



الدورة الثانية عشرة لشعبة تسهيلات النقل الجوي (FAL/12)

القاهرة، مصر، من ٣/٢٢ الى ٢٠٠٤/٤/٢

تقرير اللجنة الأولى عن البند ٥ من جدول الأعمال

التقرير المرفق عن البند ٥ من جدول الأعمال مقدم الى الجلسة العامة للموافقة عليه.

البند ٥: تحديث تجهيزات المطارات ونظم تقديم الخدمات**البند ٥-١: تنقيح الفصل السادس من الملحق التاسع****البند ٥-٢: برامج التسهيلات الوطنية والإقليمية وفي المطارات**

١-٥ في إطار هذا البند من جدول الأعمال، تم تقديم الوثائق التالية: WPs/7,17 and 31 (الأمانة العامة) و WP/73 (جمهورية كوريا) و WP/54 (الأياتا) و WP/90 (اتحاد عمال النقل الدولي) و WP/64 (الولايات المتحدة) و WP/65 (الولايات المتحدة) و WP/46 (المجلس الدولي لرابطات ملاك الطائرات والطيارين) و WP/47 (المجلس الدولي لرابطات ملاك الطائرات والطيارين) و WP/84 (المجلس الدولي للمطارات).

٢-٥ قدم الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا) عرضاً عن الطائرة إيرباص A-380 وقدمت وثائق المعلومات التالية لتوفير المعلومات بهذا الصدد: الوثيقة IP/12 المقدمة من الأمانة بشأن تحديات وآفاق تحديث الفصل السادس من الملحق التاسع، والوثيقة IP/17 المقدمة من جمهورية كوريا بشأن تطوير وتشغيل مطار انتشيون الدولي، والوثيقة IP/33 المقدمة من مصر بشأن تطورات ورفع مستوى المطارات المصرية، والوثيقة IP/10 المقدمة من الأمانة بشأن تعاون الإيكافو في مشاريع تسهيلات النقل الجوي مع المنظمات الأخرى، والوثيقة IP/3 المقدمة من تنزانيا بشأن مبادراتها الإقليمية في تسهيلات النقل الجوي، والوثيقة IP/21 المقدمة من الهند بشأن تنفيذ برنامج تسهيلات النقل الجوي في الهند، والوثيقة IP/25 المقدمة من فرنسا بعنوان *"Together to Serve Customers" History and Synthesis of Airports' Total Quality Policy*.

٣-٥ في الوثيقة WP/31، وصفت الأمانة العامة التحديات المتوقعة في مجالي الأمن والتسهيلات مع ادخال طائرة الأيرباص A-380 وطائرات كبيرة وجديدة أخرى حلبة التشغيل، بما في ذلك التأثير على مناطق التسجيل وفحص الركاب والأمتعة وإدارة شؤون الأمتعة وزيادة الخطر على الركاب من هجمات الإرهابيين وازدياد الحاجة إلى مناطق معقمة والتحديات المتزايدة المتمثلة في صعود أعداد أكبر من الركاب إلى الطائرات ونزولها منها وزيادة الفحص الأمني قبل الطيران والتهديد الناشئ عن أسلحة الدفاع الجوي المحمولة.

١-٣-٥ بعد مناقشة وجيزة، أعرب اجتماع الشعبة عن تأييده للوثيقة وأوصى بمراعاة التحديات التي يمثلها استخدام الطائرات الكبيرة الجديدة عند اعداد أو تعديل القواعد القياسية والتوصيات الواردة في الملحق التاسع والرابع عشر والسابع عشر.

٤-٥ بحث اجتماع الشعبة وأخذ علماً بالوثيقة WP/73 بشأن تجديد الاستعداد من زاوية الاتصالات لدى تجهيزات وخدمات المطارات من أجل الطائرات كبيرة الحجم الجديدة، المقدمة من جمهورية كوريا، وكذلك الوثيقة WP/54 بشأن ادخال استخدام الطائرة إيرباص A380، المقدمة من الأياتا.

٥-٥ فيما يتعلق بالوثيقة WP/90 بشأن تشغيل الطائرة إيرباص 380، المقدمة من اتحاد عمال النقل الدولي، وافق اجتماع الشعبة على أن يحال إلى مجلس الإيكافو موضوع التحديات لخدمات الطوارئ التي يشكلها استخدام مثل هذه الطائرات مع الطلب من المجلس أن يحيل المسألة لغرض المراجعة إلى لجنة الملاحة الجوية التي يمكنها أن تحدد أي مسؤولية للإيكافو في هذا الصدد.

٦-٥ في الوثيقة WP/64، قدمت الولايات المتحدة عرضاً عن الحاجة إلى تحديث القدرات والإجراءات للتعامل مع الركاب المتجهين إلى الخارج والطاقم وبصفة خاصة الأمتعة المسجلة، عن طريق زيادة استخدام نظم تحديد الهوية بالترددات اللاسلكية على بطاقات الأمتعة (RFID). وشجعت الوثيقة الدول على مواصلة الانتقال إلى مثل هذا الاستخدام والسعي للحصول على مساعدة إقليمية أو دولية في أي مشكلات مرتبطة بهذا الانتقال.

١-٦-٥ لم يؤيد اجتماع الشعبة التوصيات المقترحة في الوثيقة، لأن المسؤولية فيما يتعلق باختيار واصدار واستخدام بطاقات الأمتعة تقع على عاتق شركات الطيران وبسبب التكاليف المرتبطة بتنفيذ التكنولوجيا الجديدة. غير أن اجتماع الشعبة أحاط علماً بنظم تحديد الهوية بالترددات اللاسلكية على بطاقات الأمتعة بوصفها وسيلة مهمة لتحديد الهوية والتتبع من أجل المستقبل فيما يتعلق بالأمتعة المسجلة العادية والخاصة على السواء.

٧-٥ بحث اجتماع الشعبة وأحاط علماً بالوثيقة WP/65، المقدمة من الولايات المتحدة أيضاً، بشأن المسائل المرتبطة بشكل المطار بالنسبة للنقل البري والاعتبارات الأمنية عند التخطيط لبناء جديد أو إجراء ترميم كبير في

المطار. وأوصى اجتماع الشعبة بإدراج المعلومات المقدمة في الأقسام الملائمة من المواد الإرشادية ذات الصلة بالموضوع والصادرة عن الايكاو.

٨-٥ نظر اجتماع الشعبة في الوثيقة WP/46، بشأن وسائل خدمة العمليات في مساحات وقوف الطائرات بالمطارات، المقدمة من المجلس الدولي لرابطات ملاك الطائرات والطياريين، ووافق على التوصية التالية:

التوصية أ/ —

تعديل التوصية ٦-١٥، الفقرة الفرعية ج) على النحو التالي:

١٥-٦ توصية — ينبغي اتخاذ التدابير اللازمة لتأمين أماكن الوقوف والخدمة المناسبة للطائرات من جميع الطرازات والأنواع، سواء في رحلات منتظمة أو غير منتظمة أو طائرات الطيران العام، وذلك بغرض تشهيل التخليص واطتمام العمليات في ساحة الوقوف والتقليل من وقت وقوف الطائرات على الأرض، ومن المرغوب فيه على وجه الخصوص ما يلي:

...

ج) تجهيز مواقف الطائرات بالوسائل اللازمة للقيام بسرعة وبشكل مريح وفي سلامة بكل عمليات خدمة الطائرات، بما في ذلك معدات الربط المحكم.

...

٩-٥ ثم نظر اجتماع الشعبة في الوثيقة WP/47، المقدمة أيضا من المجلس الدولي لرابطات ملاك الطائرات والطياريين، بشأن دخول الطاقم أو أي وكيل مرخص له الى الطائرة أثناء وقوفها بموقف الطائرات. وأوصت الوثيقة بتعديل التوصية ٦-١٥، الفقرة الفرعية ج). وبعد بعض المناقشة، وافق اجتماع الشعبة على أنه بالرغم من تأييده للاقتراح، ينبغي ارسال الوثيقة الى فريق خبراء التسهيلات للمزيد من النظر فيها.

١٠-٥ أحاط اجتماع الشعبة علما بمساهمة المجلس الدولي للمطارات، المبينة بالوثيقة WP/84، في العمل الجاري حاليا في الايكاو بشأن تنقيح الفصل السادس من الملحق التاسع وبأن المنظمة تؤيد اقتراح الايكاو في الوثيقة IP/2 تشكيل مجموعة خبراء للقيام بالمزيد من تطوير الفصل.

١١-٥ في الوثيقة WP/17، بيّنت الأمانة العامة المسائل التنظيمية المتعلقة بتغيير الملكية والادارة من الحكومة الى القطاع الخاص في تأدية خدمات المطارات. وأخذ اجتماع الشعبة علما بمحتويات الوثيقة وقدم التوصية التالية بقاعدة قياسية جديدة في الملحق التاسع:

التوصية أ/ —

يعتمد قاعدة قياسية جديدة على النحو التالي:

٦. -- يجب أن تكفل الدول المتعاقدة استمرار تطبيق أحكام الملحق التاسع في حالة خصخصة أي مطار.

١٢-٥ نظر اجتماع الشعبة في الوثيقة WP/7، المقدمة من الأمانة العامة، بشأن المواد الإرشادية المتعلقة بتنظيم برامج المطارات للتسهيلات وبرامج التسهيلات الوطنية. واقترحت الوثيقة اعتماد مرفقين جديدين للاستعاضة عن المرفقين رقم ١١ ورقم ١٢ للملحق التاسع.

١٢-٥-١ بعد بعض المناقشة، التي تم خلالها الاتفاق على ادخال تغييرات طفيفة على المرفق رقم ١١ الجديد المقترح، اعتمد اجتماع الشعبة التوصية التالية:

التوصية أ/ —

يستعاض عن المرفقين رقم ١١ ورقم ١٢ الحاليين للملحق التاسع بما يلي:

"المرفق ١١"

برنامج نموذجي لتسهيلات المطارات

١- الغرض من برنامج تسهيلات المطار

١-١ ان الغرض من برنامج تسهيلات المطار هو متابعة تحقيق أهداف الملحق التاسع على المستوى التشغيلي، بغية تسهيل انتهاء اجراءات الطائرة والطاقم والركاب والبضائع على الحدود في المطار.

٢- مجال تطبيق برنامج تسهيلات المطار

١-٢ يشتمل برنامج تسهيلات المطار على جميع مواد الملحق التاسع المرتبطة بانتهاء الاجراءات على الحدود في المطار، اضافة الى تخطيط وادارة هذه العمليات. وترد في الجدول أدناه قائمة بالمهام التي ينبغي أن تؤدي والقواعد والتوصيات المطبقة على كل منها.

المرفق التاسع (الطبعة الحادية عشرة) القواعد والتوصيات	مهام برنامج التسهيلات في المطار
القاعدة ١-٦	وضع اجراءات وصول الرحلات وتخليص اجراءاتها في المطار المعني ومراجعتها وتعديلها حسب الاقتضاء.
التوصيتان ٣-٢٨ و ٣-٣١	مراجعة أداء كل الأطراف بانتظام، فيما يرتبط باستيفاء هدف ٤٥ دقيقة لانتهاء اجراءات الركاب القادمين وهدف ٦٠ دقيقة لانتهاء اجراءات الركاب المغادرين. واستخدام دراسات مبنية على أساس الوقت وتحليل تسلسلية لتحديد التعديلات التي ينبغي أن تجرى.
القاعدتان ٣-٣٧ و ٦-٢٦، والتوصية ٣-٣٣	وضع نظم حديثة للهجرة ولتفتيش الجمارك، باستخدام التكنولوجيا المطبقة. والتعاون في وضع نظم آلية لانتهاء اجراءات الركاب.
القاعدة ٣-٦	اجراء التغييرات اللازمة في تدفق الحركة عند نقطة الفحص في المطار للتعامل مع أحكام الحركة المتزايدة.
التوصيتان ٦-٩ و ٦-١٢-١	تحسين نوعية وكمية الاشارات المتواجدة في تسهيلات التفتيش بغية تخفيض الاختلاط على المستعمل.
التوصية ٦-٣-١	مراجعة الموظفين في محطات التفتيش — نوبات العمل، وفترات العمل الاضافية، الخ — وادخال تعديلات للمواءمة مع طلبات الحركة.

الملاحق التاسع (الطبعة الحادية عشرة) القواعد والتوصيات	مهام برنامج التسهيلات في المطار
القاعدتان ٦-٢ و ٦-٧	تقديم المعلومات نيابة عن مستثمري شركات الطيران وهيئات التفتيش المحلية لتصميم مطارات جديدة أو تسهيلات تفتيش جديدة.
القاعدة ٦-٢٨	متابعة وتحسين توصيل الأمتعة الى مناطق تفتيش الجمارك.
القواعد ٦-٦٣ و ٦-٦٤ و ٦-٦٥	اخطار السلطات المعنية بأي مشاكل بالخدمة ترتبط بتغيير العملة. والتوصية بتركيب مصارف آلية (أجهزة ATM) في صالة الوصول.
القاعدة ٨-١٩	تنسيق اجراءات التسهيلات وضبط المخدرات وأمن الطيران والتعامل مع المواد الخطرة بحيث يتم استيفاء أهداف البرامج الأربعة جميعها.
القاعدة ٤-٢٥، التوصيات ٤-٢٨ و ٤-٢٩ و ٦-٣٨ الى ٦-٥٠.	لا تنسى البضائع! تنسيق أنشطة ومتطلبات العديد من هيئات التفتيش بغية ضمان التخليص السريع للاجراءات وتسليم الشحنات الجوية. وتقديم تسهيلات مناسبة للتحميل/التفريغ وضمان تخزين البضائع بطريقة آمنة أثناء انتظار انتهاء اجراءات الجمارك.
القاعدتان ٤-١٥ و ٤-٤	وضع نظم الكترونية وصيانتها لقوائم البضائع وانهاء اجراءات الجمارك وتسليمها.
التوصيتان ٤-٢٨ و ٤-٢٩	خدمة العملاء: استعراض أداء جميع الأطراف بصفة منتظمة فيما يرتبط باستيفاء هدف ثلاث ساعات لاستكمال رسميات التفتيش وادخال تعديلات أينما كان ذلك ضروريا وممكنا.
القاعدة ٦-٦٠-١	متابعة سير موظفي هيئة التفتيش العاملين في منطقة انتهاء اجراءات البضائع – نوبات العمل وساعات العمل الإضافية، الخ – وادخال التعديلات لتلبية احتياجات العملاء.

٣- التنظيم والادارة

٣-١ ان الكيان الموصى به لتنفيذ برنامج التسهيلات على المستوى التشغيلي هو لجنة تسهيلات المطار. وعلى الرغم من أنه ينبغي على لجنة التسهيلات الوطنية تشجيع مثل هذه اللجان واطارها بصفة منتظمة بمشاكلها وسير تقدمها، فإنه لا يتم الاشراف عليها بالضرورة من قبل هذه الهيئة الوطنية. والشاغل الرئيسي لهذه اللجان هو التوصل الى حل للمشكلات اليومية وتنفيذ الملحق التاسع.

٣-٢ ويوصى بأن يرأس مدير المطار هذه اللجنة وأن يعقد اجتماعات منتظمة. وينبغي أن تتكون عضويتها من كبار المسؤولين من الهيئات القائمة بالتفتيش في المطار، مثل سلطات الجمارك والهجرة والحجر الصحي، الخ، اضافة الى مديري مكاتب شركات الطيران التي تشغل عمليات دولية في المطار المعني. ومشاركة جميع الأطراف ضرورية لنجاح برنامج تسهيلات المطار.

"المرفق ١٢"

برنامج وطني نموذجي للتسهيلات

١ - الغرض من البرنامج الوطني للتسهيلات

١-١ ان الغرض من برنامج تسهيلات وطني هو تنفيذ ما تنص عليه اتفاقية شيكاغو بأن توفر الدول المتعاقدة اجراءات عبور الحدود التي ينبغي أن تتم فيما يرتبط بالطائرة القائمة بعمليات دولية وركابها وطاقمها وبضائعها وأن تسهل هذه الاجراءات.

٢ - مجال تطبيق برنامج وطني للتسهيلات

١-٢ ترد المواد ذات الصلة من اتفاقية شيكاغو والمهام اللازمة لتنفيذ كل منها في الجدول أدناه. والأنشطة التي يتم بموجبها تنفيذ هذه المواد والمهام ذات الصلة في دولة ما هي التي تشكل البرنامج الوطني للتسهيلات.^١

مهام التنفيذ

متطلبات اتفاقية شيكاغو

- انشاء مطارات جمركية وفتح مطارات جديدة، حسب الاقتضاء. - اعداد الاجراءات ليطلب من خلالها مشغلو الخطوط المنتظمة وغير المنتظمة الاذن للهبوط أو الاقلاع من المطارات الجمركية. - الاعداد لخدمات التفتيش على الحدود في المطارات الجمركية.	المادة العاشرة - الهبوط في مطار جمركي ... تهبط كل طائرة تدخل اقليم دولة متعاقدة في مطار معين من هذه الدولة لأغراض التفتيش الجمركي وغيره، اذا كانت قواعد هذه الدولة تتطلب ذلك . وعلى مثل هذه الطائرة، عند مغادرتها اقليم دولة متعاقدة، أن تغادره من مطار جمركي معين بنفس الطريقة. ...
- دعم الوكالات المهمة بمراقبة الحدود في انشاء وصيانة نظم التفتيش الفعالة في المطارات ودعمها في جهودها الرامية الى ترشيد اجراءاتها. - اعداد برامج لمراقبة المشاكل الأمنية مثل تزوير الوثائق والهجرة غير المشروعة والتخريب. - تنسيق الترتيبات للتخليص على عدد كبير من الزوار الدوليين عند تنظيم أحداث خاصة مثل المسابقات الرياضية الدولية.	المادة الثالثة عشرة - قواعد التصاريح والدخول ان القوانين والقواعد المعمول بها في دولة متعاقدة والمتعلقة بدخول ركاب الطائرات وطواقمها والبضائع المنقولة عليها الى اقليمها أو خروجهم منه، كالأنظمة المتعلقة بالدخول والتصريح والهجرة والجوازات والجمارك والحجر الصحي، يجب اتباعها عند دخول اقليم تلك الدولة أو الخروج منه أو أثناء البقاء فيه، بواسطة أو بالنيابة عن هؤلاء الركاب أو الطواقم، أو فيما يتعلق بهذه البضائع.

¹ قد تقرر مجموعة من صغار الدول ذات الحاجات والأهداف المشتركة وضع برنامج اقليمي فرعي للتسهيلات بهدف تحقيق وفورات الحجم.

مهام التنفيذ	متطلبات اتفاقية شيكاغو
- اعداد واستعراض وتعديل، حسب الاقتضاء، السياسات الوطنية بشأن الحماية من انتشار الأمراض المعدية بواسطة النقل الجوي مثل اعادة الحشرات على متن الطائرات وتطهير الطائرات وبرامج الحجر الصحي المتعلقة بالصحة العامة واجراءات الفحص المطبقة في حالات الطوارئ المتعلقة بالصحة.	المادة الرابعة عشرة - منع انتشار الأمراض توافق كل دولة متعاقدة على اتخاذ التدابير الفعالة لمنع انتشار الأمراض الآتية بواسطة الملاحة الجوية: الكوليرا، والتيفوس (الوبائي)، والجذري، والحمى الصفراء، والطاعون، وغيرها من الأمراض المعدية التي تقرر الدول المتعاقدة تحديدها من وقت لآخر، ...
- انشاء واستعراض وتعديل، حسب الاقتضاء، التنظيمات الوطنية التي تقضي بتنفيذ قوانين الدولة في مجالات الجمارك والهجرة والحجر الصحي المرتبطة بالحركة الدولية الجوية.	المادة الثانية والعشرون - تبسيط الاجراءات توافق كل دولة متعاقدة على أن تتخذ، عن طريق اصدار أنظمة خاصة أو بأي وسيلة أخرى، كل التدابير العملية لتسهيل ملاحه الطائرات بين أقاليم الدول المتعاقدة وتسريعها، وتجنب أي تأخير لا داعي له للطائرات والطواقم والركاب والبضائع، خصوصاً فيما يتعلق بتطبيق قوانين الهجرة والحجر الصحي والجمارك واجراءات التصريح.
- انشاء وتعديل، حسب الاقتضاء، اجراءات الجمارك والهجرة المطبقة في المطارات لمواءمتها مع القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها المنصوص عليها في الملحق التاسع. - دعم وتأييد الاصدار الوطني لجوازات السفر ووثائق السفر الأخرى بموجب مواصفات الايكاو المحددة في الوثيقة Doc 9303 - وثائق السفر المقروءة آلياً.	المادة الثالثة والعشرون - اجراءات الجمارك والهجرة تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تضع، الى الحد الذي تراه ممكناً من الوجهة العملية، اجراءات الجمارك والهجرة المتعلقة بالملاحه الجوية الدولية طبقاً لأساليب العمل التي قد تقرر أو يوصى بها من وقت لآخر بمقتضى هذه الاتفاقية. ...
- المشاركة في اعمال الايكاو لتطوير الملحق التاسع. - استعراض الاجراءات الوطنية بشكل منتظم بهدف ضمان اتساقها مع أحكام الملحق التاسع.	المادة السابعة والثلاثون - اعتماد القواعد القياسية والاجراءات الدولية تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة من التوحيد في الأنظمة والقواعد القياسية والاجراءات والتنظيم، فيما يتعلق بالطائرات والأفراد والطرق الجوية والخدمات المساعدة، في جميع الأمور التي يؤدي فيها هذا التوحيد الى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها. ... (ي) اجراءات الجمارك والهجرة. ...

مهام التنفيذ	متطلبات اتفاقية شيكاغو
- اجراء استعراض دوري لمدى امتثال كل الوكالات ذات الصلة لأحكام الملحق التاسع وإبلاغ الايكاو بأي اختلافات بين الممارسات الوطنية والقواعد القياسية ذات الصلة.	المادة الثامنة والثلاثون - الخروج عن القواعد القياسية والاجراءات الدولية على أي دولة ترى أنه يتعذر عليها عمليا الامتثال في كل الجوه لأي من هذه القواعد القياسية أو الاجراءات الدولية، أو جعل قواعدها أو اجراءاتها الخاصة متفقة تماما مع أي من القواعد القياسية أو الاجراءات الدولية بعد تعديل هذه الاجراءات، أو ترى من الضروري اعتماد أنظمة أو اجراءات مختلفة في ناحية معينة عن الأنظمة أو الاجراءات التي قررتها قاعدة قياسية دولية، أن تبلغ فورا منظمة الطيران المدني الدولي بالاختلافات بين اجراءاتها الخاصة وبين الاجراءات التي قررتها القاعدة القياسية الدولية. ...

٣ - التنظيم والإدارة

٣-١ تقع المسؤولية الرئيسية عن البرنامج الوطني للتسهيلات على عاتق سلطة الطيران المدني أو وزارة النقل. الا أن نجاح هذا البرنامج يتطلب المشاركة الفعالة للوزارات أو الهيئات الأخرى مثل:

الهجرة	الجمارك
جوازات السفر/سلطات اصدار تأشيرات سفر	الشؤون الخارجية
الصحة العامة	الزراعة/البيئة
سلطات اصدار بطاقات الهوية	الأمن ومراقبة المخدرات
	السياحة

٣-٢ اضافة الى ذلك، تكون المشاركة الفعالة لسلطات المطار (العامة أو الخاصة) وشركات الطيران الدولية المحلية أو المنظمات التي تمثلها مسألة ضرورية.

٣-٣ توجد ضمن الهيئات الأخرى التي يمكن أن تلعب دورا استشاريا الهيئات الحكومية أو المنظمات غير الحكومية التي تشجع السياحة الدولية والتجارة.

٣-٤ ان الكيان الموصى به لتنفيذ البرنامج الوطني للتسهيلات هو **اللجنة الوطنية للتسهيلات**، المكونة من رؤساء الهيئات الحكومية المعنية والرؤساء التنفيذيين للمنظمات الوطنية التي تمثل شركات الطيران وسلطات المطار. وينبغي أن يكون رئيس اللجنة مسؤولا اداريا رفيع المستوى في سلطة الطيران المدني أو سلطة مختصة. وبغية الحفاظ على صلة وثيقة بين اللجنة الوطنية للتسهيلات واللجنة الوطنية لأمن الطيران، يجوز لأعضاء مناسبين من اللجنة الوطنية لأمن الطيران أن يكونوا أيضا أعضاء في اللجنة الوطنية للتسهيلات والعكس بالعكس.

٣-٥ يمكن، لأغراض تنفيذ أعمال اللجنة، أن يختار أعضاء اللجنة شخصا واحدا أو أكثر من المستوى المتوسط للإدارة في هيئاتهم المعنية لتمثيلهم في الاجتماعات على مستوى الموظفين (مجموعات عمل). وينبغي أن يكون لدى هؤلاء المسؤولين سلطة كافية للنياحة عن منظماتهم والبدء في اتخاذ الاجراءات اللازمة دعما لعمل اللجنة.

وينبغي على الرئيس أن يختار شخصا مسؤولا من المستوى المتوسط للإدارة في إدارته أو وكالته لعقد اجتماعات على مستوى الموظفين ورئاستها.

٦-٣ يعود قرار عقد اجتماعات اللجنة الوطنية للتسهيلات أو ممثلي الأعضاء فضلا عن تواتر ومكان عقد مثل هذه الاجتماعات إلى رئيس اللجنة. وتعتمد ترتيبات العمل الرامية إلى إنهاء العديد من مهام التنفيذ على طبيعة المهمة والمسألة المطروحة.

٤ - وضع برنامج وطني للتسهيلات

١-٤ يفضل تحديد السلطات المرتبطة بالبرنامج الوطني للتسهيلات وأن تكون العضوية في اللجنة الوطنية للتسهيلات من خلال تشريع أو تنظيم أو إجراءات تنفيذية صادرة عن رئيس الدولة بغية ضمان مشاركة مختلف الهيئات ومجموعات قطاع الصناعة المعنية وضمان الاستمرارية. وينبغي على المدير العام للطيران المدني أو السلطة المختصة البدء في عملية الحصول على مثل هذا التكليف من خلال النظام السياسي الوطني.

— انتهى —