العمل

١- قبل أن يقرر المجلس احالة أي موضوع الى اجتماع عالمي ، ينبغي له أن يحدد ما اذا كان في المستطاع معالجة الموضوع اما بالمراسلات مع الدول واما باستخدام فرق الخبراء أو مجموعات الدراسة المعنية بالملاحة الجوية اذا كانت هذه الوسائل تسهل البت فيه في الاجتماع .

٢- ينبغي أن يكون جدول الأعمال على قدر من الوضوح بحيث يحدد المهمة المطلوب القيام بها ، ويحدد أنواع الخبرة المتخصصة التي سيحتاج اليها الاجتماع . وعندما تتضمن أعمال الاجتماع أكثر من تخصص فني واحد ، ينبغي الحرص على الاستعانة بأقل عدد ممكن من أنواع الخبرات دون الاخلال بالكفاءة .

٣- تسهيلات لمشاركة كل الدول المتعاقدة ، ينبغي أن يضع المجلس خطة لبرامج الاجتماعات من شأنها أن تختصر الى أدنى حد ممكن فترة استبقاء الموظفين الفنيين الذين توفدهم الدول ، وذلك دون الاخلال بكفاءة الاجتماع .

٤- ينبغي أن تكون مدة الاجتماع كافية لبحث جميع بنود جدول الأعمال ، والنظر في تقرير الاجتماع المحرر بلغات عمله والموافقة على التقرير . وبعد الاجتماع تقوم الأمانة العامة بادخال التعديلات الصياغية الطفيفة على تقرير الاجتماع وبتصحيح ما قد يكون فيه من أخطاء مطبعية .

٥- ينبغي ارسال جدول الأعمال المعتمد ومستنداته الرئيسية بطريق الجو عادة ، على أن يرسل جدول الأعمال قبل عشرة أشهر على الأقل من موعد عقد الاجتماع ، وترسل المستندات قبل ثلاثة أشهر على الأقل من ذلك الموعد ، أما بقية الوثائق فترسل بأسرع ما يمكن .

### المرفق (ج)

#### فرق الخبراء التابعة للجنة الملاحة الجوية

حيث أن فرق خبراء لجنة الملاحة الجوية أثبتت أنها أداة قيمة للاسراع بحل المشكلات الفنية المتخصصة .

وحيث أن من الضروري ضمان الحصول على أقصى قدر من الفائدة من فرق خبراء الملاحة الجوية دون الافراط بلا داع في القاء أي عبء على الدول المتعاقدة أو على المنظمة .

**فان الجمعية العمومية تقر ما يلي :**

- ١- تشكل فرق خبراء لجنة الملاحة الجوية عندما يكون من الضروري التقدم في حل المشكلات الفنية المتخصصة التي لا يمكن للجنة الملاحة الجوية أن تحلها حلا ملائما أو سريعا من خلال الأجهزة الأخرى القائمة .
- ٢- يجب أن تكون اختصاصات وبرامج عمل هذه الفرق واضحة ومحددة ، وأن تلتزم الفرق بها .
- ٣- يجب استعراض التقدم الذي تحرزه فرق لجنة الملاحة الجوية استعراضا دوريا ، ويجب انتهاء عمل الفرق بمجرد انجاز المهمة الموكولة اليها . ولا يسمح بالابقاء على أي فريق لفترة تزيد على أربع سنوات ما لم تر لجنة الملاحة الجوية مبررا لهذا الاستمرار .

**أسلوب العمل**

ينبغي أن تقدم التقارير بشكل واضح على أنها مشورة من مجموعة الخبراء الى لجنة الملاحة الجوية وبحيث لا تفسر على أنها وجهات نظر الدول المتعاقدة .

**المرفق (د)**

**تنفيذ القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية**

حيث أن المادة ٣٧ من اتفاقية الطيران المدني الدولي تطلب من كل دولة متعاقدة أن تتعاون لتحقيق أعلى درجة ممكنة من التوحيد في القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها في كل المسائل التي يؤدي توحيدها الى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها .

وحيث أن الدولة المتعاقدة التي لا تقدر على الالتزام بأي قاعدة قياسية أو بأي اجراء وترى من الضروري اتباع نظم أو أساليب تختلف عنها ملزمة طبقا للمادة ٣٨ من الاتفاقية ، بأن ترسل اخطارا بذلك على الفور الى الايكاو .

وحيث أن من الأهمية بمكان أن تستخدم المنظمة كافة الوسائل المتاحة لتشجيع الدول المتعاقدة ومساعدتها على التغلب على المصاعب التي تعترض تنفيذها للقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية .

**فان الجمعية العمومية تقر ما يلي :**

- ١- يجب تشجيع الدول المتعاقدة ومساعدتها بكل الوسائل المتاحة على تنفيذ القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية .
- ٢- يجب رصد الاختلافات القائمة بين نظم وممارسات الدول المتعاقدة والقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية ، وذلك بهدف التشجيع على ازالة الاختلافات لصالح سلامة وانتظام الملاحة الجوية الدولية ، وازالة الاختلافات المخالفة لأهداف القواعد القياسية الدولية .



## أساليب العمل

١- ينبغي للمجلس ، وهو يشجع ويساعد الدول المتعاقدة على تطبيق القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية ، أن يستعين بكل الوسائل المتاحة ، بما في ذلك موارد المقرر الرئيسي وموارد مكاتب الايكو الاقليمية وموارد برنامج الأمم المتحدة الانمائي .

٢- ينبغي للدول المتعاقدة أن تواصل جهودها ، بل وأن تكتفها حسب الاقتضاء ، لتطبيق في منشآتها التشغيلية أساليب عمل واجراءات تتفق مع القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية ، وفي هذا الصدد ، ينبغي للدول المتعاقدة أن تبحث امكانية تعديل اجراءاتها الداخلية لتنفيذ أحكام القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية حتى تصبح الاجراءات أسهل أو أبسط أو أكثر فاعلية .

٣- ينبغي للمجلس أن يحث الدول المتعاقدة على اخطار المنظمة بأي اختلافات موجودة بين نظمها وممارساتها الوطنية وأحكام القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها ، وكذلك بالتواريخ التي ستلتزم فيها بتلك الأحكام . وينبغي أن تنشر بسرعة الاخطارات التي تبين وجوه الاختلاف عن القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها عقب تسلمها من الدول ، على أن يكون هذا النشر على صورة اضافات بالملاحق ذات الصلة بالموضوع . كذلك ينبغي أن يطلب الى الدول المتعاقدة أن تنشر في أدلة طيرانها أي اختلافات هامة عن القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية .

٤- ينبغي للمجلس ، في رصده للاختلافات القائمة عن القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية ، أن يطلب تقارير من الدول المتعاقدة التي لم تخطر المنظمة بتنفيذها للقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها ، ومن الدول التي أرسلت اخطارا غير كامل . كذلك ينبغي للمجلس أن يطلب من الدول المتعاقدة ، التي لم تنشر في أدلة طيرانها معلومات عن تنفيذ القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية أن تبادر الى نشرها .

## المرفق (هـ)

### الأدلة الفنية والكتب الدورية الصادرة عن المنظمة

حيث أن الارشادات الفنية الحديثة التي تقدم من خلال المنظمة تشكل مساعدة قيمة للغاية للادارات في التخطيط لتنفيذ القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية وكذلك الخطط الاقليمية .

وحيث أنه من المهم أيضا اتاحة السبل لتوفير الارشاد الفني لتدريب العاملين وتحديث معلومات موظفي التشغيل لمواكبة التطورات التكنولوجية وتحسين نوعية الخدمة والارتقاء بمستوى السلامة في العمليات الجوية .

وحيث أنه لا يوجد على الصعيد الدولي سبيل لتوفير هذه الارشادات يمكن أن يكون بديلا مقبولا لقيام المنظمة بتوفيرها .

وحيث أن التحديث المستمر لأدلة المنظمة ، واصدار أدلة وكتب دورية جديدة حسب الاقتضاء ، هما مهمة ضخمة يلزمها عاملون فنيون واداريون ، وتتطوي على أولويات متضاربة ، وتتطلب تدابير خاصة لتنظيم طاقة العمل في أمانة المنظمة وتنظيم العمل في مجال النشر .

**فان الجمعية العمومية تقر** اعطاء الأولوية لاستمرار تحديث محتويات الأدلة الفنية الصادرة عن الايكاو ، ووضع المواد الارشادية الاضافية التي يقتضيها التقدم التكنولوجي لكي تتبناها الدول المتعاقدة في تنفيذها للقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية ، وكذلك في التخطيط لتنفيذ التجهيزات والخدمات .

### أساليب العمل

١- ينبغي للمجلس أن يستعرض باستمرار برنامج الأدلة الفنية والكتب الدورية التي تصدرها المنظمة ، وذلك ضمنا لادراج القدر الوافي من الارشادات اللازمة لكل المجالات الفنية المناسبة ، أخذا في الاعتبار الحاجة الى ادخال مزيد من التحسينات على مستويات السلامة الحالية .

٢- ينبغي للمجلس أن يسعى الى توفير السبل التي تتيح اصدار ونشر ما يلزم من أدلة فنية وكتب دورية دون تأخير كبير ودون المساس بأولويات المطبوعات الروتينية .

### المرفق (و)

#### وحدات القياس

**حيث أنه** ينبغي توحيد وحدات القياس تأمينا لسلامة العمليات الدولية الجوية والأرضية .

**وحيث أنه** من الأهمية بمكان أن يكون النهج الثابت للمنظمة هو استخدام وحدات قياس موحدة في مطبوعات الملاحة الجوية الصادرة عنها .

**وحيث أن** الملحق الخامس باتفاقية شيكاغو ينص في طبعته الرابعة على استخدام نظام موحد لوحدات القياس في عمليات الطيران المدني الدولي الجوية والأرضية، وهو "النظام الدولي للوحدات"، ويسمح باستخدام بعض الوحدات من خارج هذا النظام الدولي استخداما دائما واستخدام بعضها الآخر استخداما مؤقتا.

**فان الجمعية العمومية تقر ما يلي :**

- ١- تشجيع الدول المتعاقدة على أن تجعل نظمها وممارساتها الوطنية متمشية مع أحكام الملحق الخامس بأسرع ما يمكن .
- ٢- أن تكون وحدات القياس في كل مطبوعات الملاحة الجوية الصادرة عن المنظمة هي الوحدات المنصوص عليها في الملحق الخامس باتفاقية شيكاغو الذي تضمن الوحدات الملائمة .

## المرفق (ز)

### شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الكفاءة واجازات طواقم قيادة الطائرة

حيث أن المادة ٣٣ من الاتفاقية لم تحدد صراحة الاغراض المستهدفة من الاعتراف بالشهادات والاجازات .

وحيث أنه توجد عدة تفسيرات بشأن وجود أو عدم وجود التزام على الدول المتعاقدة بالاعتراف بالشهادات والاجازات التي أصدرتها أو قررت صلاحيتها دول متعاقدة أخرى الى أن يبدأ سريان القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها على الطائرات المعنية أو الطيارين المعنيين .

وحيث أنه قد تمضي سنوات عديدة قبل أن يبدأ سريان القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها على طرز معينة من الطائرات وفئات معينة من الطيارين ، أو قد يعتبر من الأنسب عدم اصدار قواعد قياسية وأساليب عمل موصى بها لبعض تلك الطرز أو هذه الفئات .

فان الجمعية العمومية تقر ما يلي :

١- على كل الدول المتعاقدة أن تعترف بصحة شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الكفاءة واجازات طواقم الطائرات التي أصدرتها أو قررت صلاحيتها الدولة المتعاقدة التي سجلت فيها الطائرة ، وذلك لغرض الطيران فوق أقاليمها ، بما في ذلك الهبوط فيها والاقلاع منها ، بشرط مراعاة أحكام المادتين ٣٢ (ب) و ٣٣ من اتفاقية شيكاغو .

٢- يجب على الدول المتعاقدة أن تعترف بالشهادات والاجازات التي أصدرتها أو قررت صلاحيتها بموجب النظم الوطنية للدولة المتعاقدة التي سجلت فيها الطائرة ، وذلك لغرض الطيران فوق أقاليمها ، بما في ذلك الهبوط فيها والاقلاع منها ، ريثما يبدأ سريان القواعد القياسية الدولية التي تتعلق بطرز طائرات أو بفئات من الطيارين .

## المرفق (ح)

### التدريب على أعمال الطيران

حيث أن توفير وتشغيل التجهيزات والخدمات الأرضية ، وتنفيذ القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية بصورة مرضية ، أمور مرهونة بتوفير مستوى عال من التدريب للعاملين .

وحيث أن الدول المتعاقدة تعاني من صعوبات في هذا الشأن بسبب نقص العاملين المدربين تدريباً وافياً .

وحيث أنه من الضروري بذل جهد خاص لتحقيق مستوى عال من التدريب للعاملين ومساعدة الدول المتعاقدة على اشباع احتياجاتها من التدريب .

وحيث أن حلقات التدريب التي تعقدها المنظمة تعد وسيلة فعالة تعين على فهم القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية وعلى تطبيق الجميع لها بطريقة موحدة .

**فان الجمعية العمومية تقر ما يلي :**

- ١- تشجيع الدول المتعاقدة ومساعدتها على تحقيق مستويات عالية من التدريب للعاملين في مجال الطيران ، وخصوصا من يقومون بتوفير وتشغيل خدمات وتجهيزات الملاحة الجوية الدولية . وتحقيقا لهذه الغاية ، يجب أن تدرج المنظمة في برنامج عملها العادي برنامجا تدريبيا متوصلا يسمى برنامج الايكاو للتدريب على الطيران\* .
- 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 مناوئ لسلامة الملاحة الجوية الدولية أو أمنها أو انتظامها.
  - د) ينبغي للمنظمة أن تقدم المشورة للدول المتعاقدة بشأن الاشراف التشغيلي على التجهيزات التدريبية.
  - هـ) ينبغي ألا تشارك المنظمة في تشغيل التجهيزات التدريبية، بل أن تسدي التشجيع والارشاد للقائمين على تشغيل هذه التجهيزات .

**أساليب العمل**

- ١- ينبغي للمجلس أن يضع المواصفات والمواد الارشادية وأن يعقد الدورات التدريبية وأن يقدم المشورة المباشرة ويتعامل بالتشاور المباشر بما يساعد الدول المتعاقدة على اجراء ما يلي :
  - أ) توحيد مناهج وأساليب ومحتوي الدورات التدريبية حسب الامكان ، ووضع الأحكام الوافية لاجراء الامتحانات وصرف الاجازات .
  - ب) جعل مستويات التحصيل متمشية مع القواعد القياسية الدولية .
  - ج) استخدام المعايير المذكورة في البندين أ) و ب) أعلاه من أجل تحقيق مزيد من التوحيد في ممارسات التشغيل واجراءاته .
- ٢) ينبغي ايلاء اهتمام مستمر بوضع مناهج تدريبية متخصصة وعالية المستوى حسب الاقتضاء لتوفير المهارات المطلوبة لانشاء التجهيزات والخدمات وتشغيلها وصيانتها .

\* ينظم القراران ١٦-٧ و ٢٦-١٦ المساعدة التي تقدمها الايكاو في اطار مشروعات برنامج الأمم المتحدة الائمائي وغيره من البرامج .

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

- أ) 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 التعاون الفني وبرامج المساعدة.
- ب) عقد دورات تدريبية منتظمة لتجديد المعلومات وخصوصا بصدد المعدات أو الاجراءات أو الأساليب الجديدة .

٤- ) ينبغي للمجلس أن يطلب من الدول المتعاقدة أن تقدم اليه معلومات عن أنواع الدورات التدريبية في مجال الطيران التي تعقد برعايتها أو 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 اليه 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 على توفير الظروف المواتية ليلتحق بها مواطنون من الدول الأخرى في المنطقة .

### المرفق (ط)

#### تنسيق النشاطات المتعلقة بالبحث والتطوير والتجارب والعروض الايضاحية في مجالات الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية وخدمات المطارات

حيث أن المنظمة تقوم بدور مفيد في تنسيق أعمال البحث والتطوير في مجالات الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية وخدمات المطارات .

وحيث أنه من المهم للدول القائمة بأعمال البحث والتطوير أن تحصل في الوقت المناسب على معلومات من المنظمة عن الاحتياجات التشغيلية للطيران المدني الدولي في هذه المجالات .

فان الجمعية العمومية تقرر تشجيع التنسيق الدولي لأعمال البحث والتطوير والتجارب والعروض الايضاحية في مجالات الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية وخدمات المطارات ، وذلك دون عرقلة الحرية الضرورية للعمل في البحث والتطوير .

## أساليب العمل

- ١- ينبغي للمجلس أن يولي الانتباه الواجب لتحديد الاحتياجات التشغيلية للطيران المدني الدولي في الوقت المناسب في مجالات الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية وخدمات المطارات .
- ٢- ينبغي للمجلس أن يشجع الدول المتعاقدة على تزويد المنظمة بأحدث المعلومات عن طبيعة واتجاه أعمال مشاريع البحث والتطوير الحالية والمتوقعة ذات الأهمية الملموسة لكي يتسنى للمنظمة رصد وتنسيق ومجانسة هذه النشاطات وإتاحة تلك المعلومات للدول المتعاقدة .

## المرفق (ي)

### تنسيق الأجهزة الملاحية والأجهزة الملاحية الفرعية

- حيث أن من المستصوب تجنب الازدواج غير الضروري في وظائف الأجهزة المركبة على متن الطائرات أو في المنشآت الأرضية أو الفضائية ، بما يسفر عن الاقتصاد في النفقات .
- وحيث أن من الممكن تخفيض درجة التعقيد الكلي في أجهزة المستقبل عن طريق التنسيق بين المواصفات التشغيلية العامة للأجهزة الجديدة المعنية ومواصفات الأجهزة الأخرى الموجودة اما على متن الطائرات واما في منشآت أرضية أو فضائية .
- وحيث أن من المسلم به أن المصاعب الفنية والتشغيلية قد تعترض هذا التنسيق ، وأن من الواجب مراعاة جدوى التكاليف والحاجة الى التنفيذ التدريجي بلا عبء لا داعي له .
- وحيث أن لجنة الملاحة الجوية قد قامت حسب الاقتضاء بدور المنسق بين النشاطات الفنية المختلفة الداخلة في اختصاصها ، واطاعة في اعتبارها المعلومات الواردة اليها من الدول .
- فان الجمعية العمومية تقرر أن تكون الأعمال المتعلقة بالأجهزة الملاحية والأجهزة الملاحية الفرعية موضع تنسيق دقيق مع إقامة الاعتبار الواجب لعلاقات هذه النظم ببعضها ، ومع مراعاة الاحتياجات التشغيلية والتقدم الفني المتوقع واعتبارات التشغيل الاقتصادية .

## المرفق (ك)

### صياغة الخطط الإقليمية بما في ذلك الاجراءات الإقليمية الاضافية

- حيث أن المجلس يضع خططا اقليمية تبين التجهيزات والخدمات والجراءات الإقليمية الاضافية المطلوب من الدول المتعاقدة توفيرها أو استخدامها وفقا للمادة ٢٨ من اتفاقية شيكاغو .
- وحيث أن الخطط الإقليمية تقتضي التعديل من حين الى آخر لمواكبة التغييرات التي تستجد على احتياجات الطيران المدني الدولي .

**فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي :**

- ١- أن تتقح الخطط الاقليمية عندما يتضح أنها لم تعد تتماشى مع المقتضيات الجارية والمتوقعة للطيران المدني الدولي.
- ٢- أن تعدل الخطط الاقليمية ، بالمراسلة بين المنظمة والدول المتعاقدة والمنظمات الدولية المعنية اذا سمحت بذلك طبيعة التغيير اللازم.
- ٣- عندما تتعلق اقتراحات التعديل بخدمات وتجهيزات تقدمها الدول وعندما تكون اقتراحات التعديل هذه :
  - أ) لا تمثل تغييرات في الشروط التي حددها المجلس في الخطط الاقليمية .
  - ب) ولا تتعارض مع السياسة الثابتة للايكاو .
  - ج) ولا تتضمن مسائل يتعذر حلها على المستوى الاقليمي .ويجوز للمجلس تفويض الهيئات الاقليمية سلطة معالجة واصدار هذه التعديلات .

**أساليب العمل**

- ١- ينبغي للمجلس أن يتابع تأثير تغير الاحتياجات على الخطط الاقليمية كي يتحقق في الوقت المناسب من وجود أي حاجة الى تنقيح هذه الخطط ، آخذا في الاعتبار الحاجة الى ادخال مزيد من التحسينات على مستويات السلامة الحالية .
- ٢- ينبغي للمجلس ، عند قيامه بتقدير مدى الحاح الحاجة الى تنقيح أي من الخطط الاقليمية ، أن يأخذ في اعتباره الوقت الذي تحتاجه الدول المتعاقدة لتوفير تجهيزات وخدمات اضافية ضرورية .
- ٣- ينبغي أن يضمن المجلس أن تكون التواريخ المقررة في الخطط الاقليمية لتنفيذ أنواع جديدة من المعدات تواريخ مناسبة لمدى التوافر الفعلي للمعدات المناسبة.
- ٤- ينبغي للمجلس أن يستعين بمجموعات التخطيط التي أنشأها في جميع الأقاليم للمساعدة على تحديث الخطط الاقليمية وأي وثائق تكميلية .

## المرفق (ل)

### اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية

حيث أن الاجتماعات الإقليمية للملاحة الجوية تمثل وسيلة هامة لتقرير التجهيزات والخدمات المتوقع أن توفرها الدول المتعاقدة وفقا للمادة ٢٨ من الاتفاقية .

وحيث أن هذه الاجتماعات تقتضي من الدول المتعاقدة ومن المنظمة بذل جهد كبير وانفاق أموال كثيرة .

وحيث أن من الضروري ضمان الحصول على أقصى قدر من الفائدة من هذه الاجتماعات دون الانتقال على الدول المتعاقدة أو على المنظمة .

فان الجمعية العمومية تقر ما يلي :

١- اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية ، التي يعقدها المجلس ، هي الوسيلة الرئيسية للقيام بالمراجعة والتفحيش الشاملين للخطط الإقليمية لكي تواكب هذه الخطط التغيرات المستجدة في الاحتياجات .

٢- تعقد هذه الاجتماعات وتوضع جداول أعمالها على أساس النواقص الموجودة فعلا أو المتوقع حدوثها في الخطط الإقليمية للأقاليم المعنية .

٣- تحدد لكل من هذه الاجتماعات منطقة جغرافية معينة ، مع مراعاة عمليات النقل الجوي الدولي وعمليات الطيران العام الدولي الراهنة والمتوقعة ، والمجالات الفنية التي يعالجها الاجتماع ، ولغات عمله .

٤- يستخدم لكل من هذه الاجتماعات تنظيم بأنسب الطرق للنظر في المسائل المطروحة على جدول الأعمال وتحقيق التنسيق الفعال بين مختلف مكونات الاجتماع .

٥- تعقد اجتماعات محدودة النطاق الفني أو الجغرافي عندما توجد مشاكل محددة يتعين حلها ، ولا سيما المشاكل التي تقتضي حولا عاجلة ، أو عندما يكون في عقد هذه الاجتماعات تقليل لعدد اجتماعات الملاحة الجوية ذات النطاق الاقليمي الشامل .

### أساليب العمل

١- ينبغي أن يحاول المجلس عقد اجتماعات اقليمية للملاحة الجوية في أماكن داخل الأقاليم المعنية ، وأن يشجع الدول المتعاقدة في تلك الأقاليم على أن تستضيف الاجتماع بالانفراد أو بالتزامن .

٢- ينبغي ارسال جدول الأعمال المعتمد ومستنداته الرئيسية ، بما في ذلك بيان مقتضيات التشغيل الأساسية ومعايير التخطيط بطريق الجو عادة ، على أن يرسل جدول الأعمال قبل عشرة أشهر على الأقل من موعد عقد الاجتماع ، وترسل المستندات قبل ثلاثة أشهر على الأقل من ذلك الموعد ، أما بقية الوثائق فترسل بأسرع ما يمكن .

٣- ينبغي أن يكفل المجلس تزويد الاجتماعات الإقليمية للملاحة الجوية بالتوجيهات اللازمة لتصريف الأمور التشغيلية والفنية المتعلقة بجدول أعمالها .



٤- ينبغي لكل دولة متعاقدة مشاركة في الاجتماع أن تستعلم قبل انعقاد الاجتماع عن الخطط التي وضعها ناقلوها الجويون ومشغلو الطيران العام الدولي لعمليات المستقبل ، وعن الحركة المتوقعة من الطائرات الأخرى المسجلة لديها ، وعن التجهيزات والخدمات التي تحتاجها فئات الطيران .

٥- ينبغي للمجلس أن يشجع اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية على وضع معايير للتخطيط متمشية مع أحدث التطورات لكي تستخدمها ويكون الهدف منها ضمان وفاء الخطط الإقليمية بمتطلبات التشغيل والاعتبارات الاقتصادية ، آخذاً في الاعتبار الحاجة الى ادخال مزيد من التحسينات على مستويات السلامة الحالية .

٦- ينبغي أن يضع المجلس ويستكمل توجيهات محددة ومفصلة بخصوص بحث مسائل التنفيذ في الاجتماعات الإقليمية للملاحة الجوية .

### المرفق (م)

#### تنفيذ الخطط الإقليمية

حيث أن المادة ٢٨ من الاتفاقية نصت على أن تتعهد الدول المتعاقدة بأن توفر حسب الامكان تجهيزات الملاحة الجوية وخدماتها اللازمة لتسهيل الملاحة الجوية الدولية .

وحيث أن الخطط الإقليمية تبين التجهيزات والخدمات التي يحتاجها الطيران المدني الدولي .

وحيث أن أي أوجه قصور خطيرة في تنفيذ الخطط الإقليمية قد تؤثر في سلامة العمليات الجوية الدولية وانتظامها وكفاءتها، ويستحق الازالة بالتالي بأسرع ما يمكن.

#### فان الجمعية العمومية تقر ما يلي :

١- يجب أن تعطي الأولوية في تنفيذ برامج الدول المتعاقدة الى توفير واستمرار تشغيل التجهيزات والخدمات التي من المرجح أن يؤدي نقصها الى تأثير خطير على العمليات الجوية الدولية .

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

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

### أساليب العمل

- ١- ينبغي للمجلس أن يخطر كل دولة متعاقدة اخطارا كاملا وسريعا بالتوصيات الخاصة بتوفير تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية التي تنطبق عليها بموجب الخطة الاقليمية ، أخذا في الاعتبار الحاجة الى ادخال مزيد من التحسينات على مستويات السلامة الحالية .
- ٢- ينبغي للدول المتعاقدة أن تضع الخطط الملائمة وأن تستوفيها في حينها ، بما في ذلك توفير العاملين اللازمين ، من أجل التنفيذ المنتظم للأجزاء التي تخصصها في الخطط الاقليمية .
- ٣- ينبغي أن يتابع المجلس مدى تنفيذ الخطط الاقليمية واصدار تقارير مرحلية دورية تتضمن بيانات عن أوجه القصور الخطيرة في تنفيذ الخطط الاقليمية .
- ٤- ينبغي للمنتفعين بتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية أن يبلغوا عن أي مشكلة خطيرة يصادفونها بسبب القصور في تنفيذ تجهيزات أو خدمات الملاحة الجوية المقررة في الخطط الاقليمية . وينبغي ارسال البلاغ الى الدول المتعاقدة المسؤولة عن التنفيذ . وينبغي لهذه الدول أن تتخذ بناء على هذه التقارير ما الخطوات اللازمة لحل المشاكل ، وعندما لا تتخذ الخطوات العلاجية ينبغي ، للمنتفعين بهذه التجهيزات والخدمات أن يبلغوا الايكاو عن طريق أي هيئة دولية حسب الاقتضاء .
- ٥- ينبغي للمجلس أن يستعرض بصفة دورية المشاكل الخطيرة التي يصادفها المنتفعون بسبب أي نقص في تنفيذ تجهيزات الملاحة الجوية وخدماتها ، وأن يتخذ الخطوات اللازمة لتصفية هذه المشاكل بأسرع ما يمكن .

### المرفق (ن)

#### تعيين حدود المجالات الجوية لخدمات الحركة الجوية\*

حيث أن الملحق الحادي عشر باتفاقية شيكاغو يقتضي من كل دولة متعاقدة أن تحدد أجزاء الفضاء الجوي فوق اقليمها التي تقدم اليها خدمات الحركة الجوية ، وأن تتخذ بعد ذلك التدابير اللازمة لانشاء هذه الخدمات وتقديمها .

وحيث أن الملحق الحادي عشر باتفاقية شيكاغو ينص أيضا على أنه يجوز لكل لدولة متعاقدة أن تتيب مسؤوليتها عن تقديم خدمات الحركة الجوية فوق اقليمها الى دولة أخرى بمقتضى اتفاق ثنائي بينهما .

وحيث أنه يجوز للدولة المنبئة والدولة النائية أن تنهيا اتفاق التفويض في أي وقت .

وحيث أن الملحق الحادي عشر باتفاقية شيكاغو ينص على أن أجزاء المجال الجوي التي توجد فوق أعلى البحار وتقدم اليها خدمات الحركة الجوية يجب أن تحدد باتفاقات اقليمية للملاحة الجوية يوافق عليها المجلس عادة بناء على مشورة من اجتماعات الملاحة الجوية الاقليمية .

\* تشمل عبارة " المجالات الجوية لخدمات الحركة الجوية " أقاليم معلومات الطيران ، والمناطق المراقبة والنطاقات المراقبة .

**فان الجمعية العمومية تقر ما يلي ، فيما يتعلق بالخطط الاقليمية للملاحة الجوية :**

- ١- تقرر حدود المجالات الجوية التي تقدم اليها خدمات الحركة الجوية ، سواء كانت فوق أراضي الدول أو فوق أعالي البحار ، على أساس الاعتبارات الفنية والتشغيلية لتأمين السلامة وتحقيق أقصى درجة من الكفاءة والاقتصاد لمقدمي تلك الخدمات وللمنتفعين بها.
- ٢- لا ينبغي تقسيم المجال الجوي المخصص لخدمات الحركة الجوية لأغراض غير الأغراض الفنية أو التشغيلية أو لأغراض مرتبطة بالسلامة والكفاءة.
- ٣- عندما تقضي الحاجة بتوسيع المجالات الجوية التي تقدم اليها خدمات الحركة الجوية لتشمل أراضي دولتين أو أكثر ، أو أجزاء منها ، ينبغي الاتفاق على ذلك بين الدول المعنية .
- ٤- على الدولة التي تقدم خدمات الحركة الجوية الى المجال الجوي فوق أراضي الدولة المنبئية أن تتولي هذا التقديم وفقا لما تقتضيه الدولة المنبئية ، ويجب عليها أن تنشئ وتجدد التجهيزات والخدمات التي يتفق الطرفان على أنها ضرورية للدولة النائية .
- ٥- تقتصر انابة المسؤولية من أي دولة الى دولة أخرى ويقتصر كل اسناد للمسؤولية فوق أعالي البحار على المهام الفنية والتشغيلية المتعلقة بسلامة وانتظام الحركة الجوية في المجال الجوي المعني .

**وتعلن بالاضافة الى ذلك ما يلي :**

- ٦- أن كل دولة متعاقدة تتيب مسؤولية تقديم خدمات الحركة الجوية الى المجال الجوي فوق اقليمها الى دولة أخرى ، انما تفعل ذلك دون اخلال بسيادتها .
- ٧- ان موافقة المجلس على اتفاقات الملاحة الجوية الاقليمية التي تسند الى أي دولة تقديم خدمات الحركة الجوية في المجال الجوي فوق أعالي البحار لا تعني الاعتراف بسيادة تلك الدولة على ذلك المجال الجوي .

### **أساليب العمل**

- ١- عند تحديد المجالات الجوية التي تقدم اليها خدمات الحركة الجوية ، ينبغي للدول المتعاقدة أن تتوخى رسم الحدود التي تحقق أكبر قدر من الكفاءة والاقتصاد ، وأن تختار المواقع المثلى لاقامة نقاط تحويل المسؤولية وانجاز اجراءات التنسيق الأكثر فاعلية ، وذلك بالتعاون مع الدول المعنية الأخرى ومع المنظمة .
- ٢- ينبغي للمجلس أن يشجع الدول التي توفر خدمات الحركة الجوية فوق أعالي البحار على أن تعقد اتفاقات ، كلما أمكنها ذلك ، مع الدول المعنية التي تقدم خدمات الحركة الجوية الى المجالات الجوية المتاخمة ، بحيث اذا تعذر على الأولى تقديم خدمات الحركة الجوية فوق أعالي البحار ، أصبحت الأخرى جاهزة للطوارئ ، وقد يلزم تعديل حدود المجال الجوي الذي تقدم اليه خدمات الحركة الجوية تعديلا مؤقتا بقصد تنفيذ خطط الطوارئ بموافقة مجلس المنظمة ريثما يتسنى استئناف الخدمات الأصلية .

## المرفق (س)

### توفير خدمات البحث والانتقاد

**حيث أن** المادة ٢٥ من اتفاقية شيكاغو تنص على أن تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تقدم في حدود امكانياتها المساعدة الى الطائرات المستغيثة فوق أراضيها ، وأن تتعاون على اتخاذ تدابير التنسيق التي قد يوصي بها من وقت الى آخر بمقتضى الاتفاقية .

**وحيث أن** الملحق الثاني عشر بالاتفاقية يتضمن أحكاما تتعلق بإنشاء خدمات البحث والانتقاد وتشغيلها في أراضي الدول المتعاقدة وفوق أعالي البحار .

**وحيث أن** الملحق الثاني عشر بالاتفاقية ينص على أن أجزاء أعالي البحار التي تقدم اليها خدمات البحث والانتقاد تحدد بموجب اتفاقات اقليمية للملاحة الجوية ، يوافق عليها المجلس عادة بناء على مشورة من اجتماعات الملاحة الجوية الاقليمية .

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

**وحيث أن** المادة ٦٩ من الاتفاقية تنص على أنه اذا رأى المجلس أن خدمات الملاحة الجوية التي تقدمها الدولة المتعاقدة ليست ملائمة بقدر معقول لتأمين السلامة في تشغيل الخطوط الجوية الدولية الحالية أو المتوقعة وجب عليه أن يتشاور مع الدولة التي يعينها الأمر مباشرة ومع الدول الأخرى المتأثرة بهذا الوضع ، بقصد العثور على وسائل لمعالجة الحالة ، وجزا له أن يقدم توصيات لهذا الغرض .

**وحيث أن** خدمات الملاحة الجوية المذكورة في المادة ٦٩ من اتفاقية شيكاغو تتضمن فيما تتضمنه خدمات البحث والانتقاد .

**فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي :**

١- تحدد مناطق البحث والانتقاد، سواء كانت فوق أراضي الدول، أو فوق منطقة أكبر من المجال الجوي السيادي للدولة أو فوق أعالي البحار، وفقا لاتفاق الملاحة الجوية الاقليمي، وعلى أساس الاعتبارات الفنية والتشغيلية، ومنها مدى استصواب تطابق أقاليم معلومات الطيران مع مناطق البحث والانتقاد ومع الأقاليم البحرية للبحث والانتقاد فيما يتعلق بالمناطق فوق أعالي البحار، بقصد ضمان السلامة وتحقيق الكفاءة المثلى بأقل قدر من التكاليف الاجمالية.

٢- يجب على الدول أن تضمن أقصى درجة ممكنة من التعاون بين الخدمات البحرية والجوية للبحث والانتقاد عندما تكون تخدم نفس المنطقة، وأن تنشئ عندما يكون ذلك عمليا مراكز مشتركة لتنسيق الانتقاد وذلك لتنسيق العمليات الجوية والبحرية للبحث والانتقاد.

٣- اذا اقتضى الأمر توسيع مناطق البحث والانتقاد 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 النائبة لكي تشغلها هذه الدولة النائبة .

٥- تقتصر انابة المسؤولية من أي دولة الى أخرى ، ويقتصر 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، 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 :**

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 الاقليمية التي تقضي بقيام الدولة بتقديم خدمات البحث والانتفاذ في مناطق فوق أعالي البحار ، لا تعني الاعتراف بسيادة تلك الدولة على المنطقة المعنية .

### **أساليب العمل**

١- ينبغي للدول المتعاقدة ، في اطار تعاونها مع الدول الأخرى ومع المنظمة ، أن ترسم حدود مناطق البحث والانتفاذ التي تحقق أكبر قدر من الكفاءة ، وأن تنظر حسب الاقتضاء في جمع الموارد المتاحة في صندوق مشترك للبحث والانتفاذ أو انشاء هيئة واحدة مشتركة للبحث والانتفاذ تسند اليها مسؤولية توفير خدمات البحث والانتفاذ داخل المناطق التي تمتد فوق أراضي أي دولتين أو أكثر أو فوق أعالي البحار .

٢- ينبغي للمجلس أن يشجع الدول التي لا يمكنها أن تكفل التغطية الجوية لمناطق البحث والانتفاذ الداخلة في مجال مسؤوليتها بسبب نقص التجهيزات اللازمة ، على طلب المساعدة من الدول الأخرى لمعالجة هذا الوضع ، وعلى التفاوض لعقد اتفاقات مع الدول الملائمة للحصول على المساعدة اللازمة طوال القيام بعمليات البحث والانتفاذ .

### **المرفق (ع)**

#### **التنسيق بين الحركة الجوية المدنية والحركة الجوية العسكرية**

**حيث أن** الطيران المدني والطيران العسكري يشتركان في استخدام المجال الجوي وكثير من التجهيزات والخدمات .

**وحيث أن** الفقرة (د) من المادة الثالثة من اتفاقية شيكاغو تقضي بأن تتعهد الدول المتعاقدة باقامة الاعتبار الواجب لسلامة ملاحه الطائرات المدنية عند اصدار القواعد المنظمة لطائراتها الحكومية .

وحيث أن الحلول المقبولة لمشكلة الاستخدام المشترك للمجال الجوي لم توضع بعد في كل المناطق .

وحيث أن التكامل التام بين مراقبتي الحركتين الجويين المدنية والعسكرية قد يعتبر الهدف الأعلى ، وحيث أن تحسين التنسيق بينهما في كثير من الدول يشكل في الوقت الحاضر نهجا سريعا لحل الصعوبات الراهنة .

**فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي :**

١- يجب وضع الترتيبات اللازمة لكي يشترك الطيران المدني والطيران العسكري في استخدام المجال الجوي وبعض التجهيزات والخدمات بما يكفل السلامة والانتظام والكفاءة لحركة الطيران المدني الدولي .

٢- يجب أن تكفل النظم والاجراءات التي تضعها الدول المتعاقدة لتنظيم عمليات طائراتها الحكومية فوق أعالي البحار ، ألا تلحق تلك العمليات ضررا بسلامة حركة الطيران المدني الدولي وانتظامها وكفاءتها ، وأن تكون تلك العمليات متمشية بقدر الامكان مع قواعد الجو الواردة في الملحق الثاني باتفاقية شيكاغو .

### أساليب العمل

١- ينبغي للدول المتعاقدة أن تبادر الى تنسيق خدمات الحركة الجوية بين الطيران المدني والطيران العسكري أو أن تحسن هذا التنسيق ، لتنفيذ السياسة الواردة في الفقرة (١) من المنطوق أعلاه .

٢- ينبغي أن يكفل المجلس ادراج موضوع تنسيق استخدام المجال الجوي بين الطيران المدني والطيران العسكري في جداول أعمال الاجتماعات العالمية والاجتماعات الاقليمية التي تعقدها المنظمة ، وذلك حسب الاقتضاء .

٣- ينبغي للدولة المعنية ، عند وضعها النظم والاجراءات المذكورة في الفقرة (٢) من المنطوق أعلاه أن تنسق الأمور مع جميع الدول المسؤولة عن تقديم خدمات الحركة الجوية فوق أعالي البحار في المنطقة المعنية .

### المرفق (ف)

#### توفير المطارات الملائمة

حيث أن من الضروري في كثير من المواقع ادخال تحسينات كبيرة على الخصائص المادية للمطارات .

وحيث أن هذه التحسينات تقتضي في بعض الحالات انفاقا باهظا وأن من غير المستصوب تخطيط هذا العمل دون مراعاة تطورات المستقبل .

وحيث أن الدول وسلطات المطارات ستظل في حاجة الى معرفة الاتجاهات العامة للاحتياجات التي يرجح أن تقتضيها المطارات لخدمة الأجيال اللاحقة من الطائرات .

**وحيث أن** كثيرا من المشكلات الخطيرة يمكن تفاديها إذا كانت مقتضيات تشغيل الطائرات الجديدة تسمح بتشغيلها اقتصاديا دون مزيد من الضغط على الخصائص المادية للمطارات .

**وحيث أن** تشغيل المطارات له كثير من المزايا وأن الاعتبارات البيئية قد فرضت قيودا على تشغيل الطائرات في بعض المواقع ، وأن مشكلات السعة الموجودة حاليا على النطاق العالمي تقتضي تشغيل طائرات جديدة أقل ضوضاء .

**وحيث أن** الاتجاه يتزايد نحو اسناد تشغيل المطارات الى هيئات مستقلة بدون المساس بالتزام الدول بضمان السلامة في تجهيزات وخدمات المطارات .

**فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي :**

- ١- يجب أن تواظب المنظمة على تحديث الشروط الفنية الموضوعية للمطارات .
- ٢- وجود حاجة الى تصميم الأجيال اللاحقة من الطائرات بحيث يمكن تشغيلها بكفاءة وبأقل ازعاج بيئي ممكن من المطارات التي يستعملها الجيل الحالي من الطائرات .
- ٣- أن تقوم الدول بترخيص المطارات .
- ٤- أن تضمن الدول أن مطاراتها تعمل بنظم ادارة السلامة .

### **أساليب العمل**

- ١- في ضوء نتائج المتابعة المستمرة المشار اليها في الفقرة (١) من المنطوق أعلاه ، ينبغي للمجلس أن يقوم بما يلي ، أخذا في الاعتبار الحاجة الى ادخال مزيد من التحسينات على مستويات السلامة الحالية :
  - (أ) وضع ارشادات اضافية بشأن تطورات المستقبل .
  - (ب) المواظبة على اعلام الدول المتعاقدة بتلك التطورات .
- ٢- ينبغي للمجلس أن يستمر في توجيه انتباه منتجي الطائرات ومشغليها الى السياسة المبينة في الفقرة (٢) من المنطوق .

### **المرفق (ص)**

#### **اختبار مساعدات الملاحة اللاسلكية**

#### **على الأرض وفي الجو**

**حيث أن** من الضروري التحقق من أداء مساعدات الملاحة اللاسلكية عن طريق اجراء اختبارات منتظمة لها .

وحيث أن إنشاء تجهيزات اختبار على الأرض تتميز بتحسينات كبيرة يقلل الحاجة الى اجراء الاختبارات في الجو .

**فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي :**

١- ينبغي التحقق من أداء مساعدات الملاحة اللاسلكية عن طريق اختبارات منتظمة في الجو ريثما تتوافر مرافق اختبار أرضية محسنة تحسنا كبيرا .

٢- ينبغي تحسين الأجهزة الأرضية للملاحة اللاسلكية ، وما يتصل بها من تجهيزات الاختبار والرصد ، بما يضمن الأداء بنفس المستوى الذي تكفله الاختبارات في الجو ، وذلك لتقليل الحاجة الى اجراء اختبارات دورية في الجو .

### أساليب العمل

١- ريثما تتوافر تجهيزات اختبار أرضية محسنة تحسنا كبيرا ، ينبغي للدول المتعاقدة أن تتشئ لنفسها وحدات الاختبار في الجو ، أو تتشئ وحدات مشتركة مع دول أخرى ، أو أن تعقد اتفاقات مع الدول أو الوكالات التي تملك التجهيزات المناسبة كي تجري الاختبارات في الجو بالنيابة عنها .

٢- ينبغي للمجلس أن يواصل جهوده لتنسيق الترتيبات المعقودة بين الدول المتعاقدة لاجراء اختبارات منتظمة في الجو لمساعدتها الملاحة اللاسلكية .

٣- ينبغي للمجلس أن يتشاور مع الدول المتعاقدة القائمة بتصميم وصنع نظم الملاحة اللاسلكية ، للتحري عن السبل الممكنة لتحسين تجهيزات الاختبار على الأرض ، بقصد الاقلال الى أدنى حد من الحاجة الى اجراء اختبارات دورية في الجو .

٤- ينبغي للمجلس أن يوزع على الدول المتعاقدة معلومات بخصوص التطورات المهمة التي استجدت في مجال تحسين المعدات الأرضية للملاحة اللاسلكية ، بما في ذلك تجهيزات الاختبار والرصد المرتبطة بها ، وذلك بقدر اسهام هذه التطورات في التقليل الى الحد الأدنى من الحاجة الى اجراء الاختبارات في الجو .

### المرفق (ق)

#### شروط ملائمة لتوظيف العاملين الأرضيين في الطيران

حيث أن شروط التوظيف التي لا تتناسب مع المؤهلات والمسؤوليات المطلوبة للعمل في خدمات الطيران الأرضية تشكل سببا رئيسيا للصعوبة في تعيين ذوي مؤهلات مناسبة واستيقائهم في العمل بعد اتمام تدريبهم .

وحيث أن هذه الصعوبة تعيق حسن تنفيذ الخطط الاقليمية والقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية .

**فان الجمعية العمومية تقرر ان** شروط توظيف العاملين في الخدمات الأرضية للطيران ينبغي أن تكون متناسبة مع المؤهلات المطلوبة منهم والمسؤوليات التي يؤديونها .



## المرفق (ر)

### اسهام الدول في النشاط الفني للايكادو

- حيث أن تقديم الدول المتعاقدة للاسهامات الفنية أمر ضروري لاحتراز تقدم جيد في النشاط الفني للمنظمة .
- وحيث أنه يصعب بين حين وآخر الحصول من الدول المتعاقدة على اسهامات سريعة ووافية في النشاط الفني للمنظمة .
- وحيث أن من الضروري الحصول على أقصى منفعة من ذلك الاسهام دون فرض عبء لا داعي له على الدول المتعاقدة وعلى المنظمة .
- فان الجمعية العمومية تقر ضرورة قيام الدول المتعاقدة بتقديم اسهامات فنية فعالة في النشاط الفني للمنظمة .

### أساليب العمل

- ١- ينبغي للمجلس أن يشجع الدول المتعاقدة على الاسهام الفعال في النشاط الفني للمنظمة ، مع اقامة المراعاة الواجبة للحاجة الى الاقلال الى أدنى حد من التكاليف التي تتحملها المنظمة والدول المتعاقدة بصدد هذا الاسهام .
- ٢- ينبغي للدول المتعاقدة أن تقوم بما يلي في حدود امكانيات كل منها :
  - أ) أن تساعد ، بالمراسلة ، على تقدم المشاريع الفنية للمنظمة .
  - ب) أن تحضر اجتماعات المنظمة وأن تشارك على نحو فعال في الأعمال التحضيرية التي تجري قبل الاجتماعات ، ولا سيما عن طريق تقديم الوثائق التمهيدية التي تحتوي اما على اقتراحات محددة ذات علاقة ببنود جدول الأعمال واما على آرائها بشأن الوثائق المقدمة اليها .
  - ج) أن تشارك في نشاط فرق خبراء المنظمة ، وأن تضمن أن مرشحها متمتعون بالمؤهلات المناسبة وقادرون على الاسهام بفاعلية في أعمال فرق الخبراء .
  - د) أن تضطلع بالدراسات التخصصية التي تطلبها المنظمة .
  - هـ) أن تساعد المنظمة في نشاطها الفني بأي وسيلة أخرى يحددها المجلس .

### المرفق (ش)

#### موظفو الأمانة العامة الفنيون في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية

حيث أن ثمة حاجة مستمرة إلى تقديم المساعدة الفعالة إلى الدول المتعاقدة لتنفيذ الخطط الإقليمية والقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والإجراءات الإضافية .

وحيث أن من المهم استخدام موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية استخداما فعالا لمساعدة الدول المتعاقدة على التصدي لمشاكل التنفيذ التي تعترضها .

وحيث أن من المهم لأداء الوظائف على النحو السليم تمكين موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية من أن يحافظوا على كفاءتهم الفنية وأن يطلعوا باستمرار على نحو واف على آخر التطورات في مجالات تخصصاتهم .

#### فان الجمعية العمومية تقر ما يلي :

١ - توزيع موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية توزيعا فعالا لتقديم المساعدة المثلى إلى الدول المتعاقدة للتصدي للمشاكل التي تعترضها في مجال تنفيذ الخطط الإقليمية والقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والإجراءات الإضافية.

٢ - تمكين موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية من الحفاظ على كفاءتهم الفنية والاطلاع الوافي على آخر التطورات الفنية .

#### أساليب العمل

١ - ينبغي تمكين موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية من القيام بزيارات متكررة لمدد كافية حين تكون هذه الزيارات ضرورية أو حين تطلبها الدول المتعاقدة لمساعدة هذه الدول على التصدي لمشاكل التنفيذ التي تعترضها .

٢ - ينبغي إلى أقصى حد ممكن نقل الموظفين المتخصصين من مكتب إقليمي إلى آخر ومن المقر الرئيسي إلى المكاتب الإقليمية كلما اقتضى الأمر تدعيم المكاتب الإقليمية بصفة مؤقتة .

٣ - ينبغي تمكين موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية من تحديث معلوماتهم في مجالات تخصصهم ، لا سيما بحضور نخبة من الاجتماعات الفنية ، والقيام بزيارات إلى هيئات البحوث والتطوير ، ومشاهدة التجارب التطبيقية وعمليات تقييم الأجهزة والتقنيات الجديدة . غير أنه ينبغي ألا تحظى الزيارات بالأسبقية على الوظيفة الأساسية للأمانة العامة وهي خدمة المنظمة ومختلف هيئاتها التداولية . وعلاوة على ذلك ينبغي حسب الامكان الربط بين السفر الذي تستدعيه تلك الزيارات والسفر اللازم لأداء الواجبات الأخرى للمنظمة .

## المرفق (ت)

### التعاون بين الدول المتعاقدة على التحقيق في بعض حوادث الطائرات

حيث أن من واجب الدولة التي يقع الحادث فيها أن تجري تحقيقا عن ظروف الحادث وفقا لأحكام المادة ٢٦ من اتفاقية شيكاغو .  
وحيث أن ازدياد التطور والتعقيد في الطائرات الحديثة يقتضي اشراك خبراء ذوي تخصصات فنية وتشغيلية كثيرة في اجراء التحقيق كما يقتضي استعمال تجهيزات خاصة لاجراء التحقيق .

وحيث أن الكثير من الدول المتعاقدة لا يمتلك الخبرات الفنية والتشغيلية المتخصصة والتجهيزات الملائمة .

وحيث أن من الأمور الأساسية لسلامة الطيران ومنع وقوع الحوادث أن يتم التحقيق في الحوادث وتقديم تقارير مستفيضة عنها دون أن تشكل الاعتبارات المالية عائقا بلا داع .

وحيث أن تكاليف الانقاذ والتحقيق في حوادث الطيران الجسيمة قد تمثل عبئا ماليا جسيما على الدولة التي وقع فيها الحادث .

فان الجمعية العمومية توصي الدول المتعاقدة بأن تتعاون على التحقيق في حوادث الطيران الجسيمة أو الحوادث التي يقتضي التحقيق فيها الاستعانة بخبراء وتجهيزات على درجة عالية من التخصص ، وبأن تقوم الدول المتعاقدة بما يلي الى الحد الممكن ضمن ما تقوم به :

(أ) تقديم المساعدة ، بناء على طلب الدول المتعاقدة الأخرى ، على شكل خبراء وتجهيزات لاجراء التحقيق في حوادث الطيران الجسيمة .

(ب) اتاحة الفرصة للدول المتعاقدة التي تود اكتساب خبرة في مجال التحقيق لحضور التحقيق في حوادث الطيران الجسيمة ، وذلك من أجل تطوير وتعزيز خبراتها في مجال التحقيق .

### أساليب العمل

١- ينبغي تشجيع الدول المتعاقدة على دعم حلقات العمل الاقليمية بشأن التحقيق في الحوادث ، وذلك لتبادل المعلومات عن القوانين والاجراءات التي تتبعها كل دولة في مجال التحقيق في الحوادث ، وعن كيفية تقاسم المعرفة والخبرة في ادارة وأساليب التحقيق في الحوادث ، وعن مدى توافر الخبراء والتجهيزات وعن اجراءات تذليل صعوبات التحقيق في الحوادث .

٢- ينبغي تشجيع الدول المتعاقدة على تسهيل مشاركة المحققين العاملين لدى هيئات التحقيق في الحوادث ، بوصفهم مراقبين ، في التحقيقات التي تجريها الدول الأخرى في الحوادث ، وذلك لأغراض التدريب والتعرف على أساليب العمل .

٣- ينبغي تشجيع الدول المتعاقدة على تقييم احتياجاتها وقدراتها في مجال التحقيق في حوادث الطيران ومنع وقوعها ، وذلك لوضع مناهج تدريبية تصلح للدورات الأساسية عن التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها . وينبغي استطلاع جميع امكانيات استخدام مراكز التدريب الإقليمية لعقد هذه الدورات فيها وامكانيات ادراج منهجية "ترينير" فيها لأنها تمثل تدريباً دولياً موحداً .

### المرفق (ث)

#### العلاقة بين السلامة الجوية والعوامل البشرية

حيث أن أهداف ومقاصد الايكاو كما جاءت في اتفاقية شيكاغو تقضي بتدعيم تنمية النقل الجوي الدولي "... بقصد تعزيز سلامة الطيران في الملاحة الجوية الدولية" .

وحيث أن من المسلم به أن العوامل البشرية لها علاقة بحدود الأداء البشري في بيئة الطيران .

وحيث أن تأثير العوامل البشرية يتجلى في غالبية الحوادث ، ( نحو ٧٠ في المائة من الحوادث) ، وان هناك بالتالي حاجة مستمرة الى اتخاذ تدابير ملائمة لتخفيض عدد حوادث الطيران .

وحيث أن الازدياد في استعمال النظم التلقائية والتكنولوجيا الجديدة وما تنطوي عليه من تعقيد ، سواء في العمليات الجوية أو الأرضية ، أمر قد يؤدي الى تفاقم خطورة مسائل العوامل البشرية ما لم تتخذ التدابير اللازمة في الوقت الملائم .

وحيث أن عددا من الدول يقوم فعلا بتنفيذ برامج تتعلق بالعوامل البشرية ، وأن التجربة التي اكتسبتها هذه البلدان جديرة بالتطبيق لرفع مستوى السلامة في النقل الجوي .

وحيث أن من المسلم به ان احراز تقدم ملموس في رفع مستوى السلامة الجوية يقتضي مزيدا من التخفيض لتأثير العوامل البشرية على حوادث الطائرات .

فان الجمعية العمومية تقر ما يلي :

١- ينبغي للدول المتعاقدة أن تضع في اعتبارها الجوانب ذات الصلة بالعوامل البشرية عند تصميم المعدات واجراءات التشغيل وصرف الشهادات ، وعند تدريب العاملين و/أو اجازاتهم .

٢- ينبغي تشجيع الدول المتعاقدة على التعاون بعيد المدى وتبادل المعلومات عن المشاكل المتعلقة بتأثير العوامل البشرية على سلامة عمليات الطيران المدني .

٣- ينبغي للمجلس أن يتولى تجميع وتحليل الخبرة التي اكتسبتها الدول وأن يضع مواد الايكاو الملائمة بشأن شتى مسائل العوامل البشرية .

## المرفق (خ)

### تقديم خدمات الحركة الجوية

حيث أن الملحق الحادي عشر بالاتفاقية يطالب الدول المتعاقدة بعمل الترتيبات اللازمة لتقديم خدمات الحركة الجوية في المجالات الجوية وفي المطارات التي تقرر لها هذه الخدمات .

وحيث أن الملحق الحادي عشر بالاتفاقية قرر على الدول المتعاقدة أن تضمن انشاء برامج لادارة السلامة في خدمات الحركة الجوية .

وحيث أن الجهود التعاونية بين الدول المتعاقدة يمكن أن تؤدي الى مزيد من الكفاءة في ادارة الحركة الجوية .

فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي :

١ - أن تضمن الدول لدى تنفيذ خدمات الحركة الجوية أن الخدمات الجاري تقديمها تفي بالمتطلبات القائمة الخاصة بالسلامة والانتظام والكفاءة في الطيران المدني الدولي .

٢ - أن تقيم الدول الاعتبار للجهود التعاونية الرامية الى العمل بأساليب أكفأ لادارة المجالات الجوية ولا سيما المجال الجوي العلوي، أخذاً بعين الاعتبار الحاجة الى الشروع في العمل بطريقة اقتصادية بنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية.

٣ - ينبغي أن تضمن الدول أن مقدمي خدمات الحركة الجوية المعنيين يطبقون برامج ادارة السلامة الجوية في جميع المجالات الجوية وجميع المطارات التي تقدم اليها خدمات الحركة الجوية .

### أسلوب العمل

ينبغي للدول المتعاقدة أن تنظر حسب الاقتضاء في انشاء هيئة واحدة مشتركة لخدمات الحركة الجوية فيما بينها توكل اليها مسؤولية تقديم خدمات الحركة الجوية الى المجال الجوي المحدد لتلك الخدمات فوق أراضي أي دولتين أو أكثر أو فوق أعلى البحار .

-----

### تدريب طاقم المقصورة واجازته

٨:٢٢ قدم الاتحاد الدولي لعمال النقل الجوي (ITF) الوثيقة A35-WP/142 الى اللجنة. ودعت الوثيقة الايكاو الى اصدار قواعد قياسية أساسية لاصدار الشهادات لطاقم المقصورة في الملحق الأول ووضع مقتضيات من نوع اجراءات خدمات الملاحة الجوية لكفاءة طاقم المقصورة واستعراض المواد الارشادية لتدريب طاقم المقصورة على السلامة والأمن. وأخطرت اللجنة بمقتضيات الايكاو الراهنة المتعلقة بطاقم المقصورة والتي تشمل القواعد القياسية الواردة في الملحق السادس بشأن تدريب السلامة والأمن لطاقم المقصورة اضافة الى أدلة وكتب دورية عديدة بشأن الموضوع بما في ذلك الجزء هـ-١ (طاقم المقصورة) من دليل تدريب الايكاو الذي يجري تحديثه حالياً. وانتفتت كل الوفود التي أعربت عن آرائها بشأن هذه الوثيقة مع الحاجة الى توحيد مقتضيات التدريب لطاقم المقصورة وعلى أهمية ضمان كفاءة طاقم المقصورة وتدريبه تدريبا ملائماً. ولكن كانت هناك آراء مختلفة بشأن ما اذا كان ينبغي

للايكافو أن تضع قواعد قياسية لاصدار الاجازات كما اقترح الاتحاد الدولي لعمال النقل الجوي أم لا. ورأى بعض الوفود أن اصدار الاجازات لطاقم المقصورة قد يسهم في تحسين سلامة الرحلة الجوية وأخطر العديد منهم اللجنة أن دولهم كانت تصدر اجازات لطاقم المقصورة. وأشارت وفود أخرى الى أنها لن تؤيد اقتراح الاتحاد الدولي لعمال النقل الجوي بشأن اصدار اجازات لطاقم المقصورة حيث أنها شعرت أن النهج الحالي الذي ينص على وجود قواعد قياسية لتدريب طاقم المقصورة كان مرضيا وأن وجود اجازة لن يضيف قيمة أخرى الى السلامة. ومع مراعاة الآراء التي تم الاعراب عنها أثناء المناقشات والحدود التي تفرضها القيود المالية على وجود مهام جديدة للايكافو، وافقت اللجنة على أنه ينبغي للايكافو مواصلة جهودها لتحسين مقتضيات التدريب وتوحيدها لطاقم المقصورة ولضمان أن طاقم المقصورة يحصل على الكفاءة المطلوبة ويحافظ عليها. إلا أن اللجنة لم تؤيد اقتراح الاتحاد الدولي لعمال النقل الجوي بادراج القواعد القياسية الأساسية لطاقم المقصورة في الملحق الأول.

### توسيع نطاق المشاركة في عملية التخطيط الإقليمي

٩:٢٢ كانت الوثيقة A35-WP/193 التي قدمتها جنوب أفريقيا أيضا على قائمة الوثائق التي تدرسها اللجنة وهي الوثيقة التي اقترحت اجراء استعراض للمشاركة في مجموعات التخطيط الإقليمية وانشاء آلية لضمان الاسهام والمشاركة من جانب الخبراء المعنيين في عملية التخطيط. وكان هناك دعم واسع النطاق في اللجنة لأي تحسينات في عمليات التخطيط الإقليمية التي تعتمد على أنشطة المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ. وأقرت اللجنة بأن المنظمات الدولية الناشئة يمكن أن تقدم اسهاما مفيدا في عملية التخطيط الإقليمي وأحاطت علما بوجود سبل حاليا لهذه المنظمات للمشاركة بوضع مراقب في المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ. ورأت اللجنة أن المكاتب الإقليمية ينبغي أن تحصل على دعم فني واقتصادي بغية تحسين قدرتها على تخطيط وتنفيذ البنية الأساسية للملاحة الجوية.

١٠:٢٢ أحاطت اللجنة علما بالمعلومات الواردة في الوثيقة A35-WP/221 التي قدمتها باكستان بشأن خدمات الملاحة الجوية في باكستان.

- - - - -

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

١:٢٣ استعرضت اللجنة الفنية البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة والممارسات المرتبطة بها بشأن نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) (القرار رقم A33-15 والمرفقان (أ) و(ب))، والتعديلات المقترحة عليه كما هو وارد في الوثيقة رقم A35-WP/8.

٢:٢٣ ووافقت اللجنة، عند تطبيق الاجراءات والمبادئ التي أوصى بها المجلس، على أن هناك حاجة الى ادخال تعديلات على عنوان القرار والمرفق (ب) بناء على تقرير المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية (٢٠٠٣) الذي اشتمل، ضمن جملة أمور، على توصية بتأييد المفهوم التشغيلي العالمي الجديد لادارة الحركة الجوية لتطبيقه على النظام العالمي لادارة الحركة الجوية ونظام ادارة الحركة الجوية في المستقبل قائم على الأداء.

٣:٢٣ وأدرجت التعديلات المذكورة أعلاه في القرار 23/1.

٤:٢٣ وتقدم اللجنة الفنية القرار 23/1 والمرفقين (أ) و(ب) ليحل محل القرار A33-115 والمرفقين (أ) و(ب) حسب العرف المتبع، وذلك بغرض اعتماده من جانب الجمعية العمومية.

**قرار صاغته اللجنة الفنية  
وأوصت باقراره في الجمعية العمومية**

**القرار 23/1**

**بيان موحد بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة المتعلقة  
بنظام عالمي لادارة الحركة الجوية وينظم الاتصالات  
والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية**

حيث أن من المستصوب توحيد قرارات الجمعية العمومية عن سياسات المنظمة وممارساتها في مجال الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية، وذلك تيسيرا لتنفيذها وتطبيقها العملي من خلال جعل نصوصها أسهل فهما وأفضل تنظيما من الناحية المنطقية.

**فان الجمعية العمومية:**

- ١- تقرر أن المرفقات بهذا القرار تشكل البيان الموحد عن سياسات الايكاو وممارساتها المستمرة في مجال الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية، وأنها مستكملة حسبما كانت عند ختام الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية.
- ٢- تقرر أن تواصل في كل دورة عادية اعتماد بيان موحد عن سياسات وأساليب الايكاو المستمرة في مجال الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية.

٣- **تعلم** أن هذا القرار يجب أن يقرّر A33-15.

### المرفق (أ)

#### السياسات العامة

حيث أن الايكاو هي المنظمة الدولية الوحيدة القادرة على التنسيق الفعال للنشاطات العالمية في مجال الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية.

وحيث أنه ينبغي تسخير نظم الايكاو الخاصة بالاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية لخدمة مصالح الطيران المدني في العالم وتحقيق أهدافه.

وحيث أنه ينبغي أن تتمتع الدول المتعاقدة بحقوق متساوية في الانتفاع بالنظم العالمية الداخلة في نظم الايكاو الخاصة بالاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية.

وبإقامة الاعتبار للبيان الصادر عن "سياسات الايكاو بشأن تنفيذ وتشغيل نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية" الذي أعده مجلس الايكاو واعتمده في ١٩٩٤/٣/٩.

#### فان الجمعية العمومية:

١- **تقرر** أنه ما من سبب يحرم أي دولة متعاقدة من حقها في الانتفاع بنظم الايكاو الخاصة بالاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية، أو يؤدي الى التمييز بين الدول المقدمة للخدمات والدول المنتفعة بها.

٢- **تقرر** أنه ينبغي ألا تتأثر سيادة الدول وحدودها من جراء تنفيذ نظم الايكاو الخاصة بالاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية.

٣- **تحت** على وضع وتطوير الأحكام والمواد الإرشادية المتصلة بجميع جوانب نظم الايكاو الخاصة بالاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية، وذلك من خلال عقد الاجتماعات والمؤتمرات الملائمة وانشاء فرق الخبراء وتنظيم الدورات التدريبية بمشاركة الدول المتعاقدة.

٤- **تحت** على موافاة جميع الدول المتعاقدة بالأحكام المقترحة لجميع جوانب نظم الايكاو الخاصة بالاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية، في وقت مبكر، وذلك لاعطائها فرصة كافية للاستعداد بأكبر قدر ممكن.

### المرفق (ب)

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

#### ان الجمعية العمومية:

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



**وإذ تأخذ في اعتبارها** التوصيات رقم 4/5 ورقم 6/2 ورقم 7/1 ورقم 8/4 ورقم 8/5 الصادرة عن المؤتمر العاشر للملاحة الجوية والتوصيتين رقم 4/4 ورقم 4/5 الصادرتين عن الاجتماع الثالث للجنة الخاصة المعنية برصد وتنسيق الانتقال الى استخدام النظم المستقبلية للملاحة الجوية (المرحلة الثانية) ووضع الخطط الانتقالية، والتوصية رقم 4/4 الصادرة عن الاجتماع الرابع للجنة المعنية بالنظم المستقبلية للملاحة الجوية (المرحلة الثانية)، والتوصيات رقم 1/1 ورقم 1/5 ورقم 1/13 ورقم 2/8 ورقم 4/1 ورقم 6/9 ورقم 7/3 ورقم 6/13 الصادرة عن المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية.

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

**وإذ 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.

**وإذ تلاحظ بارتياح** التجارب والعروض الايضاحية والتقدم الجاري احرازه في جميع الأقاليم فيما يتعلق بتنفيذ النظم المتقدمة لادارة الحركة الجوية.

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

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

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

١- **تدعو** الدول والمجموعات الاقليمية للتخطيط والتنفيذ وصناعة الطيران الى اتباع المفهوم التشغيلي العالمي الذي وضعته الايكاو لادارة الحركة الجوية بوصفه الاطار المشترك لتوجيه أعمال تخطيط وتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية وتركيز كل هذه الأعمال على المفهوم التشغيلي العالمي لادارة الحركة الجوية.

٢- **تحث** المجلس على أن يضمن قيام الايكاو 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 الايكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية.

٤- **تحث** المجلس على اتخاذ الخطوات اللازمة لضمان جعل النظام العالمي لإدارة الحركة الجوية المقبل نظاما مبنيا على الأداء، فضلا عن وضع الأهداف والأغراض بالنسبة لأداء هذا 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 لإدارة الحركة الجوية.

٦- **تطلب** الى المجلس، على سبيل الأولوية العالية وفي حدود الميزانية المعتمدة من الجمعية العمومية أن يكفل اتاحة الموارد الكافية لمكاتب الايكاو 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 الايكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية.

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

-----

### الخطة المشتركة بين الجزائر وأسبانيا وفرنسا والمغرب والبرتغال (خطة AEFMP)

٥:٢٣ عرضت فرنسا على اللجنة الوثيقة A35-WP/134 التي ورد بها نتائج الجهود المشتركة في اطار ما يسمى بخطة AEFMP، بين الجزائر وأسبانيا وفرنسا والمغرب والبرتغال لتنسيق نظم الملاحة الجوية الخمسة لدولها الأعضاء. وأحاطت اللجنة علما بأن الخطة متمشية مع التوصية 1/13 الصادرة عن مؤتمر الملاحة الجوية الحادي عشر (٢٠٠٣) الذي شجع على التطبيقات الاقليمية المشتركة والتوصية 4/1 التي أكدت على ضرورة أن تعد الايكاو آلية للتنسيق الاقليمي وحثت الدول على انشاء لجان تنسيق وتنفيذ نظم CNS/ATM. ووافقت اللجنة على الحاجة الى أن تقوم الايكاو بتشجيع مثل هذا التعاون فيما بين الدول الأخرى وبين الأقاليم التابعة للايكاو وأحاطت علما باستعداد البلدان المشتركة في خطة AEFMP لتقديم استنتاجاتها بما يفيد شبكة الملاحة الجوية بأكملها.

### أداء خدمات الملاحة الجوية

٦:٢٣ استعرضت اللجنة الوثيقة A35-WP/158 التي قدمتها ٤١ دولة عضوا في الهيئة الأوروبية للطيران المدني، والتي ركزت على أهمية اطار أداء خدمات الملاحة الجوية والعمل في هذه الصلة والقرارات المتخذة داخل الايكاو. كما وصفت الوثيقة التجربة والأعمال الجارية داخل أوروبا في مجال الأداء. وأشارت اللجنة الى توصيات مؤتمر الملاحة الجوية الحادي عشر (٢٠٠٣) التي تدعو الى المضي قدما في اطار العمل على أساس الأداء، كما أعاد المؤتمر التأكيد على

أن نظام ادارة الحركة الجوية العالمي في المستقبل ينبغي أن يكون قائما على أهداف أداء معينة ينبغي أن تستوفى وتراقب، خاصة فيما يرتبط بتوقعات المنتفعين. وقد تسلسل مفاهيم أداء ادارة الحركة الجوية التي أعدتها الايكاو في الوثيقة وأخطرت اللجنة أن الدول الأوروبية يمكنها أن تساعد على تطوير المستويين الأولين من هذا التسلسل: "الشروط السياسية والاقتصادية والاجتماعية" و"الأداء المطلوب لنظام ادارة الحركة الجوية". كما أخطرت اللجنة بأنه، عبر متابعة أعمال مؤتمر الملاحة الجوية الحادي عشر (٢٠٠٣)، كانت الايكاو متقدمة في العمل المقترح بالوثيقة. كما اتفق على أن الايكاو يمكنها أن تعقد في وقت ملائم وبالتعاون مع منظمات أخرى منتدى عالمي بغية الاتفاق على أهداف الأداء ومتابعة المقترحات.

### أثر تكنولوجيات ادارة الحركة الجوية الجديدة على البلدان الأقل نموا

٧:٢٣ نظرت اللجنة في الوثيقة A35-WP/194 التي قدمتها ٢١ دولة عضوا في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، والتي تطرقت الى الحاجة للاعتراف بالاختلافات والخصائص الإقليمية عند التخطيط لتطبيق مفهوم تشغيلي عالمي جديد لادارة الحركة الجوية. وأشارت اللجنة الى أن مؤتمر الملاحة الجوية الحادي عشر (٢٠٠٣) توصل الى أنه، عند المضي قدما نحو تخطيط وتنفيذ الأنشطة المصاحبة للمفهوم التشغيلي لادارة الحركة الجوية، "تختلف الدول والأقاليم عن بعضها البعض لوجود مقتضيات بحاجة الى حلول مختلفة، وذلك كان جانبا رئيسيا في المفهوم التشغيلي"، مع التسليم بأنه ينبغي توحيد التخطيط لأقصى درجة ممكنة لضمان أن الحلول تكون موحدة ومتكاملة على المستوى الدولي ولا تفرض اقتضاء التزود بعدة أجهزة بغير ضرورة. ووافقت اللجنة على الآراء الواردة في الوثيقة وأحاطت علما بأن الهيئات المعنية للتخطيط على دراية بالحاجات المحددة في هذه الوثيقة. كما أحيط علما بأن هذه الأفكار والحاجات تكون وفقا لنص القرار A33-15، المرفق (ب) المحدث في القرار 23/1 على النحو التالي:

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

### أثر تكنولوجيات الاتصالات والملاحة والاستطلاع الجديدة على البلدان الأقل نموا

٨:٢٣ قدمت كذلك ٢١ دولة عضوا في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية A35-WP/195 التي تشتمل على تحليل عام للأثر الاقتصادي على تطبيق تكنولوجيات اتصالات الملاحة والاستطلاع جديدة في البلدان الأقل نموا. وتوصلت اللجنة الى أنه على الرغم من أن نظام ادارة الحركة الجوية العالمي يعتبر، من حيث المفهوم، مستقلا عن التكنولوجيا، فإنه أدى الى ظهور تكنولوجيات اتصالات ملاحة واستطلاع كثيرة، مما زاد من مدى الخيارات التكنولوجية لتنفيذ نظم CNS/ATM. ومع احاطة اللجنة علما بالحاجة لاعداد استراتيجية لمواجهة انتشار التكنولوجيات الحديثة، فإنها أعادت التأكيد على أن تعتمد المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ حولا للنظام، ثبت أنها تتسم بالسلامة وثبتت جداولها وذلك من الناحية الاقتصادية والتشغيلية. وفي هذا الشأن، أشارت اللجنة الى أنه، استجابة الى التوصية 1/3 الصادرة عن مؤتمر الملاحة الجوية الحادي عشر (٢٠٠٣)، أولت الايكاو أعلى أولوية لاعداد مجموعة من الشروط الوظيفية والتشغيلية لادارة الحركة الجوية للنظام العالمي لادارة الحركة الجوية. اضافة الى ذلك، شددت اللجنة على الحاجة لعدم وجود أي فواصل في تنفيذ نظم CNS/ATM أكثر من الحاجة الى التشغيل المشترك بما أن ذلك الأخير قد يؤدي الى زيادة التكلفة بالنسبة للمنتفعين. كما

أحاطت اللجنة علماً بالعلاقة الوثيقة مع المرفق (خ) من القرار A33-14، الذي ورد به أن الجهود التعاونية بين الدول المتعاقدة قد تؤدي إلى إدارة حركة جوية تتسم بالمزيد من الكفاءة. وورد في الإجراء المصاحب أنه ينبغي على الدول المتعاقدة، حسب الاقتضاء، إنشاء سلطة لخدمات الحركة الجوية بصفة مشتركة، تكون مسؤولة عن تقديم خدمات الحركة الجوية داخل المجال الجوي لخدمات الحركة الجوية الذي يتعدى إقليم دولتين أو أكثر، أو فوق أعالي البحار. إضافة إلى ذلك، أحاطت اللجنة علماً بالمبادئ الواردة في المرفق (ز) من القرار A33-14.

### القواعد التنظيمية الخاصة بالموظفين كوسيلة لدعم سلامة وأمن خدمات الحركة الجوية

٩:٢٣ وفيما يرتبط بالوثيقة A35-WP/198 التي قدمها الاتحاد الدولي لعمال النقل، أحاطت اللجنة علماً بأن مسألة إصدار إجازات مقدمي خدمات الحركة الجوية وموظفي الكترولونات سلامة الحركة الجوية قد نوقشت كذلك خلال مؤتمر الملاحة الجوية الحادي عشر (٢٠٠٣). وأطلعت اللجنة على استنتاجات هذا المؤتمر والإجراءات التي اتخذتها الإيكاو في هذا الشأن، ووافقت على عدم ضرورة اتخاذ الجمعية العمومية للمزيد من الإجراءات. وأحاطت اللجنة علماً كذلك بأن مراجعة قواعد إصدار إجازات مراقبي الحركة الجوية التي اقترحها الاتحاد الدولي لعمال النقل تنظر به لجنة الملاحة الجوية وأنه لم يتم التوصل إلى أي قرار بعد. أما الاقتراحات الأخرى التي تقدم بها الاتحاد الدولي لعمال النقل المرتبطة بوضع تنظيم لوقت العمل بالنسبة لمراقبي الحركة الجوية وموظفي الكترولونات سلامة الحركة الجوية، والدراسة بشأن إعادة هيكلة وزيادة تقسيم خدمات الحركة الجوية وعمليات الصيانة وأثر ذلك على السلامة والأمن، فإنها لم تتل تأييد اللجنة.

### اعداد منهجية تقييم عالمية للسلامة من "البوابة إلى البوابة"

١٠:٢٣ قدمت ٤١ دولة عضواً في اللجنة الأوروبية للطيران المدني الوثيقة A35-WP/220 التي ورد بها اقتراح الحاجة إلى اعداد نهج متكامل عالمي على مستوى النظام لتقييم سلامة الطيران، يشتمل على كل مكونات نظام الطيران بشكل متوازن. وأشار إلى علاقة هذه الوثيقة بورقة العمل A35-WP/157 المقدمة في إطار البند ٢٤ من جدول الأعمال، والتي تقترح أنه ينبغي على الإيكاو إنشاء نموذج عالمي موحد لتنفيذ نظم إدارة السلامة. وأشارت اللجنة إلى التوصيتين 2/1 و 2/2 لمؤتمر الملاحة الجوية الحادي عشر (٢٠٠٣) الذي ناقش الحاجة لإنشاء إطار للسلامة في الشبكة بأكملها ولتنفيذ برامج إدارة سلامة خدمات الحركة الجوية على التوالي، مع الإحاطة بأن الإيكاو لازالت تقوم بالعمل اللازم من خلال العديد من فرق الخبراء التابعة للجنة الملاحة الجوية والأمانة العامة. كما أحيط علماً بأن الأمانة العامة قد كونت فريقين عمل لمواصلة تنسيق الأحكام الصادرة عن الإيكاو المرتبطة بإدارة السلامة. وأخيراً أخطرت اللجنة بأن برنامج العمل الفني للإيكاو في مجال الملاحة الجوية كان قد تم تحديثه بالفعل لمعالجة التوصيات الصادرة عن مؤتمر الملاحة الجوية الحادي عشر (٢٠٠٣). ووافقت اللجنة على أن المجلس قد يستعرض الخطة العالمية لسلامة الطيران في سياق الإجراءات المعدة الواردة في الوثيقة WP/220، ويولي الأولويات في إطار البرنامج ويعدله حسب الاقتضاء.

١١:٢٣ وأحاطت اللجنة علماً أيضاً بوثائق المعلومات التي قدمتها جمهورية كوريا، وهي الوثيقة رقم A35-WP/161 عن الحد الأدنى المخفض للفصل الرأسي بين الطائرات في جمهورية كوريا، والوثيقة رقم A35-WP/162 عن برامج التدريب بالمنح الدراسية لفنيي الطيران، والوثيقة A35-WP/163 بشأن العمل بنظام (D-PDC/D-ATIS) لتشغيل الخدمة التلقائية لمعلومات المنطقة النهائية باستخدام النظام المحمول على الطائرة للاتصال والتوجيه وتقديم التقارير (ACARS) في جمهورية كوريا، والوثيقة رقم A35-WP/164 بشأن أنشطة تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية الجديدة في جمهورية كوريا. وقدمت مصر وثيقة المعلومات رقم A35-WP/203 بالنيابة عن الدول الأعضاء في الهيئة العربية للطيران المدني بشأن المبادرة المصرية لإنشاء نظام متعدد المهام يعتمد على الأقمار الصناعية ومخصص لخدمات

نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية، "NAVISAT" وهو نظام الملاحة بالأقمار الصناعية لأفريقيا والشرق الأوسط، كما أخذت علما بما ورد في الوثيقة A35-WP/254 التي قدمتها الصين وعرضت فيها موجزا لمشروع مراكز مراقبة المنطقة في الشمال والشرق والجنوب التابعة لهيئة الطيران المدني الصينية، والوثيقة A35-WP/274 (الولايات المتحدة الأمريكية) عن استخدام النظام العالمي لتحديد الموقع وخدمة تحديد الموقع الدقيقة في المجال الجوي الداخلي والدولي، والوثيقة A35-WP/321 (المقدمة من البحرين نيابة عن الدول الأعضاء في الهيئة العربية للطيران المدني) عن انشاء عرب كونترول. وأحيط علما كذلك بوثيقة العمل A35-WP/240 (جمهورية ايران الاسلامية) بشأن الخلوص من العوائق في الصعود للحفاظ على الفصل الرأسي أثناء الظروف الجوية المرئية، والوثيقة A35-WP/255 والوثيقة A35-WP/256 (جمهورية كولومبيا) عن التكامل والتعاون الدوليين ودراسة تنفيذ النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية على التوالي.

- انتهى -