



الجمعية العمومية – الدورة الثامنة والثلاثون

البند رقم ٣٤: الملاحة الجوية – الرصد والتحليل

توصيات بشأن تحديث القرار ٣٧-١٥

(ورقة مقدمة من مجلس الايكاو)

الموجز التنفيذي	
<p>بموجب القرار ١٥-٩، يُتوقع من الجمعية العمومية أن تعتمد خلال دورتها الثامنة والثلاثين بياناً موحداً بشأن سياسات الايكاو المستمرة في مجال الملاحة الجوية، يتضمن آخر التطورات حتى نهاية أعمال الدورة. وقد استعرض المجلس البيانات الموحدة السارية والواردة في القرار ٣٧-١٥، وهو يوصي بتعديل هذا القرار على النحو الوارد في المرفق (أ) بهذه الورقة. وتيسيراً لمهمة الجمعية العمومية، يوصي المجلس بإجراءات محددة يتم اعتمادها في إضافة آخر التطورات للبيان الموحد وفق ما هو مبين في المرفق (ب) بهذه الورقة.</p> <p>الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى استعراض التغييرات المقترحة واعتماد القرار بشأن سياسات الايكاو وممارساتها المستمرة المتصلة تحديداً بالملاحة الجوية، الوارد في المرفق (أ)، كي يحل محل القرار ٣٧-١٥.</p>	
الأهداف الاستراتيجية:	تساهم هذه الورقة في التقدم في بلوغ الأهداف الاستراتيجية المتعلقة بالسلامة وحماية البيئة والتنمية المستدامة للنقل الجوي، وذلك بتحديث وتعزيز إطار السياسات العامة المتعلقة بأنشطة الإيكاو في مجال الملاحة الجوية وبالنظام العالمي لإدارة الحركة الجوية ونظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية.
الآثار المالية:	سيتم الاضطلاع بالأنشطة المشار إليها في هذه الورقة رهنأ بالموارد المتوفرة في ميزانية البرنامج العادية للفترة ٢٠١٤-٢٠١٦ و/أو من مساهمات خارج الميزانية
المراجع:	Doc 9958، القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٢٠١٠/١٠/٨) A38-WP/48: وضع وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والإبلاغ عن الاختلافات

١ - مراجعة البيانات الموحدة السارية

١-١ على ضوء توصيات لجنة الملاحه الجوية، قام المجلس باستعراض البيانات الموحدة بالقرار ٣٧-١٥، الواردة في المرفق (أ) بهذه الورقة، من أجل تحديد ما إذا كان ينبغي توصية الجمعية العمومية بإدخال تعديلات عليها. وعملا بالممارسة السابقة، ركز الاستعراض على الأنواع التالية من التغييرات:

(أ) التعديلات اللازمة لتوضيح قصد السياسات والممارسات السائدة حالياً؛

(ب) التعديلات اللازمة تبعاً للتطورات المستجدة منذ الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية؛

(ج) حذف السياسات والممارسات التي لم تعد صالحة ولازمة.

٢-١ وسيتم في منشور القرارات السارية المفعول إدراج التغييرات التحريرية (كتغيير أرقام القرارات وتصويب الأخطاء المطبعية).

٣-١ ويقترح المجلس توحيد المرفقات (أ) و(د) و(هـ) من القرار ٣٧-١٥ في قرار واحد والتعديلات المدخلة عليه. وتهدف عملية التوحيد والتعديلات إلى إبراز أهمية تعهدات الايكاو والدول الأعضاء بالامتثال للالتزامات بموجب المادة ٣٧ والمادة ٣٨ من اتفاقية الطيران المدني الدولي وتوسيع نطاق سياسات الايكاو المستمرة المتصلة بالقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحه الجوية وإرشادات الايكاو الفنية لتجميع جميع الملاحق وإجراءات الملاحه الجوية والإرشادات (انظر ورقة العمل A38-WP/48).

٤-١ ويوصي المجلس بتعديل مرفقات القرار ٣٧-١٥ وفق ما ينص عليه المرفق (أ) بهذه الورقة.

٢ - تنقيح البيانات الموحدة مع نهاية أعمال الدورة الثامنة والثلاثين

١-٢ سياسات الايكاو المستمرة في مجال الملاحه الجوية، التي ستنعقد، ينبغي أن تكون مستكملة في تاريخ نهاية أعمال الدول الثامنة والثلاثين. ومن ثم، ينبغي أن تتضمن ما قد تعتمد الجمعية خلال دورتها من سياسات وممارسات جديدة أو منقحة ذات طابع مستمر. ويوصي المجلس بتطبيق المنهجية نفسها على عملية تحديث القرار ٣٧-١٥.

٢-٢ وتيسيراً لمهمة الجمعية العمومية، يوصي المجلس باتباع الإجراءات الواردة في المرفق (ب) من أجل اعتمادها في وضع البيانات الموحدة المنقحة. ويستند ذلك إلى ما سبق للجمعية أن اكتسبته من خبرات في إعداد هذه البيانات.

٣-٢ وكانت اللجنة الفنية تلاقى فيما مضى صعوبات في مناقشة المقترحات المقدمة من الحضور بشأن إدخال تعديلات جذرية على البيان الموحد، ما لم تكن هذه المقترحات موثقة مسبقاً. ولذلك، يرجى من الجول التي تود اقتراح تعديلات من هذا النوع على البيان الموحدة في القرار ٣٧-١٥ أن توثق مقترحاتها ضمن ورقة عمل للجمعية العمومية قبل موعد انعقاد الدورة الثامنة والثلاثين وذلك حتى يكون المندوبون في اللجنة الفنية على استعداد للمناقشة.

٣ - المبادئ الموصى بها في الأعمال المتعلقة بموضوع المناقشة

١-٣ لعلّ الجمعية العمومية تودّ، على ضوء الخبرات السابقة، أن تأخذ بالمبادئ التالية:

(أ) تُعدّ بمثابة سياسة أو ممارسة مستمرة كلّ سياسية أو ممارسة ذات صلة تقتضي التطبيق المستمر لمدة تزيد عن ثلاث سنوات؛

(ب) تُستثنى عادة المواد الواردة في وثائق الايكاو التنظيمية أو الرسمية، كالملاحق والأنظمة الداخلية والتعليمات بشأن اجتماعات الملاحة الجوية، من البيانات الموحدة. وينطبق هذا الأمر بالخصوص على الإجراءات المتصلة بالقرارات.

المرفق (أ)

مشروع قرار تعتمده الجمعية العمومية في دورتها الثامنة والثلاثين

القرار ٣٧-٤٥-٣٤...: البيان الموحد بسياسات الإيكواو المستمرة وممارساتها التي تخص الملاحة الجوية

ولما كانت الجمعية العمومية قد قررت في القرار ١٥-٩ أن تعتمد في كل دورة تنشأ فيها لجنة فنية بيانا موحدًا عن السياسات المستمرة في مجال الملاحة الجوية على وجه التحديد، بحيث يتضمن هذا البيان كل ما استجد حتى نهاية تلك الدورة؛

ولما كانت قد اعتمدت بموجب القرار ٣٦-٤٣-٣٧ ومرفقاته (أ) إلى (ث) بأكملها، بيانا بالسياسات المستمرة وأساليب العمل في مجال الملاحة الجوية على وجه التحديد كما كانت عند نهاية الدورة ٣٦-٣٧ للجمعية العمومية؛

ولما كانت الجمعية العمومية قد استعرضت اقتراحات المجلس بتعديل بيان السياسات المستمرة وأساليب العمل الواردة في القرار ٣٦-٤٣-٣٧ ومرفقاته (أ) إلى (ث) بأكملها، وعدلت هذا البيان لمراعاة القرارات التي اتخذت في أثناء الدورة ٣٧-٣٨؛

ولما كانت السياسات أو الأساليب ذات الصلة التي تقتضي تطبيقاً مستمراً لفترة تتجاوز ثلاث سنوات ينبغي اعتبارها سياسات مستمرة أو أساليب ذات صلة؛

ولما كانت المواد الواردة بالصكوك التنظيمية أو وثائق الإيكواو المقررة والمتوفرة، مثل الملاحق والقواعد الإجرائية والتوجيهات الخاصة باجتماعات الملاحة الجوية ينبغي استبعادها في العادة من البيانات الموحدة. ويتصل هذا الأمر، على وجه الخصوص، بالإجراءات المتصلة بالقرارات؛

ولما كانت الجمعية العمومية قد وافقت على وضع قرار جديد..-38 قائم على القرار ٣٧-١٥، المرفقات (أ) و(د) و(هـ)، كسياسة مستمرة فيما يتعلق بصياغة وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والإبلاغ عن الاختلافات التي قد تنطبق على جميع ملاحق الاتفاقية والإرشادات الفنية؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تقرر:**

(أ) أن مرفقات هذا القرار تشكل البيان الموحد عن سياسات الإيكواو المستمرة وأساليب العمل التي تنتهجها المنظمة في مجال الملاحة الجوية كما كانت في نهاية الدورة ٣٧-٣٨ للجمعية العمومية.

(ب) أن الإجراءات المرتبطة بكل جانب من جوانب السياسات المستمرة الواردة في المرفقات تمثل إرشادات الغرض منها تسهيل وضمان تنفيذ تلك السياسات.

٢- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٦-٤٣-٣٧ ٣٧-١٥ ومرفقاته باستثناء المرفقات (أ) و(د) و(هـ) التي حل محلها القرار الجديد ٣٨-...-

المرفق (أ)**صياغة القواعد والتوصيات الدولية
وإجراءات خدمات الملاحة الجوية**

لما كانت المادة ٣٧ من اتفاقية الطيران المدني الدولي قد تطلبت من المنظمة أن تصدر وتعديل القواعد والتوصيات والإجراءات الدولية، وتحدد الغرض من ذلك العمل والأمور التي يتناولها، ولم كانت المواد ٣٨ و٥٤ و٥٧ و٩٠ من تلك الاتفاقية تتضمن أحكاما إضافية 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 "توصية" يعينان ما يلي:

(أ) **القاعدة القياسية** — أي حكم يحدد الخصائص المادية أو التكوين أو المعدات أو الأداء أو العاملين أو الإجراءات ويعتبر تطبيقه بشكل موحد أمرا ضروريا لسلامة أو انتظام أو كفاءة الملاحة الجوية الدولية، والتزمت الدول المتعاقدة بالتقيد بها بموجب اتفاقية شيكاغو. وفي حالة استحالة التقيد به يصبح إبلاغ المجلس بذلك إجباريا بمقتضى المادة ٣٨ من الاتفاقية.

(ب) **التوصية** — أي نص يحدد الخصائص المادية أو التكوين أو المعدات أو الأداء أو العاملين أو الإجراءات، ويعتبر تطبيقه بشكل موحد أمرا مستصوبا لسلامة أو انتظام أو كفاءة الملاحة الجوية الدولية، وتحاول الدول المتعاقدة التقيد به بموجب اتفاقية شيكاغو.

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

١- يجب أن تعدل حسب الاقتضاء القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية كي تواكب تغير الاحتياجات والتقنيات وتصبح ضمن جملة أمور — أساسا سليما للتخطيط الإقليمي وتوفير التجهيزات والخدمات.

٢- يجب توفير قدر عال من الاستقرار في القواعد والتوصيات لتمكين الدول المتعاقدة من المحافظة على استقرار تنظيماتها الوطنية، وذلك دون الإخلال بأحكام الفقرة السابقة. ولهذه الغاية يجب أن تقتصر التعديلات على ما يهّم السلامة والانتظام والكفاءة دون إدخال تعديلات على أسلوب التحرير ما لم تكن ضرورية.

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

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

٥- في حدود مقتضيات السلامة والانتظام يجب أن تكون القواعد 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 والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية قبل أن يبت فيها، باستثناء الحالات التي يرى فيها المجلس أن من الضروري اتخاذ إجراء عاجل. وعلاوة على ذلك يجوز للمجلس أن يتخذ قراره بشأن المواصفات الفنية بدون استشارة الدول، وذلك بشرط التحقق من صحتها واعتمادها على النحو الوافي. ومع ذلك يجب توفير هذه المواد للدول بناء على طلبها.

٧- يجب أن تحدد تواريخ بدء سريان تعديلات القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية بما يتيح

للدول المتعاقدة مهلة كافية لتنفيذها.

٨- لا يجوز تعديل أي ملحق أو وثيقة إجراءات خدمات الملاحة الجوية أكثر من مرة واحدة في السنة التقويمية.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

١- ينبغي للمجلس أن يحقق التناسق الكامل بين أحكام القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية. ويجب أن يحاول المجلس تحسين طريقة تجهيز وعرض وفائدة وثائق الايكاو التي تتضمن القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والأحكام الأخرى ذات الصلة، وبصفة خاصة للنظم المعقدة والتطبيقات المرتبطة بها. وتحقيقاً لهذه الغاية ينبغي للمجلس أن يشجع إعداد وتحديث المواصفات العامة لمستويات النظم والتشغيل والأداء. وينبغي للمجلس أن يواصل البحث عن أفضل السبل الملائمة لوضع وترجمة ومعالجة ونشر المواصفات الفنية.

٢- ينبغي للدول المتعاقدة أن تبدي تعليقات كاملة ومفصلة على التعديلات المقترحة للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، أو أن تعبر على الأقل عن موافقتها أو عدم موافقتها على مضمونها. وينبغي لذلك أن تتاح لها فسخة من الوقت قدرها ثلاثة أشهر على الأقل. وينبغي منح الدول المتعاقدة مهلة قدرها ٣٠ يوماً على الأقل للإبلاغ بزمها على إقرار أو اعتماد أي مواد تفصيلية لم يتم التشاور معها بشأنها.

٣- ينبغي إعطاء الدول المتعاقدة فسخة من الوقت مدتها ثلاثة أشهر كاملة للتبليغ عن عدم موافقتها على التعديلات المعتمدة للقواعد والتوصيات، وينبغي للمجلس عند تحديده لمرعد التبليغ عن عدم الموافقة أن يراعي الوقت اللازم لإرسال التعديلات المعتمدة ووصول بلاغات الدول.

٤- ينبغي أن يراعي المجلس حسب الإمكان في تطبيق أحكام الفقرة ٨ أعلاه، الأثقل الفترة الفاصلة بين كل موعد مقرر وآخر يليه للتطبيق المشترك لتعديلات الملحق وإجراءات خدمات الملاحة الجوية عن ستة أشهر.

مَسَوِّغَاتُ الشُّطْب: يُقترح على الجمعية العمومية قرار قائم بذاته ٣٨-.. (انظر A38-WP/48) من أجل التشديد على أهمية تعهد الايكاو والدول المتعاقدة بالامتنال للالتزامات بموجب المادة ٣٧ والمادة ٣٨ من الاتفاقية وتوسيع نطاق سياسات الايكاو المستمرة المتصلة بالقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والإرشادات الفنية لكي تشمل جميع الملحق وإجراءات الملاحة الجوية والإرشادات الفنية.

المرفق (ب) (أ)**اجتماعات الملاحة الجوية العالمية**

لما كان عقد اجتماعات الملاحة الجوية العالمية وظيفه مهمة من وظائف المنظمة، ويقتضي من الدول المتعاقدة والمنظمة والايكاو جهدا كبيرا وصرف أموال كثيرة.

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

فإن الجمعية العمومية تقرر 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 تعديل الملاحق وإعداد الوثائق الأساسية الأخرى في مجال الملاحة الجوية.
- ٢ - ألا تعقد هذه الاجتماعات ما لم يسوغها عدد وأهمية المشكلات التي ستبحث وما لم تظهر امكانية التوصل الى قرار بناء بشأنها، ولا بأس من مطالبة الاجتماعات التي تعقد على هذا الأساس بأن تجري مناقشات استطلاعية حول الأمور التي لم تتضح الى الدرجة التي تسمح باتخاذ قرار محدد بشأنها.
- ٣ - يجب تنظيم هذه الاجتماعات بحيث تكون ملائمة على أفضل وجه لأداء المهمة الموكلة اليها وتوفير 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 يمر اثنا عشر شهرا على الأقل بين أي اجتماعين متتاليين يعالجان بإسهاب نفس التخصص الفني، ما لم تقتض الظروف الاستثنائية خلاف ذلك.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١ - قبل أن يقرر المجلس إحالة أي موضوع الى اجتماع عالمي، ينبغي له أن يحدد ما اذا كان في المستطاع معالجة ذلك الموضوع إما بالمراسلات مع الدول وإما باستخدام فرق الخبراء أو مجموعات الدراسة المعنية بالملاحة الجوية اذا كانت هذه الوسائل تسهل البت في الموضوع خلال 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 الإخلال بالكفاءة.
- ٣ - تسهلا 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 الإخلال 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 بإدخال التعديلات الصياغية الطفيفة على تقرير الاجتماع وتصحيح ما قد يكون فيه من أخطاء مطبعية.
- ٥ - ينبغي إرسال 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) (ب)

فرق الخبراء التابعة للجنة الملاحة الجوية

حيث أن فرق خبراء لجنة الملاحة الجوية أثبتت أنها أداة قيمة للإسراع بحل المشكلات الفنية المتخصصة. وحيث أن من الضروري ضمان الحصول على أقصى قدر من الفائدة من فرق خبراء الملاحة الجوية دون الإفراط بلا داع في إلقاء أي عبء على الدول المتعاقدة أو على المنظمة الايكاو. فإن الجمعية العمومية تقر ما يلي:

- ١ - يجب أن تشكل فرق خبراء لجنة الملاحة الجوية عندما يكون من الضروري التقدم في حل المشكلات الفنية المتخصصة التي لا يمكن للجنة الملاحة الجوية أن تحلها حلاً ملائماً أو سريعاً من خلال الأجهزة الأخرى القائمة.
- ٢ - تكفل لجنة الملاحة الجوية أن تكون اختصاصات وبرامج عمل هذه الفرق مناسبة لأغراض الأهداف الاستراتيجية للإيكاو، وأن تكون واضحة ومحددة مع وضع مهلة زمنية ويجب الالتزام بها.
- ٣ - تستعرض لجنة الملاحة الجوية التقدم الذي تحرزه فرق الخبراء استعراضاً دورياً، ويجب إنهاء عمل الفرق بمجرد انجاز الأنشطة الموكلة إليها. ولا يسمح بالإبقاء على أي فريق لفترة تزيد على أربع سنوات ما لم تر لجنة الملاحة الجوية مبرراً لهذا الاستمرار.
- ٤ - يجب أن تكون أنشطة فريق خبراء لجنة الملاحة الجوية موجهة قدر الإمكان نحو النهج القائم على الأداء خلال إعداد القواعد والتوصيات الدولية.

الإجراء المتصل بهذا القرار

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

المرفق (د)**تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات 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 والتوصيات التي تخص كل المسائل التي يؤدي توحيدها إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها. وحيث أن الدولة المتعاقدة التي لا تستطيع الالتزام بأي قاعدة دولية أو بأي إجراء دولي، وترى من الضروري اتباع نظم أو أساليب تختلف عنها، ملزمة طبقاً للمادة ٣٨ من اتفاقية شيكاغو بأن ترسل إخطاراً بذلك على الفور إلى الإيكاو. وحيث أن من الأهمية بمكان أن تستخدم المنظمة كافة الوسائل المتاحة لتشجيع الدول المتعاقدة ومساعدتها على التغلب على المصاعب التي تعترض تنفيذها للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية. فإن الجمعية العمومية تقر ما يلي:

- ١- يجب تشجيع الدول المتعاقدة ومساعدتها بكل الوسائل المتاحة على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية.
- ٢- يجب أن يرصد المجلس الاختلافات القائمة بين قواعد وممارسات الدول المتعاقدة والقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، وذلك بهدف التشجيع على إزالة الاختلافات لصالح سلامة وانتظام الملاحة الجوية الدولية، وإزالة الاختلافات المنافية لأهداف القواعد الدولية.
- ٣- يجب أن يقوم المجلس بتحليل السبب الرئيسي وراء عدم التنفيذ واتخاذ الإجراءات الملائمة.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ينبغي للمجلس، وهو يشجع ويساعد الدول المتعاقدة على تطبيق القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، أن يستعين بكل الوسائل المتاحة، بما في ذلك موارد المقر الرئيسي وموارد مكاتب الإيكاو الإقليمية وموارد برنامج الأمم المتحدة الإنمائي.
- ٢- ينبغي للدول المتعاقدة أن تواصل جهودها، بل وأن تكثفها حسب الاقتضاء، لتطبيق في منشأتها التشغيلية أساليب عمل وإجراءات تتفق مع القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، وفي هذا الصدد ينبغي للدول المتعاقدة أن تبحث إمكانية تعديل إجراءاتها الداخلية لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية حتى تصبح الإجراءات أسهل أو أبسط أو أكثر فاعلية.
- ٣- ينبغي للمجلس أن يحث الدول المتعاقدة على إخطار المنظمة بأي اختلافات موجودة بين نظمها وممارساتها الوطنية وأحكام القواعد والتوصيات الدولية، وكذلك بالتواريخ التي ستلتزم فيها بتلك الأحكام. وينبغي للدول المتعاقدة التي تجد نفسها غير قادرة على الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية أن تحظر الإيكاو بسبب عدم تنفيذها لها، بما في ذلك أي لوائح وممارسات وطنية مطبقة تختلف من حيث الشكل أو المبدأ. وينبغي أن تنشر بسرعة الإخطارات التي تبين وجوه الاختلاف عن القواعد القياسية والتوصيات الدولية عقب تسلمها من الدول، على أن يكون هذا النشر على صورة إضافات بالملاحق ذات الصلة بالموضوع. وينبغي أن يطلب إلى الدول المتعاقدة أن تنشر في أدلة طيرانها أي اختلافات هامة عن القواعد القياسية والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية.
- ٤- ينبغي للمجلس، في رصده للاختلافات القائمة عن القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية أن يطلب تقارير من الدول المتعاقدة التي لم تحظر المنظمة بتنفيذها لهذه القواعد والتوصيات ومن الدول التي أرسلت إخطاراً غير كامل. كذلك ينبغي للمجلس أن يطلب من الدول المتعاقدة، التي لم تنشر في أدلة طيرانها معلومات عن تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية أن تبادر إلى نشرها.

مسوغات الشطب: يُقترح على الجمعية العمومية قرار قائم بذاته ٣٨-.. (انظر A38-WP/48) من أجل التشديد على أهمية تعهد الإيكاو والدول المتعاقدة بالامتثال للالتزامات بموجب المادة ٣٧ والمادة ٣٨ من الاتفاقية وتوسيع نطاق سياسات الإيكاو المستمرة المتصلة بالقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والإرشادات الفنية لكي تشمل جميع الملاحق وإجراءات الملاحة الجوية والإرشادات الفنية.

المرفق (أ)

الأدلة الفنية والكتب الدورية الصادرة عن المنظمة

حيث أن الإرشادات الفنية الحديثة التي تقدم من خلال المنظمة تشكل مساعدة قيمة للغاية للهيئات في التخطيط لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والخطط الإقليمية.

وحيث أنه من المهم أيضا نشر الإرشادات الفنية لتدريب العاملين وتحديث معلومات موظفي التشغيل لمواكبة التطورات التكنولوجية وتحسين نوعية الخدمة والارتقاء بمستوى السلامة في العمليات الجوية.

وحيث أنه لا توجد على الصعيد الدولي سبيل لتوفير هذه الإرشادات غير الإيكاو.

وحيث أن التحديث المستمر لأدلة الإيكاو، وإصدار أدلة وكتب دورية جديدة حسب الاقتضاء، يشكلان مهمة ضخمة يلزمها عاملون فنيون وإداريون وتنطوي على أولويات متضاربة وتتطلب تدابير خاصة لتنظيم قدرة العمل في أمانة المنظمة وتنظيم أساليب النشر.

فإن الجمعية العمومية تقرر إعطاء الأولوية لاستمرار تحديث محتويات الأدلة الفنية الصادرة عن الإيكاو، ووضع المواد الإرشادية الإضافية التي يقتضيها التقدم التكنولوجي لكي تتبعها الدول المتعاقدة في تنفيذها للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، وفي التخطيط لتنفيذ التجهيزات والخدمات.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

١- ينبغي للمجلس أن يستعرض باستمرار برنامج الأدلة الفنية والكتب الدورية التي تصدرها المنظمة، وذلك ضمانا لإدراج القدر الوافي من الإرشادات اللازمة لكل المجالات الفنية المناسبة، أخذا في الاعتبار الحاجة إلى إدخال مزيد من التحسينات على مستويات السلامة الحالية.

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

مسوّغات الشطب: يُقترح على الجمعية العمومية قرار قائم بذاته ٣٨-.. (انظر A38-WP/48) من أجل التشديد على أهمية تعهد الإيكاو والدول المتعاقدة بالامتثال للالتزامات بموجب المادة ٣٧ والمادة ٣٨ من الاتفاقية وتوسيع نطاق سياسات الإيكاو المستمرة المتصلة بالقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والإرشادات الفنية لكي تشمل جميع الملاحق وإجراءات الملاحة الجوية والإرشادات الفنية.

المرفق (و)**وحدات القياس**

~~حيث أن ه ينبغي توحيد وحدات القياس تأميناً لسلامة العمليات الدولية الجوية والأرضية.~~

~~وحيث أن ه 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 استخداماً دائماً واستخدام بعضها الآخر استخداماً مؤقتاً.~~

~~فإن الجمعية العمومية تقرر 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 بقدر ما تضمن الوحدات الملائمة.~~

مسوّغات الشطب: المواد الواردة بالأحكام التنظيمية أو وثائق الايكاو المقررة والمتوفرة مثل الملحق والقواعد الإجرائية والتوجيهات الخاصة باجتماعات الملاحة الجوية ينبغي استبعادها في العادة من البيانات الموحدة. ويتصل هذه الأمر، على وجه الخصوص، بالإجراءات المتصلة بالقرارات. ويتناول الملحق الخامس مسألة وحدات القياس.

المرفق (ب) (ج)

شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الكفاءة واجازات طواقم قيادة الطائرات

حيث أنّ المادة ٣٣ من اتفاقية شيكاغو لم تحدد صراحة الأغراض المستهدفة من الاعتراف بالشهادات والاجازات.

وحيث أنّه 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 والتوصيات الدولية على الطائرات المعنية أو رجال الطيران طواقم قيادة الطائرات.

وحيث أنّه قد تمضي سنوات عديدة قبل أن يبدأ سريان القواعد والتوصيات الدولية على طرز معينة من الطائرات أو فئات رجال الطيران إجازات طواقم قيادة الطائرات. وحيث أنّه قد يعتبر من الأنسب عدم اصدار قواعد وتوصيات دولية لبعض تلك الطرز أو فئات إجازات طواقم القيادة.

فإن الجمعية العمومية تقر ما يلي:

١ - على كل الدول المتعاقدة أن تعترف بصحة شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الكفاءة واجازات طواقم قيادة 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 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 الدولية التي تتعلق بفئات معينة من الطائرات أو فئات رجال الطيران طواقم قيادة الطائرات.

المرفق (ح) (د)

التدريب على أعمال الطيران موظفو الطيران المؤهلون والأكفاء

حيث أن توفير وتشغيل التجهيزات والخدمات الأرضية، وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية بصورة مرضية من قبل الدول المتعاقدة بغية التشغيل الآمن والناجح لمنظومة النقل الجوي، أمور مرهونة هو أمر مرهون بتوفير مستوى عال من التدريب للعاملين من مؤهلات وكفاءات العاملين.

وحيث أن الدول المتعاقدة تعاني من صعوبات في هذا الشأن بسبب نقص العاملين المدربين تدريباً وافياً العاملين الأكفاء لخدمة منظومة النقل الجوي الحالية والمقبلة.

وحيث أن توظيف أخصائيي الطيران وتدريبهم والاحتفاظ بهم هي أمور تقتضي مساندة دوائر الطيران والتعليم، وحيث أنه من الضروري بذل جهد خاص لتحقيق مستوى عال من مبادرات التعلم، بما في ذلك تعليم وتدريب العاملين في مجال الطيران للتدريب للعاملين من أجل مساعدة الدول المتعاقدة على الوفاء باحتياجاتها من التدريب الموارد البشرية.

وحيث أن مبادرات التعلم، بما في ذلك حلقات التدريب والحلقات الدراسية وحلقات العمل أنشطة التعليم التي تنفذها المنظمة الإيكاو هي من الوسائل الفعالة التي تعين على فهم القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية وعلى تطبيق الجميع لها بطريقة موحدة. فان الجمعية العمومية تقر ما يلي:

١ - تساعد الإيكاو الدول المتعاقدة ومساعدتها على تحقيق مستويات عالية من التدريب الأداء والكفاءة كفاءة العاملين في مجال الطيران والمحافظة على هذه الكفاءة، وخصوصاً من يقومون بتوفير وتشغيل خدمات وتجهيزات الملاحة الجوية الدولية والموظفون الحكوميون المكلفون بمهام الإشراف على السلامة والأمن. وتحقيقاً لهذه الغاية يجب أن تدرج المنظمة في برنامج عملها العادي برنامجاً تدريبياً متواصلًا تعليمياً قائماً على الكفاءات في مجال الطيران يسمى برنامج الإيكاو للتدريب في مجال الطيران برنامج موظفي الطيران المؤهلين؛ من خلال برنامج الإيكاو للتدريب في مجال الطيران؛

٢ - العمل بالمبادئ التالية في برنامج موظفي الطيران المؤهلين برنامج الإيكاو للتدريب على الطيران:

- (أ) الدول المتعاقدة هي المسؤولة عن موظفي الطيران المؤهلين للتدريب على أعمال الطيران.
- (ب) ينبغي للمنظمة أن تضيء أولوية قصوى لوضع برامج تتعلق بالسلامة والأمن والنجاعة وذلك باعتبار ما يلي: الجوية وأمن الطيران. على أنشطة التعلم التي تدعم تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية؛
- (ج) التعاون مع الدول المتعاقدة وقطاع الطيران أمر أساسي لوضع وتنفيذ أنشطة التعلم لدعم تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية.
- (د) تضيء الأولوية على رعاية الأجيال المقبلة من المهنيين في مجال الطيران.
- (ج) يجب تشجيع وتيسير تبادل المساعدة فيما بين الدول المتعاقدة لتدريب وتطوير مؤهلات العاملين في الطيران، ولا سيما على الأمور التي قد يسفر نقص التدريب الكفاءات فيها عن أثر مناورى لسلامة الملاحة الجوية الدولية أو أمنها أو انتظامها.
- (د) إرساء المنظمة لعلاقات شراكة من أجل تطوير وتعزيز مبادرات التعلم التي تدعم الدول المتعاقدة في سعيها إلى تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية؛

٣ - لا تشارك المنظمة في تشغيل التجهيزات التدريبية، بل بوسعها تشجيع ولكنها تقوم بإرشاد وتقييم القائمين على تشغيل هذه التجهيزات.

٤ - تساعد الدول المتعاقدة بعضها البعض لتحقيق القدر الأمثل من الاستفادة من أنشطة التعلم لصالح موظفي طيرانها.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

١ - ينبغي للمجلس أن يضع المواصفات والمواد الإرشادية وأن يعقد الدورات التدريبية ينفذ مبادرات تعليمية، بما في ذلك دورات تدريبية وحلقات دراسية/حلقات عمل، ويشير ويتشاور مباشرة بما يساعد الدول المتعاقدة على إجراء ما يلي: أن يساعد الدول المتعاقدة على اتساق مستويات كفاءة موظفي الطيران. وتقوم هذه الجهود على ما يلي:

(ب) الارتقاء بمستويات الإنجاز بالكفاءات المهنية في مجال الطيران إلى مستوى يتماشى مع القواعد القياسية الدولية وذلك بواسطة ما يلي:

(أ) تحليل البيانات لتحديد الأولويات والاحتياجات؛

ب) تحديد احتياجات التدريب لتنفيذ أحكام الأيكاء؛
ج) نهج قائم على الكفاءة

- 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 لإنشاء التجهيزات والخدمات وتشغيلها وصيانتها.
- ٣- ينبغي للمجلس أن يشجع الدول المتعاقدة على وضع شروط لتحقيق ما يلي:
- أ) التدريب في موقع العمل، بما في ذلك التعريف بطروف التشغيل المعنية، للعاملين الذين أكملوا تدريبهم الأساسي ويحتاجون الى خبرة عملية بطروف 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 وتقبل فيها طلابا 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 تتلقى 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.

مسوغات الشطب: يهدف هذا المقترح إلى تحديث قرار الجمعية ٣٧-١٥ للتركيز على نتائج تدريب موظفي الطيران (أنشطة التعليم المؤدية إلى اكتساب الكفاءة) بدلا من التركيز على تقديم التدريب ويمكن تحقيق الكفاءة من خلال أنشطة تعلم متنوعة تشمل التدريب والأدوات القائمة على الانترنت والحلقات الدراسية وحلقات العمل... إلخ. ونتيجة التركيز على أنشطة التعلم اللازمة لتحقيق الكفاءة عوضاً عن التركيز على سبيل تحقيقها، يمكن تحديد وتنفيذ المزيد من الحلول الفعالة والكفوة.

المرفق (ط)**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 خفض درجة التعقيد الكلي في أجهزة المستقبل عن طريق التنسيق بين المواصفات التشغيلية العامة للأجهزة الجديدة المعنية ومواصفات الأجهزة الأخرى الموجودة إما على متن الطائرات وإما 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 إلى التنفيذ التدريجي بلا عيب لا داعي له.

وحيث أن لجنة الملاحة الجوية قد قامت حسب الاقتضاء بدور المنسق بين النشاطات الفنية المختلفة الداخلة في اختصاصها، ووضعت في اعتبارها المعلومات الواردة إليها من الدول.

فإن 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.

مسوّغات الشطب: المواد الواردة في الأحكام التنظيمية أو وثائق الايكاو المقررة والمنوطة مثل الملاحق والقواعد الإجرائية والتوجيهات الخاصة باجتماعات الملاحة الجوية، ينبغي في العادة استبعادها من البيانات الموحدة. ويتصل هذا الأمر، على وجه الخصوص، بالإجراءات المتصلة بالقرارات. وهذا المرفق حلّت محله الخطة المنقّحة للملاحة الجوية العالمية (الطبعة الرابعة).

المرفق (بي) (هـ)

صياغة وتنفيذ الخطط الإقليمية والإجراءات الإقليمية الإضافية

حيث أنّ المجلس يضع خططا إقليمية تبين التجهيزات والخدمات والإجراءات الإقليمية الإضافية المطلوب من الدول المتعاقدة توفيرها أو استخدامها وفقا للمادة ٢٨ من اتفاقية شيكاغو .

وحيث أنّ الخطط الإقليمية تقتضي التعديل من حين إلى آخر لمواكبة التغييرات التي تستجد على احتياجات الطيران المدني الدولي.

وحيث أنّ الإيكاو وضعت نهجا لتخطيط التجهيزات والخدمات يركز على المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية.

وحيث أنّه ينبغي أن تستند أعمال تخطيط التجهيزات والخدمات على النهج القائم على الأداء في عمليات التخطيط.

وحيث أنّ أي عيوب جسيمة في تنفيذ الخطط الإقليمية من شأنه أن يؤثر على سلامة العمليات الجوية الدولية وانتظامها ونجاحتها، وأنه من ثم ينبغي تلافيه بأسرع وقت ممكن؛

فإن الجمعية العمومية تقر ما يلي:

- ١ - أن تتقح الخطط الإقليمية عندما يتضح أنها لم تعد تتماشى مع المقترضات الجارية والمتوقعة للطيران المدني الدولي .
- ٢ - أن تعدل الخطط الإقليمية بالمراسلة بين المنظمة الإيكاو والدول المتعاقدة والمنظمات الدولية المعنية إذا 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 الإقليمية.
 - ب) ولا تتعارض مع السياسة الثابتة للإيكاو.
 - ج) ولا تتضمن مسائل يتعذر حلها على المستوى الإقليمي.يجوز للمجلس تفويض الهيئات الإقليمية سلطة معالجة وإصدار هذه التعديلات.
- ٤ - إنّ اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية، رغم أنها أدوات مهمة في تحديد المرافق والخدمات، لا تتناول إلا القضايا التي لا يمكن معالجتها عبر المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ؛
- ٥ - يجب أن تعطى الأولوية في تنفيذ برامج الدول المتعاقدة الى توفير واستمرار تشغيل التجهيزات والخدمات التي من المرجح أن يؤدي نقصها الى تأثير سلبي على العمليات الجوية الدولية؛
- ٦ - يجب أن تقوم المنظمة الإيكاو بتحديد أوجه القصور الخطيرة في تنفيذ الخطط الإقليمية والتحري عنها واتخاذ الاجراءات اللازمة لها في أقل وقت ممكن

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

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١ - ينبغي للمجلس أن يضمن أن يكون هيكل وشكل الخطط الإقليمية متمشيين مع خطة الملاحة الجوية العالمية وأن يتسنى استخدامهما في تطبيق النهج المبني على الأداء في أعمال التخطيط.
- ~~٢ - ينبغي للمجلس أن يتابع تأثير تغير الاحتياجات على الخطط الإقليمية كي يتحقق في الوقت المناسب من وجود أي حاجة إلى تنقيح هذه الخطط، أخذاً في الاعتبار الحاجة إلى إدخال مزيد من التحسينات على مستويات السلامة الحالية.~~
- ٣ - ينبغي للمجلس، عند قيامه بتقدير مدى إلحاح الحاجة إلى تنقيح أي من الخطط الإقليمية، أن يأخذ في اعتباره الوقت الذي تحتاجه الدول المتعاقدة لتوفير التجهيزات والخدمات الإضافية الضرورية.
- ٤ - ينبغي أن يضمن المجلس أن تكون التواريخ المقررة في الخطط الإقليمية لتنفيذ أنواع جديدة من المعدات مناسبة لتوفير المعدات المناسبة بالفعل في حينها.
- ٥ - ينبغي للمجلس أن يضمن أعداد قواعد بيانات الكترونية بالنسبة لخطط إقليمية قائمة على الإنترنت، ومعها أدوات التخطيط اللازمة، من أجل تحسين الكفاءة وتعجيل دورة التعديل.
- ٦ - ينبغي للمجلس أن يستعين بمجموعات التخطيط بمجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية التي أنشأها في جميع الأقاليم للمساعدة على تحديث الخطط الإقليمية وأي وثائق تكميلية.

مسوغات الشطب: استُكمل هذا المرفق لتجسيد الممارسات المتبّعة في الوقت الراهن.

المرفق (ك) (و)

اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية

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

وحيث أنّ هذه الاجتماعات تقتضي من الدول المتعاقدة ومن المنظمة الايكاو بذل جهد كبير وإنفاق أموال كثيرة.

وحيث أنّ من الضروري ضمان الحصول على أقصى قدر من الفائدة من هذه الاجتماعات دون الإثقال على الدول المتعاقدة أو على المنظمة الايكاو.

وإذ تأخذ في اعتبارها أن التخطيط الإقليمي للملاحة الجوية عادة ما تتجزه المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ.

فإن الجمعية العمومية تقر ما يلي:

١ - ألا تُعقد اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية إلا لمعالجة القضايا التي يتعدّر على المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ معالجتها بشكل واف.

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 الإقليمي الشامل.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

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

٢ - ينبغي جعل جدول الأعمال المعتمد ومستنداته الرئيسية، متاحا إلكترونيا قبل عشرة أشهر على الأقل من موعد عقد الاجتماع بالنسبة لجدول الأعمال، وقبل ثلاثة أشهر على الأقل من ذلك الموعد بالنسبة للمستندات الرئيسية.

٣ - ينبغي أن يكفل المجلس تزويد الاجتماعات الإقليمية للملاحة الجوية بالتوجيهات اللازمة لتصرف 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.

٦ - ينبغي للمجلس أن يشجع اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية على وضع معايير للتخطيط متمشية مع أحدث التطورات ويكون الهدف منها ضمان وفاء الخطط الإقليمية بمتطلبات التشغيل والاعتبارات الاقتصادية، أخذا في الاعتبار الحاجة إلى إدخال مزيد من التحسينات على مستويات السلامة الحالية.

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

المرفق (ل)

تنفيذ الخطط الإقليمية

حيث أن المادة ٢٨ من اتفاقية شيكاغو 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، وتستحق الإزالة بالتالي بأسرع ما يمكن.

فإن الجمعية العمومية تقر ما يلي:

١ - يجب أن تعطى 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 والتحرري 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.

الاجراءات المتصلة بهذا القرار

١ - ينبغي للمجلس أن يخطر كل دولة متعاقدة اخطارا كاملا وسريعا بالتوصيات الخاصة بتوفير تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية التي تنطبق عليها بموجب الخطة الإقليمية، أخذا في الاعتبار الحاجة الى ادخال مزيد من التصينات 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 الإقليمية.

٣ - ينبغي أن يتابع المجلس مدى تنفيذ الخطط الإقليمية واصدار تقارير مرحلية دورية تتضمن بيانات عن أوجه القصور الخطيرة في تنفيذ الخطط الإقليمية.

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 الإقليمية. وينبغي ارسال البلاغ الى الدول المتعاقدة المسؤولة عن التنفيذ. وينبغي لهذه الدول أن تتخذ بناء على هذه التقارير 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.

مسوّغات الشطب: المواد الواردة في الأحكام التنظيمية أو وثائق الايكاو المقررة والمتوفرة مثل الملاحق والقواعد الإجرائية والتوجيهات الخاصة باجتماعات الملاحة الجوية، ينبغي في العادة استبعادها من البيانات الموحدة. ويتصل هذا الأمر، على وجه الخصوص، بالإجراءات المتصلة بالقرارات. وأدرجت هذه الأحكام في المرفق (هـ) (المرفق (ي) سابقا) الذي استُكمل لتجسيد الممارسات المتّبعة في الوقت الراهن.

المرفق (م) (ن)**تعيين حدود المجالات الجوية لخدمات الحركة الجوية***

حيث أنّ 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 لإنشاء هذه الخدمات وتقديمها.

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

وحيث أنّ الجهود التعاونية بين الدول المتعاقدة من شأنها أن تؤدي الى المزيد من الكفاءة في ادارة الحركة الجوية؛

وحيث أنّه يجوز للدولة المنبئية والدولة النائبة أن تنهيا اتفاق التفويض في أي وقت.

وحيث أنّ الملحق الحادي عشر باتفاقية شيكاغو ينص على أن أجزاء المجال الجوي التي توجد فوق أعالي 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.

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي فيما يتعلق بالخطط الاقليمية للملاحة الجوية:

١ - إن حدود المجالات الجوية التي تقدم اليها خدمات الحركة الجوية، سواء كانت فوق أراضي الدول أو فوق أعالي البحار، تقرر 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 الأغراض المرتبطة 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، مع مراعاة للحاجة الى تشغيل نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية بطريقة فعّالة من حيث التكلفة، وزيادة كفاءة ادارة المجالات الجوية ولا سيما المجال الجوي العلوي؛

٤ - على الدولة التي تقدم خدمات الحركة الجوية الى المجال الجوي فوق أراضي الدولة المنبئية أن تتولى هذا التقديم وفقا لما تقتضيه الدولة المنبئية، ويجب عليها أن تتشئ وتجدد التجهيزات والخدمات التي يتفق الطرفان على أنها ضرورية للدولة النائبة.

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 بالإضافة الى ذلك ما يلي:

٦ - ان كل دولة متعاقدة تنيب 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.

الاجراءات المتصلة بهذا القرار

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 لإقامة نقاط تحويل المسؤولية وانجاز اجراءات التنسيق الأكثر فاعلية، وذلك بالتعاون مع الدول المعنية الأخرى ومع المنظمة الايكاو.

٢ - ينبغي للدول المتعاقدة أن تنتظر 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 أعالي البحار.

٣ - 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.

مسوّغات الشطب: يندرج توحيد أجزاء من المرفق (ث) ضمن إطار المرفق (م)، وحذف بعض الجمل، ضمن الحاجة إلى تفادي الازدواج في الاتفاقية والقواعد والتوصيات الدولية والملاحق ذاتها، وأيضاً ضمن الحاجة إلى ضمان اتساق المرفق (م) واكتماله.

المرفق (ن) (ح)**توفير خدمات البحث والانقاذ**

حيث أنّ 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 يوصى بها من وقت الى آخر بمقتضى تلك الاتفاقية.

وحيث أنّ الملحق الثاني عشر بتلك الاتفاقية يتضمن أحكاما تتعلق بإنشاء خدمات البحث والانقاذ وتشغيلها في أراضي الدول المتعاقدة وفوق أعالي البحار.

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

وحيث أنّ الملحق الثاني عشر بتلك الاتفاقية يوصي بأن تكون مناطق البحث والانقاذ متمشية بقدر الامكان مع أقاليم معلومات الطيران المناظرة لها، وأن تكون فيما يتعلق بالمناطق فوق أعالي البحار متمشية مع الأقاليم البحرية للبحث والانقاذ.

وحيث أنّ المادة ٦٩ من تلك 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، وجاز له أن يقدم توصيات لهذا الغرض.

وحيث أنّ خدمات الملاحة الجوية المذكورة في المادة ٦٩ من اتفاقية شيكاغو تتضمن فيما تتضمنه خدمات البحث والانقاذ.

فإن الجمعية العمومية تقر ما يلي:

١ - تحدد مناطق البحث والانقاذ بقصد ضمان السلامة وتحقيق الكفاءة المثلى بأقل قدر من التكاليف الاجمالية، سواء كانت هذه المناطق 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 والانقاذ ومع الأقاليم البحرية للبحث والانقاذ فيما يتعلق بالمناطق فوق أعالي البحار.

٢ - يجب على الدول أن تضمن أقصى درجة ممكنة من التعاون بين الخدمات البحرية للبحث والانقاذ والخدمات الجوية للبحث والانقاذ عندما تخدمان نفس المنطقة، وأن تنشئ مراكز مشتركة لتنسيق الانقاذ كلما كان ذلك عمليا وذلك للتنسيق بين العمليات الجوية والعمليات البحرية للبحث والانقاذ.

٣ - اذا اقتضى الأمر توسيع مناطق البحث والانقاذ 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 والانقاذ 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 والانقاذ في المنطقة المعنية.

٦ - كل نقص في كفاءة تقديم خدمات البحث والانتقاد، بما في ذلك تقديمها فوق أعالي البحار، ينبغي أن يعالج بالتفاوض على اتفاقات مع الدول القادرة على تقديم المساعدة التشغيلية أو المالية لتنفيذ عمليات البحث والانتقاد.
وتعلن بالإضافة الى ذلك ما يلي:

٧ - كل دولة متعاقدة تتيب مسؤولية تقديم خدمات البحث والانتقاد 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 والانتقاد في مناطق فوق أعالي البحار، لا تعني الاعتراف بسيادة تلك الدولة على المنطقة المعنية.

الاجراءات المتصلة بهذا القرار

١ - ينبغي للدول المتعاقدة، في اطار تعاونها مع الدول الأخرى ومع المنظمة الايكاو، أن ترسم حدود مناطق البحث والانتقاد التي تحقق أكبر قدر من الكفاءة، وأن تنظر حسب الاقتضاء في جمع الموارد المتاحة في صندوق مشترك للبحث والانتقاد أو انشاء هيئة واحدة مشتركة للبحث والانتقاد تسند اليها مسؤولية توفير خدمات البحث والانتقاد 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 والانتقاد الداخلة في مناطق 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 والانتقاد.

المرفق (س) (ط)

التسيق والتعاون بين الحركة الجوية المدنية والحركة الجوية العسكرية

حيث أنّ المجال الجوي يعتبر مورداً مشتركاً بين الطيران المدني والطيران العسكري على حد سواء، ونظراً إلى أن العديد من تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية يشترك في توفيرها واستخدامها الطيران المدني والطيران العسكري على حد سواء،

وحيث أنّ اتفاقية الطيران المدني الدولي تنص في ديباجتها على أن الحكومات الموقعة على الاتفاقية قد "اتفقت على مبادئ وترتيبات معينة تضمن للطيران المدني الدولي التطور على نحو آمن ومنتظم، وتحقق إنشاء خدمات خطوط دولية للنقل الجوي على أساس تكافؤ الفرص واستثمارها بطريقة اقتصادية وسليمة"؛

وحيث أنّ المادة ٣ (أ) من الاتفاقية تنص على ما يلي "تطبق هذه الاتفاقية على الطائرات المدنية فقط ولا تطبق على طائرات الدولة"، وتطلب المادة ٣ (د) أن "تتعهد الدول المتعاقدة، عند إصدار القواعد المتعلقة بطائرات الدولة التابعة لها، بأن تأخذ بعين الاعتبار سلامة الملاحة الجوية للطائرات المدنية"؛

وإدراكاً لاستفادة كل من الحركة الجوية المدنية المتزايدة والحركة الجوية العسكرية ذات المنحى الذي يهدف إلى إنجاز المهام استفادة كبيرة من استخدام أكثر مرونة للمجال الجوي المستخدم للأغراض العسكرية، ونظراً لعدم إيجاد حلول مرضية لمشكلة الدخول التعاوني إلى المجال الجوي على جميع المستويات؛

وحيث أنّ الاستخدام المرن لكل من الحركة الجوية المدنية والحركة الجوية العسكرية للمجال الجوي قد يعتبر الهدف النهائي، يوفر تعزيز التنسيق والتعاون المدني والعسكري فيما بينهما نهجاً فورياً لإدارة أكثر كفاءة للمجال الجوي؛

وإنّ تُذكر بأن المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية الخاص بالايكاو يقضي بأن تكون جميع المجالات الجوية قابلة للاستخدام، وأنه ينبغي أن تمثل أي قيود مفروضة على استخدام أي حجم معين من المجال الجوي مرحلة انتقالية، وأنه ينبغي توخي المرونة في إدارة جميع المجالات الجوية:

فإن الجمعية العمومية تقر ما يلي:

١ - وضع الترتيبات اللازمة لكي يشترك الطيران المدني والطيران العسكري في استخدام المجال الجوي وبعض التجهيزات والخدمات بما يكفل السلامة والانتظام والكفاءة للطيران المدني ويكفل كذلك الوفاء بمتطلبات الحركة الجوية العسكرية؛

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

٣ - يقدم الأمين العام النصح والإرشاد بشأن أفضل الممارسات في مجال التنسيق المدني والعسكري والتعاون فيما بينهما؛

٤ - يجوز للدول المتعاقدة أن تضمّن، عندما يكون ذلك مناسباً، ممثلين للسلطات العسكرية في وفودها إلى اجتماعات الايكاو.

٥ - تشكل الايكاو المنتدى الذي يؤدي دورا في تيسير تعزيز التعاون المدني والعسكري والتعاقد فيما بينهما، وتبادل أفضل الممارسات، والاضطلاع بأنشطة المتابعة الضرورية التي تستند إلى نجاح منتدى إدارة الحركة الجوية العالمية للتعاون المدني/العسكري (٢٠٠٩) بفضل دعم الشركاء المدنيين والعسكريين.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١ - ينبغي للدول المتعاقدة أن تبادر، كلما دعت الحاجة، إلى تعزيز التنسيق والتعاون بين خدمات الحركة الجوية المدنية والعسكرية التابعة لها، أو أن تحسن هذا التنسيق، لتنفيذ السياسة الواردة في الفقرة (١) من المنطوق أعلاه.
- ٢ - ينبغي للدولة المعنية، عند وضعها النظم والإجراءات المذكورة في الفقرة (٢) من المنطوق، أن تتسق الأمور مع جميع الدول المسؤولة عن تقديم خدمات الحركة الجوية فوق أعالي البحار في المنطقة المعنية.
- ٣ - ينبغي أن يضمن المجلس أن موضوع التنسيق والتعاون المدني والعسكري بشأن استخدام المجال الجوي مُدرج، عند الاقتضاء، في جداول أعمال اجتماعات الشعب والاجتماعات الإقليمية، وفقا للفقرات ٣ و ٤ و ٥ الواردة في المنطوق أعلاه.

المرفق (ع) (ي)

توفير المطارات الملائمة

حيث أنّ من الضروري إدخال تحسينات كبيرة على الخصائص المادية للمطارات في كثير من المواقع. وحيث أنّ هذه التحسينات تقتضي في بعض الحالات إنفاقا باهظا وأن من غير المستصوب تخطيط هذا العمل دون مراعاة تطورات المستقبل.

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

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

وحيث أنّ 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 ضجيجا.

وحيث أنّ الاتجاه يتزايد نحو إسناد تشغيل المطارات إلى هيئات مستقلة بدون المساس بالتزام الدول بضمان السلامة في تجهيزات وخدمات المطارات؛

وحيث أنّ ترخيص المطارات هو من الوسائل الأساسية لضمان سلامة المطارات وتعزيز نجاعتها، وأنّ نتائج عمليات التدقيق ضمن إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية تشير، إلى أنّ مستوى تنفيذ ترخيص المطارات، بما في ذلك نظم إدارة السلامة، مازال دون المستوى المطلوب؛

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١ - يجب أن تواظب المنظمة على تحديث الشروط الفنية الموضوعة للمطارات.
- ٢ - يجب تصميم الأجيال اللاحقة من الطائرات بحيث يمكن تشغيلها بكفاءة وبأقل إزعاج بيئي ممكن من المطارات التي يستعملها الجيل الحالي من الطائرات.
- ٣ - أن تقوم الدول بترخيص المطارات ينبغي للدول اتخاذ التدابير اللازمة، بما في ذلك تخصيص الموارد الكافية، من أجل تحسين مستوى تنفيذ ترخيص المطارات، ومن ذلك نظم إدارة السلامة في المطارات؛
- ٤ - أن تضمن الدول أن مطاراتها تعمل بنظم إدارة السلامة.
- ٥ - ينبغي أن تركز الدول بقدر أكبر على إدارة عمليات المطارات، مع إعطاء درجة عالية من الأولوية لسلامة المدارج.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

١ - في ضوء نتائج المتابعة المستمرة المشار إليها في الفقرة (١) من المنطوق أعلاه، ينبغي للمجلس أن يقوم بما يلي آخذاً في الاعتبار الحاجة إلى إدخال مزيد من التحسينات على مستويات السلامة الجوية الحالية والفعالية:

(أ) وضع إرشادات إضافية بشأن تطورات المستقبل.

(ب) وضع إجراءات لإدارة عمليات المطارات.

(ج) المواظبة على إعلام الدول المتعاقدة بما يستجد من تطورات.

٢ - ينبغي للمجلس أن يستمر في توجيه انتباه منتجي الطائرات ومشغليها الى السياسة المبينة في الفقرة (٢) من المنطوق.

مسوّغات الشطب: أظهر الاستبيان بالوثيقة A36-WP/14 مستوى منخفضاً لدى الدول فيما يتعلق بتنفيذ ترخيص المطارات، بما في ذلك نظم إدارة السلامة. وقد تأكد هذا الأمر من تحليل نتائج عمليات التدقيق ضمن إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، الذي أظهر أنّ عدداً كبيراً من الدول التي خضعت للتدقيق لم تقم بعد بترخيص المطارات أو بوضع عملية بهذا الشأن. كما أنّ الكثير من هذه الدول لم تعمل على التأكد من أنّ مشغلي المطارات يطبقون نظاماً لإدارة السلامة كجزء من عملية ترخيص المطارات. ولذا، لا بد من لفت انتباه الدول إلى هذه المسائل ومن حثها على اتخاذ إجراءات لتحسين مستوى التنفيذ خدمة لسلامة المطارات ونجاحاتها. وأظهر التحليل أيضاً أنّ متوسط التنفيذ الفعال الذي جاء في الرد على الأسئلة البروتوكولية الثلاث المتعلقة بترخيص المطارات ونظم إدارة السلامة كان في حدود ٤١ في المائة على المستوى العالمي.

المرفق (ف)**اختبار مساعدات الملاحة اللاسلكية على الأرض ومن الجو**

حيث أن من الضروري التحقق من أداء مساعدات الملاحة اللاسلكية عن طريق اجراء اختبارات منتظمة لها. وحيث أن انشاء تجهيزات محسنة لاختبار المساعدات على الأرض يقلل الحاجة الى اجراء هذه الاختبارات من الجو. فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- ينبغي التحقق من أداء مساعدات الملاحة اللاسلكية عن طريق اختبارات منتظمة من الجو ريثما تتوافر مرافق اختبار أرضية محسنة تحسينا كبيرا.
- ٢- ينبغي تحسين الأجهزة الأرضية للملاحة اللاسلكية، وما يتصل بها من تجهيزات الاختبار والرصد، بما يضمن الأداء بنفس المستوى الذي تكفله الاختبارات من الجو، وذلك لتقليل الحاجة الى اجراء اختبارات دورية من الجو.

الاجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ريثما تتوافر تجهيزات اختبار أرضية محسنة تحسينا كبيرا، ينبغي للدول المتعاقدة أن تنشئ لنفسها وحدات اختبار من الجو، أو تنشئ وحدات مشتركة مع دول أخرى، أو أن تعقد اتفاقات مع الدول أو الوكالات التي تملك التجهيزات المناسبة كي تجري الاختبارات من الجو بالنيابة عنها.
- ٢- ينبغي للمجلس أن يواصل جهوده لتنسيق الترتيبات المحقودة بين الدول المتعاقدة لاجراء اختبارات منتظمة من الجو لمساعداتها 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 من الجو.
- ٤- ينبغي للمجلس أن يوزع على الدول المتعاقدة معلومات بخصوص التطورات المهمة التي استجذبت 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 من الجو.

مسوّغات الشطب: المواد الواردة في الأحكام التنظيمية أو وثائق الايكاو المقررة والمتوفرة، مثل الملاحق والقواعد الإجرائية والتوجيهات الخاصة باجتماعات الملاحة الجوية، ينبغي في العادة استبعادها من البيانات الموحدة. ويتصل هذا الأمر، على وجه الخصوص، بالإجراءات المتصلة بالقرارات. والانتقال إلى العمل بِنُظْم الأقمار الصناعية يتطلّب العمل بنظام اختبار مختلف ومنصوص عليه في الملحق العاشر وفي دليل الايكاو لاختبار مساعدات الملاحة الراديوية (DOC 8071)، المجلد الأول، نُظْم الملاحة الراديوية القائمة على الأرض. ومن ثم، فقد تم شطب هذا المرفق لنفاذي الازدواجية.

المرفق (ص) (ك)

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 المؤهلات المناسبة واستبقائهم في العمل بعد اتمام تدريبهم.

وحيث أن هذه الصعوبة تعيق حسن تنفيذ الخطط الاقليمية والقواعد والتوصيات واجراءات خدمات الملاحة الجوية.

فإن الجمعية العمومية تقرر أنه يتعين على الدول اتخاذ الإجراءات اللازمة لكفالة أن شروط توظيف العاملين في الخدمات الأرضية للطيران ينبغي أن تكون متناسبة مع المؤهلات المطلوبة منهم والمسؤوليات التي يؤديونها.

المرفق (ق) (ل)

إسهام الدول في أعمال الايكاو الفنية

حيث أن المشاركة الفنية من جانب الدول المتعاقدة أمر ضروري لإحراز تقدم جيد في أعمال المنظمة الايكاو الفنية. وحيث أنه يصعب الحصول بين حين وآخر من الدول المتعاقدة على مشاركة سريعة ووافية في أعمال المنظمة الايكاو الفنية. وحيث أن من الضروري الحصول على أقصى منفعة من هذه المشاركة دون انقال لا داعي له على الدول المتعاقدة وعلى المنظمة الايكاو. فإن الجمعية العمومية تقرر ضرورة قيام الدول المتعاقدة بالمشاركة الفنية الفعالة في أعمال المنظمة الايكاو الفنية.

الاجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١ - ينبغي للمجلس أن يشجع الدول المتعاقدة على المشاركة الفعالة في أعمال المنظمة الايكاو الفنية، مع اقامة الاعتبار الواجب للحاجة الى الاقلال الى أدنى حد من التكاليف التي تتحملها المنظمة الايكاو والدول المتعاقدة بصدد هذه المشاركة.
- ٢ - ينبغي للدول المتعاقدة أن تقوم بما يلي في حدود امكانيات كل منها:
 - (أ) أن تساعد، بالمراسلة، على تقدم المشاريع الفنية للمنظمة للايكاو.
 - (ب) أن تشارك في اجتماعات المنظمة الايكاو وأن تشارك على نحو فعال في الأعمال التحضيرية التي تجري قبل الاجتماعات، ولا سيما عن طريق تقديم الوثائق التمهيدية التي تحتوي على اقتراحات محددة بشأن بنود جدول الأعمال أو التي تحتوي على آرائها بشأن الوثائق المقدمة اليها.
 - (ج) أن تشارك في نشاط فرق خبراء المنظمة الايكاو، وأن تضمن أن مرشحيها متمتعون بالمؤهلات المناسبة وقادرون على الاسهام بفاعلية في أعمال فرق الخبراء.
 - (د) أن تضطلع بالدراسات التخصصية التي تطلبها المنظمة الايكاو.
 - (هـ) أن تساعد المنظمة الايكاو في أعمالها الفنية بأي وسيلة أخرى يحددها المجلس.

المرفق (م)

موظفو الأمانة العامة الفنيون في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية

حيث أن ثمة حاجة مستمرة الى تقديم المساعدة الفعالة الى الدول المتعاقدة لتنفيذ الخطط الإقليمية والقواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحة الجوية والاجراءات الاضافية.

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 كفاءاتهم الفنية وأن يطلعوا باستمرار على نحو واف على آخر التطورات في مجالات تخصصاتهم.

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

١ - يجب توزيع موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية توزيعا فعالا لتقديم المساعدة المثلى الى الدول المتعاقدة للتصدي للمشاكل المتصلة بأنشطة الرصد المستمر التي تعترضها في مجال تنفيذ الخطط الإقليمية والقواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحة الجوية والاجراءات الاضافية.

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

الاجراءات المتصلة بهذا القرار

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

٢ - ينبغي الى أقصى حد ممكن نقل الموظفين المتخصصين من مكتب اقليمي الى آخر ومن المقر الرئيسي الى 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 الى هيئات البحوث والتطوير، ومشاهدة التجارب التطبيقية وعمليات تقييم الأجهزة والتقنيات الجديدة. غير انه ينبغي ألا تحظى الزيارات بالأسبقية على الوظيفة الأساسية للأمانة العامة وهي خدمة المنظمة الايكاو ومختلف هيئاتها التداولية. وعلاوة على ذلك ينبغي حسب الامكان الربط بين السفر الذي تستدعيه تلك الزيارات والسفر اللازم لأداء الواجبات الأخرى للمنظمة.

المرفق (ش) (ن)**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 قد يقتضي إشراك خبراء ذوي تخصصات فنية وتشغيلية كثيرة في إجراءات التحقيق، كما يقتضي استعمال تجهيزات خاصة للتحقيق؛

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 لا داعي له؛

وحيث أن تكاليف الإنقاذ والتحقيق في حوادث الطيران الجسيمة قد تلقي عبئا ماليا جسيما على الدولة التي وقع فيها الحادث؛ و

وإذ تضع في اعتبارها صدور دليل المنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (Doc 9946)؛

فإن الجمعية العمومية توصي الدول المتعاقدة بأن تتعاون على التحقيق في حوادث الطيران الجسيمة أو وبخاصة الحوادث التي يقتضي التحقيق فيها الاستعانة بخبراء وتجهيزات على درجة عالية من التخصص، وبأن تقوم الدول المتعاقدة والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع إلى الحد الممكن بجملة أمور منها:

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

ب) إتاحة 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.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

١- تُشجّع الدول المتعاقدة على دعم حلقات العمل الإقليمية بشأن التحقيق في الحوادث، وذلك لتبادل المعلومات عن القوانين والإجراءات التي تتبعها كل دولة في مجال التحقيق في الحوادث، وعن كيفية تقاسم المعرفة والخبرة في إدارة وأساليب التحقيق في الحوادث، وعن مدى توافر الخبراء والتجهيزات وعن إجراءات تذليل صعوبات التحقيق في الحوادث.

٢- تُشجّع 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- تُشجّع الدول المتعاقدة والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع 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 إمكانيات استخدام مراكز التدريب الإقليمية لعقد هذه الدورات فيها وإمكانيات إدراج منهجية برنامج تريبير المتقدم (TRAINAIR PLUS) "تريبير بلاس" التي توفر التدريب الموحد دوليا والقائم على الكفاءات.

٤ - ينبغي تشجيع تشجّع الدول المتعاقدة على الاطلاع على مذكرة التفاهم النموذجية التي وضعتها الايكاو في عام ٢٠٠٧ لتستخدمها الدول من أجل تشجيع التعاون المتبادل في سياق التحقيق في حوادث الطائرات والوقائع الخطيرة. والنموذج متاح على الموقع الشبكي العمومي للايكاو لتبادل معلومات السلامة الجوية ICAO FSIX.

٥ - تشجّع الدول على النظر، حسب الاقتضاء، في دليل المنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (Doc 9946) الذي يقدم الإرشاد على كيفية إنشاء وإدارة نظام إقليمي للتحقيق في الحوادث والوقائع داخل منطقة أو منطقة فرعية.

مستوغات الشطب: تم تعديل هذا المرفق لمواءمة سياقه مع دليل المنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (Doc 9946) الصادر في مارس ٢٠١١.

المرفق (ت) (س)**الأداء العلاقة بين السلامة الجوية والعوامل البشرية البشري**

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 أنه من المسلم به أن العوامل البشرية لها علاقة بحدود الأداء البشري في بيئة الطيران. المتأثر بالقدرات والقيود الجسمية والذهنية يسهم بقدر كبير في أداء السلامة بصورة عامة في نظام الطيران.

وحيث أن تأثير العوامل البشرية يتجلى في غالبية الحوادث، (نحو ٧٠ في المائة من الحوادث)، فإن هناك بالتالي حاجة مستمرة إلى اتخاذ تدابير ملائمة لتقليل 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 إلى 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 الخفض لتأثير العوامل البشرية على حوادث الطائرات.

وحيث أنه من المسلم به أن فوائد السلامة والنجاعة المترتبة عن التكنولوجيات والنظم والإجراءات الجديدة لا تتحقق إلا عندما تكون مصممة لتعزيز أداء الأفراد الذين يستخدمون هذه التكنولوجيات والنظم والإجراءات؛

وحيث أنه من المسلم به أن تنفيذ نُظم الطيران سيفضي في المستقبل إلى تغيير الأدوار التي يقوم بها موظفو الطيران وسيطلب العمل على نطاق أفرقة متعددة الاختصاصات تدعم اتخاذ القرارات بشكل تعاوني؛

فإن الجمعية العمومية تقر ما يلي:

١- ينبغي للدول المتعاقدة أن تضع في اعتبارها الجوانب ذات الصلة بالعوامل البشرية عند تصميم المعدات وإجراءات التشغيل ومنح 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.

١- أن تكفل الدول المتعاقدة إدراج الاعتبارات المتعلقة بالأداء البشري في تخطيط وتصميم وتنفيذ التكنولوجيات والنظم والإجراءات الجديدة وبذلك كجزء من نهج إدارة السلامة؛

٢- أن تعزز الدول المتعاقدة وتيسر إدراج عناصر الأداء البشري ضمن برامج التدريب القائم على الكفاءات وعلى كامل أطور الحياة الوظيفية للموظف؛

٣- للدول المتعاقدة أن تأخذ باستراتيجيات تعزز الأداء التشغيلي الآمن والمتسق والناجم والفعال للفرد ولمجموعات الأفراد من أجل الاستجابة للأولويات في مجال السلامة.

مسوّغات الشطب: تحقيق الاتساق مع استراتيجية حزم التحسينات في منظومة الطيران.

المرفق (ث)

تقديم خدمات الحركة الجوية

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

وحيث أن الملحق الحادي عشر باتفاقية شيكاغو قرر على الدول المتعاقدة أن تضمن انشاء برامج لإدارة السلامة في خدمات الحركة الجوية.

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

فإن الجمعية العمومية تقر ما يلي:

١- أن تضمن الدول لدى تنفيذ خدمات الحركة الجوية أن الخدمات الجارية تقديمها تفي بشروط السلامة والانتظام والكفاءة في الطيران المدني الدولي.

٢- أن تقيم الدول الاعتبار للحاجة الى تشغيل نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية بطريقة اقتصادية، وأن تقيم الاعتبار للجهود التعاونية التي تحسن كفاءة ادارة المجالات الجوية ولا سيما المجال الجوي العلوي.

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

الاجراء المتصل بهذا القرار

ينبغي للدول المتعاقدة أن تنتظر 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 أعالي البحار.

مسوّغات الشطب: المواد الواردة في الأحكام التنظيمية أو وثائق الايكاو المقررة والمتوفرة، مثل الملاحق والقواعد الإجرائية والتوجيهات الخاصة باجتماعات الملاحة الجوية، ينبغي في العادة استبعادها من البيانات الموحدة. ويتصل هذا الأمر، على وجه الخصوص، بالإجراءات المتصلة بالقرارات. ويندرج توحيد أجزاء من المرفق (ث) ضمن إطار المرفق (و) (المرفق م) سابقا)، وحذف بعض الجمل، ضمن الحاجة إلى تفادي الازدواج في الاتفاقية والقواعد والتوصيات الدولية والملاحق ذاتها، وأيضا ضمن الحاجة إلى ضمان اتساق المرفق (و) واكتماله.

المرفق (ب)

الإجراءات الموصى بها لوضع البيان الموحد والمنقح

يُوصى باتباع الإجراء التالي المقسم إلى ثلاث مراحل:

المرحلة الأولى

في بداية الدورة الثامنة والثلاثين، تستعرض اللجنة الفنية أي تعديلات وإضافات يقترحها المجلس على البيانات الموحدة القائمة في القرار ٣٧-١٥ والمرفقات المعنية، وأي اقتراحات من المشاركين لتعديل البيان الموحد القائم. ويرد القرار ٣٧-١٥ بالكامل في الوثيقة DOC 9958.

المرحلة الثانية

وأثناء مواصلة تنفيذ أعمال اللجنة الفنية بشأن بنود جدول الأعمال الأخرى، فإن أي قرار تضعه اللجنة الفنية يتضمن سياسات مستمرة وأساليب ذات صلة يُقدّم إلى الجلسة العامة للإحاطة علماً به فقط في إطار البند المعني من جدول الأعمال. ويتم ذلك على أساس الفهم بأن فحوى القرار ستُدْرَج في البيان الموحد والمنقح الذي سيُقدّم من أجل أن تعتمد الجلسة العامة في أواخر الدورة.

المرحلة الثالثة

وقرب نهاية الدورة الثامنة والثلاثين، وبعد إكمال العمل بشأن جميع بنود جدول الأعمال الخاصة باللجنة الفنية باستثناء البند ٣٤، تقوم الأمانة العامة بإعداد مشروع نسخة نهائية للبيان الموحد والمنقح. وهو يشمل التغييرات المتفق عليها من حيث المبدأ أثناء المرحلة الأولى فضلاً عن السياسات المستمرة والأساليب ذات الصلة المعدة أثناء المرحلة الثانية. وتستعرض اللجنة الفنية مشروع البيان الموحد والمنقح وترفعه إلى الجلسة العامة لاعتماده.