



## الجمعية العمومية — الدورة الثامنة والثلاثون

### اللجنة الفنية

مشروع نص التقرير

عن

البند ٣٤ من جدول الأعمال

المادة المرفقة عن البند ٣٤ من جدول الأعمال مقدّمة لكي تنظر فيها اللجنة الفنية.



### البند ٣٤ من جدول الأعمال: الملاحة الجوية - الرصد والتحليل

١-٣٤ استعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/87 التي قدمها المجلس والتي تتناول مسألة قياس أداء الملاحة الجوية ورصده والإبلاغ عنه. وعرضت هذه الورقة السُّبل والوسائل الكفيلة بالإبلاغ عن التقدم المحرز في التنفيذ على المستوى الإقليمي وذلك من خلال نظام إلكتروني مقرر يعرف باسم لوحة متابعة الأداء الإقليمي. وسيستخدم هذا النظام أيضا في إعداد تقرير الملاحة الجوية العالمية السنوي.

٢-٣٤ وحظيت ورقة العمل بالتأييد على نطاق واسع. وفيما يتعلق بأدوات الرصد والتحليل، شدد عدد من الدول على ضرورة فسح المجال أمام استخدامها لأدواتها الخاصة مادامت هذه الأدوات تستوفي شروط الإيكاو. ووافقت اللجنة على ضرورة تناول هذا المسألة في مشروع القرار الذي سيحل محل القرار ٣٧-٤ والذي يشتمل على أحكام المرفق (ب) من القرار ٣٧-١٢ ويحل محلّه- الخطة العالمية للملاحة الجوية (المرفق (ب) من ورقة العمل (A38-WP/39) إلى حدود الفقرة الخامسة من المنطوق.

### القرار ١/٣٤: تخطيط الايكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية

لما كانت الايكاو تسعى لبلوغ الغرض المتمثل في تحقيق تطور الطيران المدني بشكل سليم ومنظم عبر التعاون بين الدول الأعضاء والجهات المعنية الأخرى.

ولما كانت المنظمة قد وضعت، لتحقيق هذا الغرض، أهدافا استراتيجية، بما في ذلك أهداف للسلامة والسعة والكفاءة.

وإذ تدرك أهمية تحقيق أطر عالمية لدعم أهداف الايكاو الاستراتيجية.

وإذ تدرك أهمية التنفيذ الفعال للخطط والمبادرات الإقليمية والوطنية على أساس الأطر العالمية.

وإذ تدرك أن أفضل وسيلة لتحقيق المزيد من التقدم فيما يخص تحسين سلامة وكفاءة وسعة الطيران المدني هي اتباع نهج تعاوني وتعاضدي ومتناسق في الشراكة مع جميع الجهات المعنية تحت قيادة الايكاو.

وإذ تشير إلى قيام المجلس في ٢٠١٣/٧/٣٠ بإقرار الطبعة الأولى من الخطة العالمية للسلامة الجوية وإقرار الطبعة الرابعة من الخطة العالمية للملاحة الجوية في ٢٠١٣/٥/٢٩.

فإن الجمعية العمومية:

١- تقر الطبعة الأولى من الخطة العالمية للسلامة الجوية باعتبارها التوجيهات الاستراتيجية العالمية للسلامة والطبعة الرابعة للخطة العالمية للملاحة الجوية باعتبارها التوجيهات الاستراتيجية العالمية للملاحة الجوية.

٢- تقرر أنه يجب على الايكاو أن تقوم بتنفيذ وتحديث "الخطة العالمية للسلامة الجوية" و"الخطة العالمية للملاحة الجوية" لتحقيق الأهداف الاستراتيجية ذات الصلة بالمنظمة.

٣- تقرر أنه يجب تنفيذ وتحديث هذه الخطط العالمية بالتعاون والتنسيق الوثيقين مع جميع الجهات المعنية.

- ٤- تقرر أنه يجب أن توفر هذه الخطط العالمية الإطار الذي يتم فيه إعداد وتطبيق خطط التنفيذ الإقليمية وشبه الإقليمية والوطنية وبالتالي ضمان تناسق وتنسيق الجهود الرامية إلى تحسين كفاءة وسلامة وسعة الطيران المدني.
- ٥- تحث الدول الأعضاء على إيجاد حلول مستدامة كي تمارس بالكامل مسؤولياتها المتعلقة بالسلامة والملاحة الجوية والتي يمكن تحقيقها من خلال تقاسم الموارد والاستعانة بالموارد الداخلية و/أو الخارجية مثل المنظمات الإقليمية ودون الإقليمية وخبرة الدول الأخرى.
- ٦- تحث الدول الأعضاء على الإعراب عن الرغبة السياسية اللازمة لاتخاذ الإجراءات التصحيحية لمعالجة أوجه القصور في السلامة والملاحة الجوية، بما في ذلك تلك المحددة بواسطة البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة، من خلال تطبيق أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية وعملية تخطيط الايكاو على الصعيد الإقليمي.
- ٧- تحث الدول الأعضاء وقطاع الطيران والمؤسسات المالية على تقديم الدعم المطلوب لتحقيق التنفيذ المنسق للخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية، مع تقادي الازدواجية في الجهود.
- ٨- تدعو الدول وتطلب من الجهات المعنية الأخرى التعاون على إعداد وتنفيذ خطط إقليمية وشبه إقليمية ووطنية على أساس أطر الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية.
- ٩- تكلف المجلس بتقديم تقرير عن تنفيذ وتطور الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية في الدورات العادية القادمة للجمعية العمومية.
- ١٠- تكلف الأمين العام بالترويج للخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية وإتاحتها والإبلاغ عنها بفعالية.
- ١١- تعلن أن قرار الجمعية العمومية هذا يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٧-٤ بشأن تخطيط الايكاو العالمي للسلامة وقرار الجمعية العمومية ٣٧-١٢ بشأن تخطيط الايكاو للاستدامة على الصعيد العالمي.

### المرفق (أ)

#### الخطة العالمية للسلامة الجوية

إن الجمعية العمومية:

- إذ تؤكد من جديد أن الهدف الأولي للمنظمة يبقى تحسين السلامة وما يرتبط بذلك من تقليل لعدد الحوادث وما تفضي إليه من وفيات في إطار نظام الطيران المدني الدولي.
- وإذ تدرك أن السلامة الجوية مسؤولية تتقاسمها الايكاو والدول الأعضاء وجميع الجهات المعنية الأخرى.
- وإذ تدرك أن منافع السلامة الجوية يمكن جنبيها من الشراكات بين الدول وقطاع الطيران.
- وإذ تدرك أن المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة (عام ٢٠١٠) أعاد التأكيد على الحاجة إلى تطور إطار الايكاو للسلامة بشكل مستمر لضمان الإبقاء على فعالية وكفاءة البيئة التنظيمية والاقتصادية والفنية المتغيرة.

وإذ تلاحظ أن الزيادة المتوقعة في الحركة الدولية للطيران المدني ستؤدي إلى زيادة عدد حوادث الطائرات ما لم يتم خفض معدل الحوادث.

وإذ تسلّم بضرورة الحفاظ على ثقة الجمهور في النقل الجوي من خلال تيسير الحصول على معلومات السلامة ذات الصلة. وإذ تترك أن النهج الاستباقي الذي يتم بمقتضاه وضع استراتيجية لتحديد الأولويات والأهداف في إدارة مخاطر السلامة له أهمية قصوى لتحقيق مزيد من التحسينات في السلامة الجوية.

وإذ تترك إنشاء الايكاو لمجموعات اقليمية لسلامة الطيران، مع مراعاة احتياجات الأقاليم المختلفة والبناء على هياكل وأشكال التعاون القائمة فعلا.

وإذ تلاحظ النية في تطبيق مبادئ إدارة السلامة في الخطة العالمية للسلامة الجوية بشكل مستمر كأداة لتحسين السلامة الجوية من خلال التركيز على الإجراءات عندما تكون الحاجة ماسة لها.

وإذ تشير إلى ضرورة مساعدة الدول الأعضاء على تنفيذ مبادئ إدارة السلامة والتخفيف من المخاطر المتعلقة بمسائل تشغيلية محدّدة؛

تقرر ما يلي:

١- تشدد على الحاجة إلى التحسين المستمر لسلامة الطيران عن طريق خفض عدد الحوادث وما تفضي إليه من وفيات في إطار عمليات النقل الجوي في جميع أنحاء العالم وبوجه خاص في الدول التي تعتبر سجلاتها الخاصة بالسلامة أسوأ بكثير من المتوسط العالمي.

٢- وتؤكد على أن الموارد المحدودة لمجتمع الطيران الدولي ينبغي استخدامها استراتيجيا لدعم الدول والأقاليم التي يكون نضجها في مجال مراقبة السلامة ليس على مستوى مقبول وحيث توجد إرادة سياسية لتحسين وظائف مراقبة السلامة الجوية.

٣- تحث الدول الأعضاء على دعم أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية من خلال تنفيذ مبادرات السلامة المبيّنة فيها؛

٤- تحث الدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية والمنظمات الدولية المعنية على العمل مع جميع أصحاب المصلحة من أجل تحديد أولويات وأهداف متنسقة مع أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية بغرض خفض عدد ومعدلات حوادث الطائرات.

٥- تحث الدول على القيام على نحو كامل بمراقبة السلامة الجوية لدى مشغليها للامتثال الكامل للقواعد والتوصيات الدولية المطبقة، والتأكد من أن كل مشغل أجنبي يحلق فوق أراضيها يخضع للمراقبة الكافية من دولته واتخاذ الإجراءات الملائمة عند الضرورة للحفاظ على السلامة الجوية.

٦- تحث الايكاو على استكمال عملية إعداد خرائط الطريق الخاصة بالسلامة من أجل استخدامها في الخطة العالمية للسلامة الجوية بحلول نهاية عام ٢٠١٤ للمساعدة في التخفيف من حدة المخاطر بالنسبة للمسائل التشغيلية التي تم تحديدها.

### المرفق (ب)

#### الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP)

لما كان تعزيز سلامة وسعة وكفاءة عمليات الطيران الجوي يشكل عنصرا أساسيا في أهداف الايكاو الاستراتيجية؛

وقد اعتمدت في القرار ٣٧-١٥، بيانا موحدًا بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة المتصلة تحديداً بالملاحة الجوية؛ وإدراكاً منها لأهمية الخطة العالمية للملاحة الجوية بوصفها استراتيجية تشغيلية وجزءاً من سلة التدابير المتاحة لحماية البيئة؛ وإدراكاً منها أنّ عدداً كبيراً من الدول والأقاليم يعد خطاً من الجيل الجديد لتحديث الملاحة الجوية:

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تكلف المجلس أن يستخدم الإرشادات الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية من أجل وضع برنامج العمل الفني للايكاو وتحديد أولوياته في مجال الملاحة الجوية.
  - ٢- تدعو الدول والمجموعات الإقليمية المعنية بالتخطيط والتنفيذ وصناعة الطيران إلى استخدام الإرشادات الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية لتخطيط وتنفيذ الأنشطة التي تحدد الأولويات والأهداف المتسقة مع الأهداف المنسقة على المستوى العالمي، مع مراعاة الاحتياجات التشغيلية.
  - ٣- تدعو الدول إلى مراعاة الإرشادات الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية بوصفها من الإجراءات التشغيلية التي تتسم بالكفاءة لحماية البيئة؛
  - ٤- تدعو الدول ومجموعات الايكاو للتخطيط والتنفيذ وقطاع الطيران إلى تزويد الايكاو في الوقت المناسب بالمعلومات عن تنفيذ حالة الخطة العالمية للملاحة الجوية، بما في ذلك الدروس المستفادة من تنفيذ أحكامها؛
  - ٥- تدعو مجموعات الايكاو للتخطيط والتنفيذ إلى استخدام أدوات الايكاو الموحدة أو الأدوات الإقليمية المماثلة من أجل رصد حالة تنفيذ نظم الملاحة الجوية وحالة أدائها وتحليلها بالتعاون مع الإيكاو؛
  - ٦- تكلف المجلس بنشر نتائج التحليل بشأن أدوات متابعة الأداء على المستوى الإقليمي وفي تقرير سنوي للملاحة الجوية العالمية يشمل، كحد أدنى، أولويات التنفيذ الأساسية والمنافع البيئية المحققة باستخدام الوسائل التي تعترف بها لجنة حماية البيئة؛
  - ٧- تحث الدول التي هي بصدد وضع الجيل الجديد من الخطط بغرض تحديث الملاحة الجوية أن تتسق مع الايكاو وتوائم خططها من أجل ضمان المواءمة والاتساق على الصعيد العالمي.
- ٣-٣٤ وقدّمت فينتام ورقة معلومات (A38-WP/347).

٤-٣٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/89 التي قدمها المجلس والتي تناول فيها سياسات الإيكاو المتعلقة بمسائل الترددات الراديوية. وأشارت الورقة إلى الإطار التنظيمي بشأن الاتصالات اللاسلكية الذي وضعته الاتفاقات الدولية المتعلقة بتخصيص واستخدام طيف الترددات، والمحدّد في لوائح الاتحاد الدولي للاتصالات، وبخاصة عملية تحديث الاتفاقات التي تتم خلال المؤتمرات العالمية للاتصالات الراديوية. وسيعقد المؤتمر القادم من هذه المؤتمرات في عام ٢٠١٥. وأكدت الورقة مجدداً على ضرورة أن تؤيد الدول الأعضاء موقف الإيكاو في المؤتمر بشأن احتياجات قطاع الطيران من الطيف.

واقترحت الورقة إدخال تحديثات على سياسات الإيكاو المتعلقة بمسائل الترددات الراديوية، الواردة في قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٥، على أن تُراعى في ذلك التوصية ١٢/١ الصادرة عن المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية.

٥-٣٤ وعلى ضوء المناقشات التي دارت، وافقت اللجنة على تقديم القرار التالي لاعتماده في الجلسة العامة:

#### القرار ٢/٣٤ تأييد سياسة الإيكاو في المسائل المتعلقة بطيف الترددات اللاسلكية

لما كانت الإيكاو هي الوكالة المتخصصة التابعة للأمم المتحدة المسؤولة عن سلامة الطيران المدني الدولي وانتظامه وكفائه. ولما كانت الإيكاو تعتمد قواعد وتوصيات دولية لنظم اتصالات الطيران والمساعدات الملاحة اللاسلكية. ولما كان الاتحاد الدولي للاتصالات هو الوكالة المتخصصة التابعة للأمم المتحدة التي تنظم استخدام طيف الترددات اللاسلكية.

وبما أن موقف الإيكاو، بالصورة التي يقرها المجلس، بالنسبة للمؤتمرات اللاسلكية العالمية التابعة للاتحاد الدولي للاتصالات هو نتيجة لعملية تنسيق متطلبات الطيران الدولي من طيف الترددات اللاسلكية.

ولما كان من الضروري إعداد استراتيجية شاملة بشأن طيف الترددات من جانب قطاع الطيران لإتاحة طيف الترددات في الوقت المناسب وحمايته على النحو الكافي.

ولما كان من الضروري إيجاد بيئة مستدامة لتحقيق النمو والتنمية التكنولوجية من أجل تحقيق السلامة والفعالية التشغيلية لأجهزة التشغيل الحالية والمستقبلية وإتاحة الانتقال من التكنولوجيات الحالية إلى التكنولوجيات المستقبلية.

وإقراراً بأن إعداد وتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) إلى جانب سلامة الطيران المدني الدولي قد يتعرضان لأخطار كبيرة في حالة عدم تلبية متطلبات المخصصات الملائمة م من طيف الترددات لتحقيق سلامة الطيران وحماية تلك المخصصات.

وإقراراً بأنه لا بد من إدارة الترددات بكفاءة واستخدام أفضل الممارسات بما يضمن الاستخدام الأمثل لطيف الترددات المخصصة للطيران.

وإقراراً بالحاجة إلى الدعم من الهيئات الأعضاء في الاتحاد الدولي للاتصالات لضمان دعم المؤتمر العالمي للاتصالات اللاسلكية لموقف الإيكاو والوفاء بمقتضيات الطيران.

ونظراً للحاجة الملحة إلى زيادة ذلك الدعم نظراً لتزايد الطلب على طيف الترددات والمنافسة الشرسة من خدمات الاتصالات التجارية.

ونظراً لازدياد مستوى أنشطة التحضير للمؤتمر العالمي للاتصالات اللاسلكية الذي يعقده الاتحاد الدولي للاتصالات والمرتبطة بالطلب المتزايد على سعة النطاق من جميع المستخدمين لطيف الترددات اللاسلكية (RF) بالإضافة إلى الأهمية المتزايدة لإعداد المواقف الإقليمية من جانب الهيئات الإقليمية للاتصالات، مثل مجتمع اتصالات آسيا/المحيط الهادئ (APT) المجموعة العربية لإدارة الطيف (ASMG) والاتحاد الأفريقي للاتصالات (ATU) والمؤتمر الأوروبي لإدارات البريد والاتصالات (CEPT) ولجنة البلدان الأمريكية للاتصالات (CITEL) والكومنولث الإقليمي للاتصالات (RCC).

وبالنظر إلى التوصيتين ٣/٧ و ٦/٧ الصادرتين عن الاجتماع العالمي الخاص لشعبة الاتصالات/العمليات (١٩٩٥) (SP COM/OPS/95)، والتوصية ٢/٥ للمؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية (٢٠٠٣) والتوصية ١٢/١ الصادرة عن المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية (٢٠١٢).

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول المتعاقدة والمنظمات الدولية الجهات المعنية الأخرى في مجال الطيران المدني على أن تؤيد بحزم استراتيجية الايكاو بشأن طيف الترددات وموقف الايكاو في المؤتمرات العالمية للاتصالات اللاسلكية وفي الأنشطة الإقليمية والأنشطة الدولية الأخرى التي تنفذ من أجل التحضير للمؤتمرات اللاسلكية العالمية، بما في ذلك الوسائل التالية:

(أ) أن تعمل معاً من أجل إدارة الترددات في مجال الطيران بكفاءة وتقديم "أفضل الممارسات" بما يبرهن على فعالية وأهمية صناعة الطيران في إدارة طيف الترددات.

(ب) أن تدعم أنشطة الايكاو المتعلقة بالاستراتيجية والسياسة العامة بشأن طيف الترددات في مجال الطيران من خلال اجتماعات أفرقة الخبراء وأفرقة التخطيط الإقليمية ذات الصلة بهذا الموضوع.

(ج) أن تتعهد بالعمل على دمج مصالح الطيران بشكل تام في إعداد مواقفها المعروضة في المحافل الإقليمية للاتصالات التي تشارك في إعداد مقترحات مشتركة للمؤتمر العالمي للاتصالات اللاسلكية.

(د) أن تدرج في اقتراحاتها للمؤتمر العالمي للاتصالات اللاسلكية، بالقدر الممكن، المواد التي تتوافق مع موقف الايكاو.

(هـ) أن تدعم موقف الايكاو وبيانات سياسة الايكاو التي تقدم في المؤتمرات العالمية للاتصالات اللاسلكية الذي يعقده الاتحاد الدولي للاتصالات والتي يوافق عليها المجلس والواردة في دليل طيف الترددات اللاسلكية اللازمة للطيران المدني (Doc 9718).

(و) أن تتعهد بإيفاد خبراء عن الطيران المدني للمشاركة على نحو كامل في إعداد مواقف الدول والمواقف الإقليمية والنهوض بمصالح الطيران في الاتحاد الدولي للاتصالات.

(ز) أن تكفل، إلى أقصى قدر ممكن، اشتمال وفودها في المؤتمرات الإقليمية وأفرقة الدراسات التابعة للاتحاد الدولي للاتصالات والمؤتمرات العالمية اللاسلكية خبراء من سلطات الطيران المدني التابعة لها أو الجهات المعنية الأخرى في مجال الطيران الذين يكونون على استعداد تام لتمثيل مصالح الطيران.

٢- تطلب من الأمين العام أن يوجه عناية الاتحاد الدولي للاتصالات إلى أهمية التخصيص والحماية الملائمين لطيف الترددات اللاسلكية إلى الطيران من أجل تأمين سلامة الطيران.

٣- توجه المجلس والأمين العام إلى ضمان توفير الموارد اللازمة، على سبيل الأولوية العالية في الميزانية التي تعتمد عليها الجمعية العمومية، لدعم إعداد وتنفيذ استراتيجية شاملة بشأن طيف الترددات في مجال الطيران والمشاركة المتزايدة من جانب الايكاو في الأنشطة الدولية والإقليمية الخاصة بإدارة طيف الترددات.

٤- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٦-٢٥.

٣٤-٦ نظرت اللجنة في ورقة العمل A38-WP/363 التي قدمتها كندا والتي تناولت فيها مسألة المنافع المحتملة من توسيع نطاق استخدام إذاعة الاستطلاع التابع التلقائي (ADS-B) ليشمل المحيطات والمناطق القطبية وسائر المناطق النائية وذلك باستعمال الاستقبال الفضائي لبيانات إذاعة الاستطلاع التابع التلقائي من الطائرات. ويجري العمل حثيثاً على استكشاف هذا النهج الابتكاري، حيث من المتوقع استحداث القدرات التشغيلية الأولية في عام ٢٠١٧. وأشارت اللجنة إلى المنافع المحتملة لاستخدام الفضاء في إذاعة الاستطلاع التابع التلقائي، وإلى ضرورة استحداث الإطار القانوني المناسب لتخصيص التردد الراديوي ١٠٩٠ ميغاهرتز لوصلة الربط بين الطائرات والأقمار الصناعية.



٧-٣٤ وأشارت اللجنة أيضا إلى أنّ مسألة التخصيص المحتمل لتلقي إذاعة الاستطلاع التابع للتقائي بواسطة الأقمار الصناعية قد تم عرضها مؤخرا على نظر قطاع الاتصالات اللاسلكية التابع للاتحاد الدولي للاتصالات، وعلى نظر فريق العمل (و) (الترددات) التابع لفريق خبراء المعني بالاتصالات لأغراض الطيران التابع للجنة الملاحة الجوية، الذي هو بمثابة فريق الخبراء المعني بهذه المسألة ضمن إطار الإيكاو. وفيما يتعلق بموقف الإيكاو، الذي أقره المجلس عقب إجراء استعراض رسمي من قبل الدول المتعاقدة والمنظمات الدولية المعنية، من المتوقع أن تكون هناك حاجة إلى القيام بتحديث لتجسيد نتائج الدراسات الجارية للتخصيص لعقد المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية في عام ٢٠١٥. ويتضمن هذا التحديث النظر، حسب الاقتضاء، في مسألة إذاعة الاستطلاع التابع للتقائي.

٨-٣٦ وتناول ورقة العمل A38-WP/97، المقدّمة من الولايات المتحدة الأمريكية، مسألة متعلقة بالبند ١-٥ من جدول أعمال المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية لعام ٢٠١٥. وتتطلب هذه المسألة إجراء دراسات لتسخير نُظم خدمات الأقمار الصناعية الثابتة لوصلات القيادة والتحكم، المعروفة في وثائق الاتحاد الدولي للاتصالات باتصالات التحكم غير المتعلقة بالحمولة، بالنسبة لنظم الطائرات المتحكم فيها عن بعد، أي نُظم الطائرات غير المأهولة وفق تلك الوثائق.

٩-٣٤ وأشارت اللجنة إلى الضغوطات المفروضة على القدر اليسير المتاح من الطيف، ووافقت على ضرورة النظر في وسائل مبتكرة لتلبية الطلب على الطيف بالنسبة لنظم القيادة والتحكم. بيد أنه إذا تعين استخدام أجزاء الطيف المستعملة حاليا في خدمات حفظ الأرواح غير المتعلقة بالسلامة، فلا بد قطاعا من إجراء دراسات لضمان عدم وجود تبعات غير مقصودة؛ فإيلاء دوائر الطيران الاعتبار الكافي لمتطلبات حماية سلامة الخدمات الحياتية من شأنه أن يقوّض خلال المؤتمر العالمي موقف قطاع الطيران عموما الذي يسعى إلى حماية سلامة هذه الخدمات من تدخل الأطراف الأخرى.

١٠-٣٤ وفي الختام، أوصت اللجنة الجمعية العمومية بأن تؤيد الدول الأعضاء والإيكاو فكرة إجراء دراسات ضمن قطاع الاتصالات اللاسلكية التابع للاتحاد الدولي للاتصالات، وذلك بغية ضمان تبيد الشواغل المتعلقة بسلامة الأرواح. ولا بد لنتائج هذه الدراسات أن تُقدّم الضمانات اللازمة التي تكفل عدم وجود أي تأثيرات غير مطلوبة على نظم الطيران. عندها، يمكن تحديد الإجراءات التنظيمية التي ينبغي أن يتخذها الاتحاد من أجل إتاحة استخدام حزم الترددات المخصصة لخدمة الأقمار الصناعية الثابتة من أجل وصلات القيادة والتحكم في نظم الطائرات المتحكم فيها عن بعد، وذلك بغية لضمان الاتساق مع شروط الإيكاو الفنية والتنظيمية لتوفير خدمات آمنة.

١١-٣٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/356 المقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك) بالنيابة عن الدول الإفريقية البالغ عددها ٥٤ دولة، وأحاطت علما بضرورة توفير الحماية التقنية والتنظيمية الملائمة للنظام التعددي لحزمة الترددات ٣٤٠٠-٤٢٠٠ ميغاهرتز اللازمة لتشغيل شبكات محطات الطيران ذات الفتحات الصغيرة جدا (VSAT) القائمة على خدمات الأقمار الصناعية الثابتة، المستخدمة في دعم خدمات الملاحة الجوية داخل إقليم أفريقيا والمحيط الهندي وأيضا في الأقاليم المجاورة (الشرق الأوسط وأوروبا وأمريكا الجنوبية وآسيا والمحيط الهادئ).

١٢-٣٤ واتفقت اللجنة على ضرورة أن تؤيد الدول الأعضاء في الإيكاو هذه المسألة الهامة لدى بحثها في المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية لعام ٢٠١٥ (البندان ١-١ و ٩-١-٥ من جدول أعمال المؤتمر)، وطلبت أن تواصل الإيكاو، بالتعاون مع الجهات المعنية، النظر في هذه المسألة ضمن الدراسات الجارية للتخصيص لعقد المؤتمر العالمي وذلك بغية إيجاد الحلول الملائمة لحماية النطاق التعددي الذي تستخدمه شبكات محطات الطيران ذات الفتحات الصغيرة جدا.

١٣-٣٤ وقدمت نيوزيلندا ورقة معلومات (A38-WP/119).

١٤-٣٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/86 التي قدمها المجلس عملاً بأحكام القرار ٩/١٥ الذي طلب فيه إلى الجمعية العمومية أن تعتمد في كل دورة عادية تشهد إنشاء لجنة فنية ببياناً موحداً بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة التي تخص الملاحة الجوية على وجه التحديد. ووافقت اللجنة على التغييرات المقترحة في المرفق (أ) من الوثيقة A38-WP/86. وعلى ضوء المناقشات التي دارت، وافقت اللجنة على تقديم القرار التالي لاعتماده في الجلسة العامة: ١٥-٣٤

### القرار ٣/٣٤ البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة وممارساتها التي تخص الملاحة الجوية

لما كانت الجمعية العمومية قد قررت في القرار ٩-١٥ أن تعتمد في كل دورة تنشأ فيها لجنة فنية بياناً موحداً 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 ١٥-٣٧ ومرفقاته (أ) إلى (ث) بأكملها، بياناً بالسياسات المستمرة وأساليب العمل في مجال الملاحة الجوية على وجه التحديد كما كانت عند نهاية الدورة ٣٧ للجمعية العمومية؛

ولما كانت الجمعية العمومية قد استعرضت اقتراحات المجلس بتعديل بيان السياسات المستمرة وأساليب العمل الواردة في القرار ١٥-٣٧ ومرفقاته (أ) إلى (ث) بأكملها، وعدلت هذا البيان لمراعاة القرارات التي اتخذت في أثناء الدورة 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 الايكاو 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 ٣٨-٠٠ قائم على القرار ١٥-٣٧، 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 الايكاو المستمرة وأساليب العمل التي تنتهجها المنظمة في مجال الملاحة الجوية كما كانت في نهاية الدورة 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 ٣٧-١٥ ومرفقاته باستثناء المرفقات (أ) و(د) و(هـ) التي حل محلها القرار الجديد ٣٨-XX.

### المرفق (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 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 الملحق 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 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 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- تسهيلا 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 وبتصحيح 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 (ب)

#### فرق الخبراء التابعة للجنة الملاحة الجوية

حيث أنّ فرق خبراء لجنة الملاحة الجوية أثبتت أنها أداة قيمة للإسراع بحل المشكلات الفنية المتخصصة. وحيث أنّ 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 الإيكاو.

فإن الجمعية العمومية تقرر 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 وبحيث لا تفسر على أنها وجهات نظر الدول المتعاقدة.

### المرفق (ج)

#### شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الكفاءة وإجازات 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 طواقم قيادة الطائرات. وحيث أنّه قد تمضي سنوات عديدة قبل أن يبدأ سريان القواعد والتوصيات الدولية على طرز معينة من الطائرات أو إجازات

طواقم قيادة الطائرات. وحيث أنه قد يعتبر من الأنسب عدم اصدار قواعد وتوصيات دولية لبعض تلك الطرز أو إجازات طواقم القيادة.

فإن الجمعية العمومية تقرر 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 طواقم قيادة الطائرات.

#### المرفق (د)

##### موظفو الطيران المؤهلون والأكفاء

حيث أن تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحة الجوية بصورة مرضية من قبل الدول المتعاقدة بغية التشغيل الآمن والناجح لمنظومة النقل الجوي، 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 الأكفاء لخدمة منظومة النقل الجوي الحالية والمقبلة.

وحيث أنه من الضروري بذل جهد خاص من أجل مساعدة الدول المتعاقدة على الوفاء باحتياجاتها من الموارد البشرية.

وحيث أن أنشطة التعليم التي تنفذها الايكاو هي من الوسائل الفعالة التي تعين على فهم القواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحة الجوية وعلى تطبيق الجميع لها بطريقة موحدة.  
فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- تساعد الايكاو الدول المتعاقدة على تحقيق كفاءة العاملين في مجال الطيران والمحافظة على هذه الكفاءة من خلال برنامج الايكاو للتدريب في مجال الطيران؛
- ٢- العمل بالمبادئ التالية في برنامج الايكاو للتدريب على الطيران:
  - أ) الدول المتعاقدة هي المسؤولة عن موظفي الطيران المؤهلين
  - ب) تضيف أولوية قصوى لأنشطة 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) تضيف الأولوية على رعاية الأجيال المقبلة من المهنيين في مجال الطيران.

- ٣- لا تشارك المنظمة في تشغيل التجهيزات التدريبية، ولكنها تقوم بإرشاد 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 يساعد الدول المتعاقدة على اتساق مستويات كفاءة موظفي الطيران. وتقوم هذه الجهود على ما يلي:
- (أ) تحليل البيانات لتحديد الأولويات والاحتياجات؛
- (ب) تحديد احتياجات التدريب لتنفيذ أحكام الايكاو؛
- (ج) نهج قائم على الكفاءة.

### المرفق (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 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 تقرر ما يلي:

- ١- أن تتفح الخطط الإقليمية عندما يتضح أنها لم تعد تتماشى مع المقتضيات الجارية والمتوقعة للطيران المدني الدولي.
- ٢- أن تعدل الخطط الإقليمية بالمراسلة بين الايكاو 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 للايكوا.
- (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 الايكوا بتحديد أوجه القصور الخطيرة في تنفيذ الخطط الاقليمية والتحري عنها واتخاذ الاجراءات اللازمة لها في أقل وقت ممكن
- ٧ - يجب أن تحدد مجموعات التخطيط والتنفيذ الاقليمية المشاكل وأوجه القصور في الخطط الاقليمية وفي تنفيذها وأن تقترح التدابير العلاجية.

### الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ينبغي للمجلس أن يضمن أن يكون هيكل وشكل الخطط الاقليمية متمشيين مع خطة الملاحة الجوية العالمية وأن يتسنى استخدامهما في تطبيق النهج المبني على الأداء في أعمال التخطيط.
- ٢- 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.
- ٣- ينبغي أن يضمن المجلس أن تكون التواريخ المقررة في الخطط الإقليمية لتنفيذ أنواع جديدة من المعدات مناسبة لتوفير المعدات المناسبة بالفعل في حينها.
- ٤- ينبغي للمجلس أن يضمن إعداد خطط إقليمية قائمة على الانترنت، ومعها أدوات التخطيط اللازمة، من أجل تحسين الكفاءة وتعجيل دورة التعديل.
- ٥- ينبغي للمجلس أن يستعين بمجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية التي أنشأها في جميع الأقاليم للمساعدة على تحديث الخطط الإقليمية وأي وثائق تكميلية.

### المرفق (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 الإيكاو 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 الإيكاو.

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

فإن الجمعية العمومية تقرر 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 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.

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، آخذاً 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 (ز)

#### 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 إقليمها التي تقدم إليها خدمات الحركة الجوية، وأن تتخذ بعد ذلك التدابير اللازمة لإنشاء هذه الخدمات وتقديمها.

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

وحيث أنّ الجهود التعاونية بين الدول المتعاقدة من شأنها أن تؤدي إلى المزيد من الكفاءة في إدارة الحركة الجوية؛ وحيث أنه يجوز للدولة المنيبة والدولة النائية 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 إليها خدمات الحركة الجوية يجب أن تحدد باتفاقات إقليمية للملاحة الجوية يوافق عليها المجلس عادة بناء على مشورة من اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية.

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

١- إن حدود المجالات الجوية التي تقدم إليها 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 إليها خدمات الحركة الجوية لتشمل أراضي دولتين أو أكثر، أو أجزاء منها، ينبغي الاتفاق على ذلك بين الدول المعنية، مع مراعاة الحاجة إلى تشغيل نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية بطريقة فعالة من حيث التكلفة، وزيادة كفاءة إدارة 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 تنشئ 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 الايكاو.
- ٢- 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 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.

### المرفق (ح)

#### توفير خدمات البحث والانقاذ

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 يوصى بها من وقت الى آخر بمقتضى تلك الاتفاقية.

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

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

فإن الجمعية العمومية تقرر 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 استنصواب 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 والانقاذ، 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 والانقاذ.

وتعلن بالإضافة الى ذلك ما يلي:

- ٧- كل دولة متعاقدة تتيب مسؤولية تقديم خدمات البحث والانقاذ 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 والانقاذ 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 الايكاو، أن ترسم حدود مناطق البحث والانقاذ التي تحقق أكبر قدر من الكفاءة، وأن تنتظر حسب الاقتضاء في جمع الموارد المتاحة في صندوق مشترك للبحث والانقاذ أو انشاء هيئة واحدة مشتركة للبحث والانقاذ تسند اليها مسؤولية توفير خدمات البحث والانقاذ 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 والانقاذ 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 والانقاذ.

### المرفق (ط)

#### التنسيق 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 ومنظم، 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 انجاز 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 أن الاستخدام المرن لكل من الحركة الجوية المدنية والحركة الجوية العسكرية للمجال الجوي قد يعتبر الهدف النهائي، يوفر تعزيز التنسيق والتعاون المدني والعسكري فيما بينهما نهجا فوريا لإدارة أكثر كفاءة للمجال الجوي؛

وإذ تشير 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 تقرر 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 ضررا 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 تضمن، 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 تنسق 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 (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- 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- 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.

### المرفق (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 سبباً رئيسياً للصعوبة في تعيين ذوي المؤهلات المناسبة واستبقائهم في العمل بعد اتمام تدريبهم.

وحيث أن هذه الصعوبة تعيق حسن تنفيذ الخطط الإقليمية 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 (ل)

### إسهام الدول في أعمال الايكاو الفنية

حيث أن المشاركة الفنية من جانب الدول المتعاقدة أمر ضروري لإحراز تقدم جيد في أعمال الايكاو الفنية. وحيث أنه يصعب الحصول بين حين وآخر من الدول المتعاقدة على مشاركة سريعة ووافية في أعمال الايكاو الفنية. وحيث أن من الضروري الحصول على أقصى منفعة من هذه المشاركة دون ائقال لا داعي له على الدول المتعاقدة وعلى الايكاو.

فإن الجمعية العمومية تقرر ضرورة قيام الدول المتعاقدة بالمشاركة الفنية الفعالة في أعمال الايكاو الفنية.

### الاجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ينبغي للمجلس أن يشجع الدول المتعاقدة على المشاركة الفعالة في أعمال الايكاو الفنية، مع اقامة الاعتبار الواجب للحاجة الى الاقلال الى أدنى حد من التكاليف التي تتحملها 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 للايكاو.
  - ب) أن تشارك في اجتماعات 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 الايكاو، وأن تضمن أن مرشحيها متمتعون بالمؤهلات المناسبة وقادرون على الاسهام بفاعلية في أعمال فرق الخبراء.
  - د) أن تضطلع بالدراسات التخصصية التي تطلبها الايكاو.
  - هـ) أن تساعد الايكاو في أعمالها الفنية بأي وسيلة أخرى يحددها المجلس.

### المرفق (م)

موظفو الأمانة العامة الفنيون في المقر الرئيسي وفي المكاتب الاقليمية



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

وحيث أن من المهم استخدام موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الاقليمية 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 الاقليمية 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 الاقليمية توزيعا فعالا لتقديم المساعدة المثلى الى الدول المتعاقدة للتصدي للمشاكل المتصلة بأنشطة الرصد المستمر التي تعترضها في مجال تنفيذ الخطط الاقليمية والقواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحة الجوية والاجراءات الاضافية.

٢- يجب تمكين موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الاقليمية 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 الاقليمية 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 الاقليمية كلما اقتضى الأمر تدعيم المكاتب الاقليمية بصفة مؤقتة.

٣- ينبغي تمكين موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الاقليمية 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 الايكاو ومختلف هيئاتها التداولية. وعلاوة على ذلك ينبغي حسب الامكان الربط بين السفر الذي تستدعيه تلك الزيارات والسفر اللازم لأداء الواجبات الأخرى للمنظمة.

### 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 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 بجملته 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 ترينير المتقدم (TRAINAIR PLUS) "ترينير بلاس" التي توفر التدريب الموحد دولياً والقائم على الكفاءات.

٤- تُشجّع 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- تُشجّع 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.

### المرفق (س)

#### الأداء 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 الأداء البشري المتأثر بالقدرات والقيود الجسمية والذهنية يُسهم بقدر كبير في أداء السلامة بصورة عامة في نظام الطيران.

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 نُظْم 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 تقرر ما يلي:

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.

١٦-٣٤ ونظرت اللجنة في ورقة العمل التي قدمتها منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية وسلمت فيها بأن طريقة هيكلية وتصميم المجال الجوي، وطريقة تنظيم وتقديم خدمات الحركة الجوية، لهما تأثير مباشر على السعة والكفاءة. وفي سياق المرفق (ز) (تعيين حدود المجالات الجوية لخدمات الحركة الجوية) للقرار المقترح بشأن البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة وممارساتها التي تخص الملاحة الجوية، رأت المنظمة أن زيادة إبراز مشاكل السعة والكفاءة التي تُواجهها الملاحة الجوية في بعض الأقاليم قد تكون بمثابة خطوة إيجابية نحو حل هذه المشاكل، واقترحت تناول هذا الموضوع في تقرير الملاحة الجوية العالمية السنوي الذي تصدره الإيكاو.

١٧-٣٤ وسلّمت اللجنة بأهمية ودور فقرات منطوق المرفق (ز) والإجراءات ذات الصلة في تعيين المجال الجوي على أساس الاعتبارات الفنية والتشغيلية وذلك بغية ضمان السلامة وتحسين الكفاءة. وبذلك، وافقت على أن التعرف بوضوح على مشاكل السعة والكفاءة في تقرير الملاحة الجوية العالمية السنوي المقترح، بما في ذلك الترتيبات التعاونية المحتملة بين الدول، من شأنه أن يُفضي إلى تحسين أداء الملاحة الجوية.

-----