



الجمعية العمومية - الدورة الأربعون

تقرير اللجنة الفنية

عن

البند ٢٨ من جدول الأعمال

(مقدم من رئيس اللجنة الفنية)

أقرت اللجنة الفنية التقرير المرفق عن البند ٢٨ من جدول الأعمال.
ويُوصى بأن تعتمد الجلسة العامة القرارات ١/٢٨، و٢/٢٨، و٣/٢٨
و٤/٢٨.

ملاحظة — بعد إزالة هذه الصفحة، ينبغي وضع هذه الورقة في مكانها المناسب في حافظة التقرير.

البند ٢٨ من جدول الأعمال: سلامة الطيران وسياسة الملاحة الجوية

الخطة العالمية للسلامة الجوية

١-٣٤ استعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/51 التي قدمها المجلس والتي تعرض طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ (الطبعة الثالثة) من الخطة العالمية للسلامة الجوية (الوثيقة 10004 Doc) لنقرها الجمعية العمومية. وتعرض الخطة بصيغتها المنقحة التوجّه الاستراتيجي العالمي في مجال السلامة وتقدّم الإطار العام الذي سيتمّ فيه وضع وتنفيذ خطط التنفيذ الإقليمية ودون الإقليمية والوطنية، مما يكفل اتساق وتنسيق الجهود الرامية إلى تحسين سلامة الطيران المدني الدولي. وأوصت اللجنة بأن تقر الجمعية العمومية طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية.

٢-٣٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/195، المقدمة من بوليفيا، بدعم من دول أمريكا الجنوبية ولجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية^١، والوثيقة A40-WP/325 المقدمة من البرازيل بدعم من دول أمريكا الجنوبية ولجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية^٢ والوثيقة A40-WP/401 المقدمة من بيرو برعاية دول أمريكا الجنوبية ولجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية^٣، بخصوص طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية. واتفقت اللجنة على ضرورة أن تواصل الإيكاو دعم تنفيذ الخطة في إطار البرنامج العالمي الراسخ للسلامة الجوية، بما فيه من أدوات وحلقات عمل لأغراض الإرشاد وبناء القدرات بغية مساعدة الدول والجهات المعنية على تحقيق أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية. واتفقت اللجنة أيضاً على ضرورة زيادة المساعي التعاونية من خلال الآليات التطوعية وضرورة أن تشارك الدول وكيانات قطاع الطيران مشاركة نشطة في المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs) التي تندرج في نطاقها. واتفقت اللجنة كذلك على ضرورة أن تنظر الإيكاو، من خلال فريق الخبراء المناسب، في إدراج فصل عام في الطبقات القادمة للخطة العالمية للسلامة الجوية بشأن أهمية بناء قدرات الدول في مجال إدارة الطيران المدني. وأعربت اللجنة عن دعمها لخطة السلامة لإقليم أمريكا الجنوبية (SAMSP)، التي تيسّر تنفيذ أهداف وغايات طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية.

٣-٣٤ وقُدمت ورقتان إعلاميتان إحداهما من الأرجنتين (A40-WP/522) والأخرى من مؤسسة سلامة الطيران (FSF) (A40-WP/460).

خطة الملاحة الجوية العالمية

٤-٣٤ استعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/24 التي قدمها المجلس ودعا فيها إلى إقرار الطبعة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية (الوثيقة 9750 Doc)، المتاحة عبر بوابة هذه الخطة على شبكة الإنترنت (<https://www4.icao.int/ganportal>)، باعتبارها الاتجاه الاستراتيجي للملاحة الجوية العالمية، وتضمنت تعديلاً للقرار ٣٩-١٢: "تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية". وحظيت ورقة العمل A40-WP/24 بدعم من ورقة العمل A40-WP/215 التي قدمتها سنغافورة وشاركت في رعايته فيجي، واليابان، وجزر مارشال، وناورو، وبالاو، وتايلند، وترينيداد وتوباغو، والمملكة المتحدة ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، التي شددت على أهمية مواصلة خطط الملاحة

^١ بليز والبرازيل وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وغيانا وهندوراس ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وأوروغواي وجمهورية فنزويلا البوليفارية.

^٢ بليز ودولة بوليفيا المتعددة القوميات وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وغيانا وهندوراس ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وأوروغواي وجمهورية فنزويلا البوليفارية.

^٣ بليز ودولة بوليفيا المتعددة القوميات والبرازيل وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وغيانا وهندوراس ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وأوروغواي وجمهورية فنزويلا البوليفارية.

الجوية العالمية، والإقليمية والوطنية وعلى ضرورة إعداد الخطط الإقليمية للملاحة الجوية في نسق إلكتروني، على غرار الخطة العالمية للملاحة الجوية. وأوصت اللجنة بأن تقر الجمعية العمومية الطبعة السادسة للخطة العالمية للملاحة الجوية، بما في ذلك عملية رعايتها.

٥-٣٤ ناقشت اللجنة ورقة العمل A40-WP/230، المقدمة من أستراليا، والتي اعترفت بأن الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) هي موضع تركيز السياسات والأولويات والاستراتيجيات في مجال الملاحة الجوية العالمية. ولتسليط الضوء على هذه السياسات والأولويات والاستراتيجيات وجعلها سهلة المنال، اتفقت اللجنة على أنه ينبغي للإيكاو النظر في تحسين الملخص التنفيذي للطبعة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) لكي تستخدمه جميع الدول وصناع القرار الرئيسيين. وأعلمت اللجنة بأن الإيكاو قد شكلت فريق خبراء لإعداد وصيانة الطبقات المقبلة للخطة المذكورة استجابة للتوصيتين ١-١/١ و ٤-٣/١ المنبثقتين عن المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/13).

٦-٣٤ أيدت اللجنة ورقة العمل A40-WP/84، المقدمة من فنلندا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء،^٤ والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)، التي شاركت في رعايتها كندا، وسنغافورة وجمهورية كوريا، والتي عززت الطبعة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP)، مع الطبعة الجديدة من الخطة العالمية لسلامة الجوية (GASP، الوثيقة 10004 Doc)، بوصفها إطاراً استراتيجياً لدفع رقمنة الملاحة الجوية وتحولها. واتفقت اللجنة على أنه ينبغي للإيكاو أن تستفيد من الشراكات مع البرامج الواسعة النطاق لتحديث إدارة الحركة الجوية (ATM) لإعداد عناصر حزم التحسينات في منظومة الطيران. واتفقت اللجنة أيضاً على أن تحديث الملاحة الجوية يتطلب على نحو متزايد خدمات تشغيلية ذات نطاق عالمي. وسعيًا لتيسير تقديم هذه الخدمات العالمية بصورة مُحكمة تراعي فعالية التكاليف ولتفادي انتشارها بلا طائل، أوصت اللجنة الإيكاو بالنظر في وضع مبادئ أساسية لإنشائها وصيانتها. واتفقت اللجنة على أنه، بدلاً من تحديد المسار المباشر لحزم تحسينات منظومة الطيران، ينبغي للإيكاو أن تنفذ آليات مواعمة مشتركة بين الأقاليم لكفالة التطوير المتوازن للملاحة الجوية العالمية على نحو يتماشى مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب". وأشارت اللجنة إلى أهمية ضمان الاتساق والتكامل بين خطط الإيكاو العالمية وغيرها من السياسات والاستراتيجيات ذات الصلة بهذا الموضوع.

٧-٣٤ استعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/150، التي قدمتها دولة الإمارات العربية المتحدة، والتي شجعت على اعتماد عملية لوضع قواعد قياسية منسقة عالمياً بغية تحديث نظم الملاحة الجوية من خلال إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU). ولتلبية متطلبات الوتيرة المتلاحقة للتطورات التكنولوجية، ومتطلبات نماذج التشغيل التابعة للدول أو لقطاع الطيران، أوصت اللجنة بأن تقوم الإيكاو، مع مراعاة المبادئ المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو، باستعراض وتعزيز عمليات وضع القواعد القياسية لديها لتعمل بطريقة أكثر مرونة، وذلك بتطبيق نهج متعدد المجالات وتعزيز الإدارة المتكاملة للمخاطر بغية معالجة المبادرات الجديدة والقضايا الناشئة في الوقت المناسب. وأوصت اللجنة أيضاً بأن تنظر الإيكاو في وضع إرشادات من أجل تجهيز إصدارات القواعد القياسية الفنية دعماً لإدارة القواعد القياسية الفنية من أجل ضمان التنفيذ المنسق للحلول المبتكرة.

^٤ النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص وجمهورية التشيك والدانمارك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وهنغاريا وأيرلندا وإيطاليا ولافتيا وليتوانيا ولكسمبورج ومالطا وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد والمملكة المتحدة.

^٥ ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وأيسلندا وجمهورية مولدوفا وموناكو والجبل الأسود ومقدونيا الشمالية والنرويج وسان مارينو وصربيا وسويسرا وتركيا وأوكرانيا.

٨-٣٤ استعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/158، المقدمة من ٥٤ دولة متعاقدة^٦ من الدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك)، بشأن إدارة المعلومات على صعيد المنظومة (SWIM) وضرورة دمج متطلبات قابلية التشغيل البيني العالمي في الخطط الإقليمية للملاحة الجوية. وأشارت اللجنة إلى تحديات قابلية التشغيل البيني التي اعتُبرت مثبطات رئيسية لتبادل المعلومات في بيئة تدعم إدارة المعلومات على صعيد المنظومة (SWIM). واتفقت اللجنة على أنه يتعين على الإيكاو وضع مزيد من المواد الإرشادية لدعم التشغيل البيني من خلال تحديد ودمج متطلبات طبقات إطار التشغيل البيني العالمي لإدارة المعلومات على صعيد المنظومة (SWIM) في الخطط الإقليمية للملاحة الجوية. واتفقت اللجنة أيضاً على أن التنسيق بين الجهات المعنية المشاركة ينبغي أن يُدرج في إطار نظام إدارة المعلومات على صعيد المنظومة (SWIM)، سعياً إلى منع حدوث انتهاكات أمنية محتملة وهجمات إلكترونية. بالإضافة إلى ذلك، أشارت اللجنة إلى مبادرة إقليم أفريقيا والمحيط الهندي (AFI) لإنشاء قواعد بيانات إقليمية لمعلومات الطيران.

٩-٣٤ أحاطت اللجنة علماً بإطار اللبنة الأساسية (BBB) واتفقت على أنه، وفقاً لما هو مبين في الوثيقة A40-WP/84، يمثل خط الأساس لتحديث أي نظام للملاحة الجوية. وأعلمت اللجنة بأن التزامات التنفيذ، وكذلك تقديم التقارير والامتثال لإطار اللبنة الأساسية (BBB)، لا ترتب على الدول التزامات تنفيذية إضافية ولا آليات محددة لإعداد التقارير.

١٠-٣٤ استعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/156، المقدمة من ٥٤ دولة متعاقدة^٦ من الدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك)، بشأن تطبيق إطار اللبنة الأساسية (BBB) لإدارة معلومات الطيران (AIM) وتنسيق نموذج تبادل معلومات الطيران (AIXM) وتطوراتها. واتفقت اللجنة على أنه ينبغي للإيكاو أن تواصل تعزيز معلومات الطيران المضمونة الجودة في إطار اللبنة الأساسية (BBB) ودعم تنسيق نماذج تبادل المعلومات وإصداراتها المقبلة. وأبلغت اللجنة أنه استجابة للتوصية ٣-١/١ المنبثقة عن المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/13)، والتي وافق عليها المجلس، أصبح تنفيذ هذه المقترحات جارياً بالفعل في إطار برنامج عمل الإيكاو في مجال الملاحة الجوية.

١١-٣٤ وشددت اللجنة على أهمية اعتماد عملية منسقة عالمياً لإدارة الأداء، تستند إلى اتخاذ القرارات بطريقة تعاونية، لتحديث الملاحة الجوية، وأحاطت علماً بعملية إدارة الأداء المكونة من ست خطوات والمفصلة في الطبعة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP). وفي هذا الصدد، أيدت اللجنة ورقة العمل A40-WP/212، التي قدمتها سنغافورة وشاركت في رعايتها اليابان وتايلند والولايات المتحدة ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، والتي أبرزت أهمية وفوائد النهج التعاوني القائم على الأداء. واتفقت اللجنة على أنه ينبغي للإيكاو وضع مواد إرشادية لتيسير اضطلاع مقدمي خدمات الملاحة الجوية بصورة أساسية بتنفيذ مؤشرات الأداء الرئيسية التسعة عشر المدرجة في الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) وكذلك لتشجيع مشاركة جميع الجهات المعنية. واتفقت اللجنة أيضاً على أنه ينبغي للإيكاو أن تواصل تطوير إطار الأداء من خلال تحديد مؤشرات أداء رئيسية في جميع مجالات الأداء الرئيسية للإيكاو.

١٢-٣٤ استعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/168، التي قدمتها المملكة العربية السعودية، والتي أبرزت الحاجة إلى آلية إرشادية شاملة لمساعدة مختلف الجهات المعنية في مجال الطيران على اختيار العناصر المناسبة من حزم التحسينات في منظومة الطيران للارتقاء إلى الحد الأقصى، في الوقت المناسب، بالسلامة وبالفوائد التشغيلية والمالية، وأوصت الإيكاو

^٦ الجزائر وأنغولا وبنن وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي وكابو فيردي والكاميرون وجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية وإريتريا وإسواتيني وإثيوبيا وغابون وغامبيا وغانا وغينيا وغينيا بيساو وكينيا وليسوتو وليبيريا وليبيا ومدغشقر وملاوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزمبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وساو تومي وبرنسيبي والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب إفريقيا وجنوب السودان وتوغو وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزمبابوي.

بوضع أداة لمساعدة الدول والأقاليم في تحديد العناصر المناسبة من حزم التحسينات في منظومة الطيران. وأبلغت اللجنة أن أداة التخطيط الاستراتيجي الموجه نحو الأداء (AN-SPA)، والتي أتاحت تحديد عناصر حزم التحسينات في منظومة الطيران المناسبة لبيئات التشغيل المختلفة، باتت متاحة للجمهور على بوابة الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) وجهازه لإقرارها. وشجعت الدول، إلى جانب الجهات المعنية الأخرى في مجال الطيران، على تنفيذ عملية لإدارة الأداء واستخدام الأداة لتقييم احتياجاتهم وكذلك لتقديم تعليقات إلى الإيكاو لأغراض الإقرار والتحسين. وأقرت اللجنة بأنه قد يتعين تعزيز التخطيط الاستراتيجي الموجه نحو الأداء (AN-SPA) للوفاء بالمتطلبات المحددة من حيث التشغيل الآلي وتحليل البيانات. وأبلغت اللجنة أيضاً أنه وفقاً للتوصية ١-٢/١ المنبثقة عن المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/13)، زودت الإيكاو الدول على بوابة الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) بالقدرة على تبادل معلومات التنفيذ في هذا الشأن باستخدام عنصر حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU). وشجعت الدول على تبادل خبراتها في تنفيذ عناصر هذه الحزم، بما في ذلك المعايير المستخدمة لاختيار تحسينات تشغيلية محددة.

٣٤-١٣ أقرت اللجنة بأهمية تحقيق الاتساق بين الجهود العالمية والإقليمية والوطنية فيما يتعلق بتحديث الملاحة الجوية. واتفقت اللجنة على أنه ينبغي حث الدول الأعضاء والمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ وجميع أعضاء أوساط الطيران، على مواصلة تحسين نظام الملاحة الجوية وفقاً للخطة العالمية للملاحة الجوية ليتسنى تكييفها مع الفرص والتحديات المحلية والإقليمية والعالمية في الوقت المناسب وبصورة منهجية. واتفقت اللجنة بوجه خاص على أنه ينبغي حث الدول الأعضاء على تخطيط وإعداد وتنفيذ أنشطة، بواسطة عملية تعاونية لاتخاذ القرارات، من أجل إكفاء الوعي بشأن المفاهيم الرئيسية لإدارة الحركة الجوية. واتفقت اللجنة أيضاً على حث الإيكاو والدول الأعضاء والمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ على مواصلة الخطط الإقليمية والوطنية مع الخطة العالمية للملاحة الجوية، على أن تقوم مكاتب الإيكاو الإقليمية وكل مجموعة من المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ بتيسير الأنشطة وتنسيقها بغية تحقيق الاتساق والمواءمة على الصعيد الإقليمي.

٣٤-١٤ استعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/450، المقدمة من كولومبيا برعاية من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC)^٧، والتي حللت العلاقة بين الخطة الوطنية للملاحة الجوية، ونظام إدارة الصيانة (MMS) ونظام إدارة السلامة (SMS) من أجل تحقيق نظام ملاحة جوي متكامل وقابل للتوسيع وعالي الأداء. واتفقت اللجنة على أن التفاعل السلس بين هذه الأدوات الثلاث سيتيح اتخاذ قرارات ملائمة وجيدة التوقيت وفعالة من حيث التكلفة فيما يخص الخدمات الأساسية والتحسينات التشغيلية المبيّنة في إطار اللبنة الأساسية (BBB) وإطار حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU)، على التوالي، وأوصت الإيكاو، من هذا المنطلق، بوضع مواد إرشادية بشأن الروابط بين خطط الملاحة الجوية الوطنية ونظام إدارة الصيانة (MMS) ونظام إدارة السلامة (SMS) في إطار الترابط بين الخطة العالمية للملاحة الجوية والخطة العالمية للسلامة الجوية.

٣٤-١٥ استعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/203، التي قدمتها منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) بشأن مفاهيم تحسين السلامة والقدرة على التنبؤ والكفاءة التشغيلية، بالتباعد نهج كلي في استخدام التكنولوجيا الجديدة وإدراج مبادرات تحديث نظم إدارة الحركة الجوية (ATM) في النظم القائمة، والاضطلاع في الوقت نفسه ببناء الثبات الإلكتروني وضمان إجراء قياس متين للأداء. واتفقت اللجنة على أنه ينبغي، كما هو مبين في الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP)، حث الدول على بذل جهد تعاوني ومنسق من أجل ما يلي: توفير الملاحة الجوية؛ وتعزيز النهوض بالبنية الأساسية

^٧ أوروبا وبلجيكا وبوليفيا والبرازيل وشيلي وكوستاريكا وكوبا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وجمهورية الدومينيكان وجمهورية فنزويلا البوليفارية.

لنظم إدارة الحركة الجوية (ATM)؛ وضمان التشغيل البيئي والاتساق بين نظم إدارة الحركة الجوية لتجنب تجزئة المجال الجوي.

١٦-٣٤ ناقشت اللجنة ورقة العمل A40-WP/191، التي قدمها اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)، والتي سلطت الضوء على أوجه القصور في البنية الأساسية لنظم إدارة الحركة الجوية (ATM) وحددت ثلاثة مجالات رئيسية باعتبارها حاسمة لدى إجراء أي تحسين في البنية الأساسية. واتفقت اللجنة على أنه ينبغي حث الدول على أن تقوم، بعد إجراء ما يلزم من تقييم تشغيلي وتحديد للأولويات من خلال تطبيق نهج قائم على الأداء، بتنفيذ مكونات البنية الأساسية اللازمة لتحمل أحجام الحركة الجوية الحالية والمتوقعة، بما يتماشى مع الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP). ولتلبية احتياجات هذا النمو المتوقع في الطلب، اتفقت اللجنة على أنه ينبغي حث الدول أيضاً على الانخراط في شراكة مع جميع الجهات المعنية بالطيران لتحديد ومعالجة تحديات البنية الأساسية في الوقت المناسب.

١٧-٣٤ وأحيط علماً بورقة معلومات مقدمة من جمهورية كوريا (A40-WP/378).

١٨-٣٤ وفي ضوء المناقشة، اتفقت اللجنة على تقديم القرار التالي إلى الجلسة العامة لاعتماده وليلج محل قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٢:

القرار ٢٨-١: تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية

لما كانت الإيكاو تسعى لبلوغ الغرض المتمثل في تحقيق تطور الطيران المدني بشكل آمن ومنظم عبر التعاون بين الدول الأعضاء والجهات المعنية الأخرى؛

ولما كانت المنظمة قد وضعت، لتحقيق هذا الغرض، أهدافاً استراتيجية، بما في ذلك أهداف للسلامة والقدرات والكفاءة؛

وإقراراً بأهمية تحقيق أطر عالمية لدعم أهداف الإيكاو الاستراتيجية؛

وإقراراً بأهمية التنفيذ الفعال للخطط والمبادرات الإقليمية والوطنية على أساس الأطر العالمية؛

وإقراراً بأن أفضل وسيلة لتحقيق المزيد من التقدم فيما يخص تحسين سلامة وكفاءة وسعة الطيران المدني هي اتباع نهج تعاوني وتعاودي ومتناسق في الشراكة مع جميع الجهات المعنية تحت قيادة الإيكاو؛

وإشارةً إلى قيام المجلس بإقرار الطبعة الثانية الثالثة من الخطة العالمية للسلامة الجوية وإقرار الطبعة الخامسة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تقر الطبعة الثانية الثالثة من الخطة العالمية للسلامة الجوية باعتبارها التوجيهات الاستراتيجية العالمية للسلامة والطبعة الخامسة السادسة والخطة العالمية للملاحة الجوية باعتبارها التوجيهات الاستراتيجية العالمية للملاحة الجوية؛

٢- تقرر أنه يجب على الإيكاو أن تقوم بتنفيذ وتحديث "الخطة العالمية للسلامة الجوية" و"الخطة العالمية للملاحة الجوية" لتحقيق الأهداف الاستراتيجية ذات الصلة بالمنظمة، مع ضمان الاستقرار اللازم؛

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 الخطط للتنفيذ الإقليمية وشبه الإقليمية والوطنية وبالتالي ضمان اتساق وتناسق وتنسيق الجهود الرامية إلى تحسين كفاءة وسلامة وسعة الطيران المدني الدولي؛
- 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 أن تثبت تمتعها بالإرادة 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 الإيكاو 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 ازدواجية 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** الأمانة العامة بالترويج للخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية وإتاحتها والإبلاغ عنهما بفعالية؛
- ١٠- **تعلم** أن قرار الجمعية العمومية هذا يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٨/٤-٣٩ بشأن تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة.

المرفق (أ)

الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP)

و**انطلاقاً** من التأكيد مجدداً أن الهدف الأولي للمنظمة يبقى تحسين السلامة وما يرتبط بذلك من تقليل لعدد الحوادث وما تقضي إليه من وفيات في إطار نظام الطيران المدني الدولي؛

و**إقراراً** بأن السلامة الجوية مسؤولية تتقاسمها الإيكاو والدول الأعضاء وجميع الجهات المعنية الأخرى؛

و**إقراراً** بأن منافع السلامة الجوية يمكن جنيها من الشراكات بين الدول وقطاع الطيران؛

و**إقراراً** بأن المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة (عام ٢٠١٠) أعاد التأكيد على الحاجة إلى تطور إطار الإيكاو للسلامة بشكل مستمر لضمان الإبقاء على فعالية وكفاءة البيئة التنظيمية والاقتصادية والفنية المتغيرة؛

و**إشارة** إلى أن الزيادة المتوقعة في الحركة الدولية للطيران المدني الدولي ستؤدي إلى زيادة عدد حوادث الطائرات ما لم يتم خفض معدل الحوادث؛

وإقراراً بضرورة الحفاظ على ثقة الجمهور في النقل الجوي من خلال تيسير الحصول على معلومات السلامة ذات الصلة؛
 وإقراراً بأن النهج الاستباقي الذي يتم بمقتضاه وضع استراتيجية لتحديد الأولويات والأهداف والمؤشرات في إدارة مخاطر السلامة له أهمية قصوى لتحقيق مزيد من التحسينات في السلامة الجوية؛
 وإقراراً بإنشاء الإيكاو لمجموعات إقليمية للسلامة الجوية، مع مراعاة احتياجات الأقاليم المختلفة والبناء على هياكل وأشكال التعاون القائمة فعلاً؛
 وإشارة إلى النية في تطبيق مبادئ لإدارة السلامة في الخطة العالمية للسلامة الجوية بشكل مستمر كأداة لتحسين السلامة الجوية من خلال التركيز على الإجراءات عندما تكون الحاجة ماسة لها؛
 وإشارة إلى وضع خريطة طريق عالمية للسلامة الجوية، كخطة عمل لمساعدة أوساط الطيران في تنفيذ مبادرات السلامة الواردة في الخطة العالمية للسلامة الجوية، من خلال إطار مرجعي محكم ومشارك لجميع الجهات المعنية؛
 وإشارة إلى ضرورة مساعدة الدول الأعضاء على تنفيذ مبادئ إدارة السلامة والتخفيف من المخاطر المتعلقة بمسائل تشغيلية محدّدة؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تشدّد على الحاجة إلى التحسين المستمر للسلامة الجوية 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- تشدّد على أن الموارد المحدودة لمجتمع الطيران الدولي ينبغي استخدامها استراتيجياً لدعم الدول والأقاليم التي يكون نضجها في مجال مراقبة السلامة ليس على مستوى مقبول؛
- ٣- تحثّ الدول الأعضاء على دعم أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية من خلال تنفيذ مبادرات السلامة المبيّنة فيها تنفيذ الخطط الوطنية للسلامة الجوية بما يتوافق مع الخطة العالمية للسلامة الجوية لمواصلة التقليل من الوفيات والمخاطر التي قد تفضي إلى الوفيات؛
- ٤- تحثّ 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 ومؤشرات متسقة مع أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية بغرض خفض عدد ومعدلات حوادث الطائرات تنفيذ الخطط الإقليمية للسلامة الجوية بما يتوافق مع الخطة العالمية للسلامة الجوية لمواصلة التقليل من الوفيات والمخاطر التي قد تفضي إلى الوفيات؛
- ٥- تحثّ الدول على القيام على نحو كامل بمراقبة السلامة الجوية على 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- تشجّع الإيكاو على مواصلة إعداد خريطة الطريق للخطة العالمية للسلامة الجوية، حسب الاقتضاء.

المرفق (ب)

الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP)

لما كان تعزيز سلامة وسعة وكفاءة عمليات الطيران الجوي يشكل عنصراً أساسياً في أهداف الإيكاو الاستراتيجية؛

وإذ اعتمدت في القرار ٣٨=٤٠-xx بياناً موحداً بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة المتصلة تحديداً بالملاحة الجوية؛
ومع إدراك أهمية الخطة العالمية للملاحة الجوية بوصفها استراتيجية تشغيلية وجزءاً من سلة التدابير المتاحة لحماية البيئة
لتحقيق الأهداف الطموحة العالمية للإيكاو في مجال انبعاثات ثاني أكسيد الكربون؛

ومع إدراك أن عدداً كبيراً من الدول والأقاليم يُعدّ جيلاً جديداً من الخطط خططاً جديدة لتحديث الملاحة الجوية في دولها وأقاليمها:

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تكلف المجلس أن يستخدم الإرشادات الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية من أجل وضع برنامج العمل الفني للإيكاو وتحديد أولوياته في مجال الملاحة الجوية؛
- ٢- تحثّ المجلس على تزويد الدول بخريطة طريق التوحيد القياسي على النحو المعلن في الخطة العالمية للملاحة الجوية كأساس لبرنامج عمل الإيكاو؛
- ٣- تدعو الدول والمجموعات الإقليمية المعنية بالتخطيط والتنفيذ وقطاع الطيران إلى استخدام الإرشادات الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية لتخطيط وتنفيذ الأنشطة التي تحدد الأولويات والأهداف والمؤشرات المتسقة مع الأهداف المتناغمة على المستوى العالمي، مع مراعاة الاحتياجات التشغيلية؛
- ٤- تدعو الدول إلى مراعاة الإرشادات الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية بوصفها من الإجراءات لتنفيذ تحسينات تشغيلية التي تتم بالكفاءة لحماية البيئة كجزء من استراتيجيتها الوطنية لخفض الآثار المترتبة على البيئة، بما في ذلك انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن عمليات الطيران الدولي؛
- ٥- تدعو الدول ومجموعات الإيكاو الإقليمية المعنية بالتخطيط والتنفيذ وقطاع الطيران إلى تزويد الإيكاو، وتزويد بعضها بعضاً، في الوقت المناسب بالمعلومات عن وضع تنفيذ الخطة العالمية للملاحة الجوية، بما في ذلك الدروس المستفادة من تنفيذ أحكامها؛
- ٦- تدعو مجموعات الإيكاو الإقليمية المعنية بالتخطيط والتنفيذ إلى استخدام الأدوات الموحدة للإيكاو أو الأدوات الإقليمية الملائمة من أجل القيام برصد تنفيذ نظم الملاحة الجوية، والتعاون مع الإيكاو في القيام بالتحليل المرتبط بذلك؛
- ٧- 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 المرتبطة بتنفيذ التحسينات التشغيلية المحددة في إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران؛

٨- تحثّ الدول التي هي بصدد وضع الجيل الجديد من الخطط تعكف على وضع خطط جديدة للملاحة الجوية، بغرض تحديث نُظم الملاحة الجوية لديها أن تتسق مع الإيكاو وتوائم خططها من أجل ضمان المواعمة والاتساق على الصعيدين الإقليمي و العالمي؛

٩- توجّه المجلس إلى مواصلة تطوير الخطة العالمية للملاحة الجوية مع الحرص على مواكبتها التطورات التكنولوجية والاحتياجات التشغيلية.

سياسة إدارة السلامة

٣٤-١٩ استعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/52 التي قدمها المجلس التي تقترح تحديثات لقراري الجمعية العمومية ٣٨-٣ و ٣٨-٤ فيما يتعلق بحماية معلومات السلامة. ونكرت اللجنة بأن الجمعية العمومية قد كلفت المجلس بموجب هذين القرارين بأن يتخذ، ضمن جملة أمور، ما يلزم من خطوات لإحراز تقدم حقيقي نحو إعداد أحكام جديدة و/أو معدلة بشأن حماية معلومات السلامة في كل من الملحق الثالث عشر - "التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات"، والملحق التاسع عشر - "إدارة السلامة"، والملحق الأخرى، حسب الاقتضاء، ووضع مواد إرشادية في هذا الشأن. وبناءً على ذلك، اعتمد المجلس في عام ٢٠١٦ تعديلات جديدة على الملحقين الثالث عشر والتاسع عشر، وعلى الملحق السادس - "تشغيل الطائرات". واتفقت اللجنة على أن التحديثات المقترحة على قراري الجمعية العمومية تعكس تعديلات الملاحق وتتماشى مع المادة الإرشادية ذات الصلة.

٣٤-٢٠ وفي ضوء ما تقدّم، اتفقت اللجنة على تقديم القرارين التاليين إلى الجلسة العامة لاعتمادهما وليحلا محل قراري الجمعية العمومية ٣٨-٣ و ٣٨-٤:

القرار ٢/٢٨: حماية بعض سجلات التحقيق في الحوادث والوقائع

لما كان الغرض الرئيسي للمنظمة هو ضمان سلامة الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم؛
ولما كان من الضروري التسليم بأن الغرض من التحقيق في الحوادث والوقائع ليس إلقاء اللوم أو تحميل المسؤولية؛
وإذ تدرك ضرورة إتاحة جميع المعلومات ذات الصلة لمحتفي لسلطات التحقيق في الحوادث لتسهيل تحديد الأسباب و/أو العوامل المساهمة في الحوادث والوقائع بما يتيح اتخاذ الإجراءات الوقائية؛

وإذ تدرك أن منع وقوع الحوادث أمر ضروري للمحافظة على الثقة المستمرة في النقل الجوي؛
وإذ تدرك أن انتباه الجمهور سيظل مركزا على إجراءات التحقيق التي تجريها الدولة، بما في ذلك طلبات الاطلاع على سجلات الحوادث والوقائع؛

وإذ تدرك أن حماية بعض سجلات الحوادث والوقائع من الاستخدام غير المناسب الاستخدام لأغراض غير التحقيق في الحوادث والوقائع أمر ضروري لضمان التوفير المستمر لجميع المعلومات ذات الصلة لمحتفي لسلطات التحقيق في الحوادث في المستقبل؛

وإذ تدرك أن استخدام المعلومات المستقاة من التحقيقات في الحوادث، في المحاكمات العقابية، والمدنية، والإدارية والجنائية ليست طريقة للحفاظ على السلامة الجوية أو تحسينها؛

وإذ تدرك أن التدابير المتخذة حتى الآن لضمان حماية بعض سجلات الحوادث والوقائع قد لا تكون كافية، ومع الإحاطة علماً بإصدار الإيكاو لإرشادات قانونية وغير ذلك من الإرشادات لمساعدة الدول في هذا الصدد لأحكام جديدة ومحسنة بشأن حماية معلومات السلامة في الملحق الثالث عشر - "التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات"؛

وإذ تدرك أن الإرشادات القانونية الواردة في الإضافة (هـ) بالملحق الثالث عشر، والإضافة (ب) بالملحق التاسع عشر ستواصل مساعدة دول عديدة على وضع وتنفيذ وسائل لحماية سجلات بعض الحوادث والوقائع من الاستخدام غير المناسب الحاجة إلى إدراج سبل حماية سجلات التحقيق في الحوادث والوقائع التي يسردها الملحق الثالث عشر في القوانين الوطنية وذلك لكفالة أن يتمتع البت في السلطات المختصة المعينة من قبل الدول الأعضاء بالصفة القانونية ولتسهيل إجراء اختبار التوازن من قبل هذه السلطات؛

وبالنظر إلى أن ثمة حاجة لتحقيق توازن بين الحاجة لحماية معلومات السلامة تسجيلات التحقيق في الحوادث والوقائع والحاجة لإقامة العدل بصورة سليمة للكشف عنها أو استخدامها، وإلى أن الحماية ينبغي أن تكون على مستوى يتناسب مع طبيعة المعلومات التي يوفرها كل مصدر، وكذلك مع الهدف من وراء إنشاء هذه المعلومات لا تهدف إلى الحيلولة دون تحقيق العدالة؛

وإذ تضع في الاعتبار أن سلطات التحقيق في الحوادث وسلطات الطيران المدني أقرب بالحاجة لأن تقوم الإيكاو بالمزيد من الدراسة بشأن حماية معلومات السلامة لا يمكنها توفير الحماية سوى لبعض سجلات التحقيق التي تقع تحت سلطتها أو تصرفها؛

وإذ تقر بأن فرقة العمل المعنية بحماية المعلومات المنشأة عملاً بالتوصيات الصادرة عن المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران لعام ٢٠١٠ وطبقاً للقرار ٣٧-٢ قد أصدرت عدداً من الاستنتاجات والتوصيات فيما يتعلق بالاستخدام المناسب لمعلومات السلامة وحمايتها بغرض النظر فيها؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تدعو الدول الأعضاء إلى تجديد التزامها بحماية سجلات التحقيق في الحوادث والوقائع بموجب أحكام الملحق الثالث عشر؛

٢- تحث الدول الأعضاء على الاستمرار بمراجعة قوانينها ولوائحها وسياساتها الرامية إلى حماية بعض سجلات التحقيق في الحوادث والوقائع وعلى تعديلها حسب الاقتضاء لإزالة العوائق التي تعرقل عمليات التحقيق في الحوادث والوقائع ولضمان توافر جميع المعلومات ذات الصلة لسلطات التحقيق في الحوادث، وذلك امتثالاً للفقرة ٥-١٢ والمرفق ٢ من الملحق الثالث عشر، مع مراعاة الإرشادات القانونية لحماية المعلومات المستمدة من نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة التي أصدرتها الإيكاو؛

٢- تكلف المجلس بأن يقوم، مع الأخذ في الاعتبار استنتاجات وتوصيات فرقة العمل المعنية بحماية المعلومات ومواصلة العمل استناداً إلى هذه الاستنتاجات والتوصيات، باتخاذ ما يلزم من خطوات لإحراز تقدم حقيقي نحو إعداد أحكام جديدة و/أو معدلة في الملحق الثالث عشر والملاحق الأخرى، حسب الاقتضاء، ووضع المواد الإرشادية ذات الصلة قبل انعقاد الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية؛

٣- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٧-٢ ٣٨-٣.

القرار ٢٨/٣: حماية بيانات السلامة ومعلومات السلامة المعلومات المستمدة من نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة من أجل الحفاظ على السلامة الجوية وتحسينها التي تم جمعها للحفاظ على السلامة أو تحسينها، وحماية تسجيلات مسجلات الطيران في العمليات الاعتيادية

لما كان الهدف الأساسي للمنظمة مازال متمثلاً في تأمين سلامة الطيران المدني الدولي في العالم أجمع؛

وإذ تدرك أهمية التبادل الحر لمعلومات السلامة بين الجهات المعنية في شبكة الطيران؛

وإذ تذكر أن الملحق التاسع عشر - "إدارة السلامة" يمنح الحماية لبيانات السلامة ومعلومات السلامة التي تم جمعها للحفاظ على السلامة أو تحسينها وللمصادر ذات الصلة؛

وإذ تدرك أن حماية بيانات السلامة ومعلومات السلامة من الاستعمال غير الملائم والمصادر ذات الصلة أمر ضروري لضمان استمرار توافرها لمعلومات السلامة واتخاذ التدابير الوقائية السليمة في الوقت المناسب لأن استخدام بيانات السلامة ومعلومات السلامة لأغراض أخرى بخلاف الحفاظ على السلامة أو تحسينها قد يحول دون توافر مثل هذه المعلومات في المستقبل، وهو ما سيخلف تأثيراً سلبياً خطيراً على السلامة؛

وإذ تعتبر من الضروري تحقيق التوازن بين الحاجة إلى حماية بيانات السلامة ومعلومات السلامة والمصادر ذات الصلة للحفاظ على السلامة الجوية أو تحسينها، والحاجة إلى إقامة العدل على النحو السليم،

وإذ تلاحظ أن تسجيلات مسجلات الطيران ونسخها المدونة قد أدخل العمل بها لدعم التحقيقات في الحوادث والوقائع؛

ولما كان الملحق السادس - "تشغيل الطائرات" ينص على حماية تسجيلات مسجلات الطيران أو نسخها المدونة في العمليات الاعتيادية؛

وإذ تعي أهمية حماية تسجيلات مسجلات الطيران أو نسخها المدونة في العمليات الاعتيادية، خارج نطاق التحقيقات من النوع الوارد ذكره في الملحق الثالث عشر؛

وإذ يساورها القلق إزاء الاتجاه نحو استعمال معلومات السلامة لفرض الجزاءات وإجراءات الإنفاذ من أن بيانات السلامة ومعلومات السلامة وتسجيلات مسجلات الطيران أو نسخها المدونة في العمليات الاعتيادية قد تُستخدم لأغراض بخلاف تلك التي جُمعت من أجلها، بما في ذلك الإجراءات العقابية والمدنية والإدارية والجنائية وقبول هذه المعلومات كأدلة في الإجراءات القضائية؛

وإذ تلاحظ أهمية أن وجود بيئة متوازنة للإبلاغ لا تُفرض فيها الجزاءات نتيجة للإجراءات التي اتخذها حيث الموظفون والعاملون التشغيليون يمكنهم الثقة بأنه لن تُفرض عليهم جزاءات جراء ما يقومون به من أفعال أو إهمال بما يتناسب مع خبرتهم وتدريبهم يُعد أمراً أساسياً في الإبلاغ عن مسائل السلامة والتي تتناسب مع خبرتهم وتدريبهم ولكن تُفرض عندما يتعذر التسامح في حالة الإهمال الجسيم أو الانتهاكات المتعمدة؛

وإذ تعي أن استخدام معلومات السلامة لأغراض غير أغراض السلامة قد يعيق توفير هذه المعلومات بما يؤثر تأثيراً ضاراً على السلامة الجوية؛

وإذ تعتبر من الضروري تحقيق التوازن بين الحاجة إلى حماية معلومات السلامة والحاجة إلى إقامة العدل على النحو السليم، وأن الحماية ينبغي أن تكون على مستوى يتناسب مع طبيعة المعلومات التي يوفرها كل مصدر، وكذلك مع الهدف من وراء إفشاء هذه المعلومات؛

وإذ تدرك أن التقدم التكنولوجي قد جعل من الممكن إنشاء نظم جديدة لجمع بيانات السلامة ومعالجتها وتبادلها، مما نتج عنه ظهور مصادر متعددة لمعلومات السلامة تعد ضرورية للحفاظ على السلامة الجوية وتحسينها قد يؤدي إلى زيادة أنواع التسجيلات وبيانات السلامة ومعلومات السلامة التي يمكن جمعها بواسطة نُظُم الإبلاغ عن مسائل السلامة ومسجلات الطيران؛

وإذ تلاحظ أن القوانين الدولية الحالية، بالإضافة إلى القوانين والقواعد والسياسات والممارسات الوطنية في كثير من الدول، قد لا تعالج بشكل واف طريقة حماية معلومات السلامة من الاستخدام غير المناسب؛

وإذ تلاحظ قيام الإيكاو بإصدار ومواصلة إعداد مواد إرشادية قانونية تهدف إلى مساعدة الدول على سن قوانين ولوائح وطنية، لاستحداث سياسات وممارسات داعمة، لحماية المعلومات المستمدة من نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة بما يسمح بإقامة العدل على النحو السليم؛

وإذ تدرك أن الإرشادات القانونية الواردة في الإضافة (هـ) بالملحق الثالث عشر والإضافة (ب) بالملحق التاسع عشر ستواصل مساعدة دول عديدة على وضع وتنفيذ وسائل لحماية المعلومات التي تجمع من نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة؛

وإذ تعي أن سلطات الطيران المدني أقرت بالحاجة لأن تضطلع الإيكاو بدراسات متواصلة بشأن حماية معلومات السلامة؛

وإذ تقر بأن فرقة العمل المعنية بحماية المعلومات المنشأة عملاً بالتوصيات الصادرة عن المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران لعام ٢٠١٠، وطبقاً للقرار ٣٧-٣ قد أصدرت عدداً من الاستنتاجات والتوصيات فيما يتعلق بالاستخدام المناسب لمعلومات السلامة وحمايتها بغرض النظر فيها؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تدعو الدول الأعضاء إلى تجديد التزامها بحماية بيانات السلامة ومعلومات السلامة التي تم جمعها للحفاظ على السلامة أو تحسينها والمصادر ذات الصلة بذلك؛

٢- تحث الدول الأعضاء على منح الحماية لتسجيلات مسجلات الطيران أو نسخها المدونة في العمليات الاعتيادية، خارج نطاق التحقيقات من النوع الوارد ذكره في الملحق الثالث عشر؛

٣- تحث الدول الأعضاء المتعاقدة على الاستمرار في فحص تشريعاتها الحالية وأن تعدّل حسب الضرورة أو تسن القوانين واللوائح وتحدث السياسات والممارسات الداعمة لحماية بيانات السلامة ومعلومات السلامة المستمدة من جميع نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة، وذلك بالاستناد قدر الإمكان إلى الإرشادات القانونية وغير ذلك من الإرشادات الصادرة عن الإيكاو والمصادر ذات الصلة، وتسجيلات مسجلات الطيران أو نسخها المدونة في العمليات الاعتيادية؛

٤- تحث المجلس على التعاون مع الدول الأعضاء والمنظمات الدولية المختصة على إعداد وتنفيذ إرشادات، مع الأخذ في الاعتبار استنتاجات وتوصيات فرقة العمل المعنية بحماية المعلومات والأعمال الأخرى المستتدة إلى هذه

الاستنتاجات والتوصيات، للاستفادة منها في إنشاء نظم فعالة للإبلاغ عن أمور السلامة وإيجاد بيئة متوازنة يمكن فيها الاطلاع بسهولة على المعلومات القيمة المستمدة من كل نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة ذات الصلة مع احترام مبادئ إقامة العدل وحرية المعلومات.

٣- تكلف المجلس بأن يتخذ الخطوات الملائمة للتأكد من تعزيز قواعد وتوصيات الإيكاو الواردة في الملحق التاسع عشر وفي الملحق الأخرى، حسب الاقتضاء، وتعزيز أحكام حماية المعلومات التي تجمع من نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة، مع الأخذ في الاعتبار استنتاجات وتوصيات فرقة العمل المعنية بحماية المعلومات والأعمال الأخرى المستندة إلى هذه الاستنتاجات والتوصيات، من أجل ضمان واستدامة توافر معلومات السلامة المطلوبة لإدارة السلامة والحفاظ عليها وتحسينها، مع الأخذ في الاعتبار وجوب قيام تفاعل بين السلطات المعنية بالسلامة والسلطات القضائية في نطاق ثقافة الإبلاغ المفتوح.

٤- تطلب إلى الأمانة العامة مواصلة تقديم الدعم للدول في تنفيذها لأطر الحماية المنصوص عليها في الملحقين السادس والتاسع عشر؛

٥- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٧-٣٨-٤.

٣٤-٢١ استعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/213، التي قدمتها سنغافورة، والولايات المتحدة، والإيانات، وشاركت في رعايتها الصين، وفيجي، وإندونيسيا، وجزر مارشال، وناورو، وبالاو، وبابوا غينيا الجديدة، والفلبين، وترينيداد وتوباغو، والمملكة المتحدة ومؤسسة سلامة الطيران، والتي أبرزت التقدم المحرز في التعاون بين الدول وأوساط قطاع الطيران من أجل وضع برامج إقليمية لتبادل المعلومات وتحليل البيانات دعماً لإدارة مخاطر السلامة. وانفقت اللجنة على أنه ينبغي للدول والشركاء في قطاع الطيران تسخير الموارد وتحسينها على الوجه الأمثل من أجل تطوير القدرات بشأن جمع بيانات السلامة وتحليلها لتحقيق الأولويات والأهداف الإقليمية والعالمية في مجال السلامة الجوية فيما يتعلق بالخطة العالمية للسلامة الجوية. وأوصت اللجنة أيضاً بأن تتعاون الدول والشركاء في قطاع الطيران في مجال تبادل المعلومات المتعلقة بالسلامة الجوية وتحليلها، وتبادل منهجيات من أجل تحديد مخاطر السلامة الجوية وتحليلها والتخفيف من حدتها. وأبلغت اللجنة أن الإيكاو قد أنشأت موقع الويب الخاص بتنفيذ إدارة السلامة (www.icao.int/SMI) لتبادل الأمثلة العملية والأدوات المتعلقة بتنفيذ إدارة السلامة. ودعيت الدول والمنظمات الدولية إلى المساهمة في الموقع. وتلقت اللجنة المشورة بأن الإجراءات المقترحة في الوثيقة A40-WP/213 تم تناولها على مستوى أعلى في مشروع القرار ٢٨/١ المتضمن في ورقة العمل A40-WP/51.

٣٤-٢٢ استعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/361 Revision No. 1، المقدمة من جمهورية فنزويلا البوليفارية بتأييد من دول أمريكا الجنوبية ولجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC)^٨، والتي أبرزت تحديات تنفيذ برنامج السلامة الوطني (SSP). وأعربت اللجنة عن تأييدها لمرعاة قابلية التوسع في تنفيذ استراتيجيات الخطة العالمية للسلامة الجوية.

٣٤-٢٣ وقدمت ورقات إعلامية من نيبال (A40-WP/484) وجمهورية كوريا (A40-WP/430) والاتحاد الروسي (A40-WP/492).

^٨ بليز وبوليفيا وشيلي وكوستاريكا وكوبا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وغيانا وهندوراس ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وأوروغواي.

نتائج المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية

٢٤-٣٤ استعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/12، التي قدمها المجلس، والتي قدمت تقريراً عن نتائج المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/13). وإذ أحاطت اللجنة علماً بنتائج هذا المؤتمر، حثت الدول على إعمال التوصيات الموجهة إليها.

٢٥-٣٤ وأقرت اللجنة بأهمية عقد اجتماعات على مستوى الشعب، مثل مؤتمرات الملاحة الجوية أو المؤتمرات الرفيعة المستوى المعنية بالسلامة، قبل انعقاد دورات الجمعية العمومية، كوسيلة للتوصية بعمل فني إضافي للإيكاو في الوقت المناسب لإعداد ميزانية الفترة الثلاثية التالية. وأيدت اللجنة هذه الممارسة وأوصت بمواصلتها. وشجعت اللجنة الدول والمنظمات الدولية والجهات المعنية في القطاع على دعم الإيكاو في إنجاز الأعمال غير المدرجة ضمن الميزانية والتوصيات الناشئة عن الاجتماعات المعقودة على مستوى الشعب، وذلك من خلال توفير موارد للمنظمة خارج إطار الميزانية. وأقرت اللجنة بأن عقد اجتماعات على مستوى الشعب قبل انعقاد دورات الجمعية العمومية يتيح للجنة الفنية تركيز اهتمامها على الخطط العالمية والقرارات الخاصة بالسياسات، مما يؤدي إلى تحسين كفاءة دورات الجمعية العمومية. وإلى جانب ذلك، أوصت اللجنة بأن تبرز الإيكاو للدول والمنظمات الدولية أهمية حضور الاجتماعات المقامة على مستوى الشعب بغرض مناقشة المسائل الفنية.

٢٦-٣٤ استعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/157، المقدمة من الدول المتعاقدة البالغ عددها ٥٤ دولة^٩ من الدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك)، والتي أبرزت ضرورة مواصلة تعزيز التعاون المدني-العسكري وتعزيز تنفيذ الاستخدام المرن للمجال الجوي. وأبلغت اللجنة أنه يجري تنفيذ هذه المقترحات استجابةً للتوصيتين ٣-٤/١ و ٣-٤/٢ المنبثقتين عن المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/13)، واللتين وافق عليهما المجلس. وبناء عليه، ومن باب التشديد على أهمية التنسيق والتعاون العسكري - المدني، اتفقت اللجنة على أنه ينبغي للإيكاو والدول أن تواصل بذل جهودها لدعم هذا التعاون، فضلاً عن دعم الاستعمال المرن لتنفيذ المجال الجوي.

٢٧-٣٤ وأحيط علماً بورقتي معلومات قدمتهما الهند (A40-WP/363) وبنغلاديش (A40-WP/503).

البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة

٢٨-٣٤ استعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/3 التي قدمها المجلس عملاً بأحكام القرار ٩/١٥ الذي طلب فيه إلى الجمعية العمومية أن تعتمد في كل دورة عادية تشهد إنشاء دورة فنية بياناً موحداً بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة التي تخص الملاحة الجوية على وجه التحديد. ووافقت اللجنة على التغييرات المقترحة في مرفق الوثيقة A40-WP/3.

٢٩-٣٤ وفي ضوء المناقشة، اتفقت اللجنة على تقديم القرار التالي إلى الجلسة العامة لاعتماده:

القرار ٢٨-٤: البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة المتصلة تحديداً بالملاحة 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؛

^٩ الجزائر وأنغولا وبنن وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي وكابو فيردي والكاميرون وجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية وإريتريا وإسواتيني وإثيوبيا وغابون وغامبيا وغانا وغينيا وبنين وبنما وليسوتو وليبيريا وليبيا ومدغشقر وملاوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزمبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وساو تومي وبرنسيبي والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب إفريقيا وجنوب السودان وتوغو وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزمبابوي.

ولما كانت قد اعتمدت بموجب القرار ٣٧=٥٠-٣٨ ١٢-٣٨ ومرفقاته (أ) إلى (ث) (س) بأكملها، بيانا بالسياسات المستمرة وأساليب العمل في مجال الملاحة الجوية على وجه التحديد كما كانت عند نهاية الدورة ٣٧ الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية؛

ولما كانت الجمعية العمومية قد استعرضت اقتراحات المجلس بتعديل بيان السياسات المستمرة وأساليب العمل الواردة في القرار ٣٧=٥٠-٣٨ ١٢-٣٨ ومرفقاته (أ) إلى (ث) (س) بأكملها، وعدلت هذا البيان لمراعاة القرارات التي اتخذت في أثناء الدورة ٣٨ الأربعين؛

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 بالوثائق التنظيمية أو وثائق الإيكاو المقررة والمتوفرة، مثل الملاحق والخطط العالمية والقواعد الإجرائية والتوجيهات الخاصة باجتماعات الملاحة الجوية ينبغي استبعادها في العادة من البيانات الموحدة-ويُتَّصل هذا الأمر بما في ذلك، على وجه الخصوص، الإجراءات المتصلة بالقرارات؛

~~ولما كانت الجمعية العمومية قد وافقت على وضع قرار جديد ٣٨=١١ قائم على القرار ٣٧=١٥، المرفقات (أ) و(د) و(هـ)، كسياسة مستمرة فيما يتعلق بصياغة وتنفيذ القواعد والترصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والإبلاغ عن الاختلافات التي قد تتطلب على جميع ملاحق الاتفاقية والإرشادات الفنية؛~~

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر:

(أ) أن مرفقات هذا القرار تشكل البيان الموحد عن سياسات الإيكاو المستمرة وأساليب العمل التي تنتهجها المنظمة في مجال الملاحة الجوية كما كانت في نهاية الدورة ٣٨ الأربعين 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- تطلب من المجلس أن يبقي البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة المتصلة تحديداً بالملاحة الجوية خاضعاً للمراجعة وأن يبلغ الجمعية العمومية عندما يلزم إدخال تغييرات عليه؛

٣- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٧=٥٠-٣٨ ١٢-٣٨ ومرفقاته والقرار ١٥-٩ باستثناء المرفقات (أ) و(د) و(هـ) التي حل محلها القرار الجديد ٣٨=١١.

المرفق (أ)

اجتماعات الملاحة الجوية العالمية

لما كان عقد اجتماعات الملاحة الجوية العالمية وظيفه مهمة من وظائف المنظمة، ويقتضي من الدول الأعضاء والمنظمة والإيكاو جهداً كبيراً 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 الأعضاء وعلى الإيكاو؛
فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- أن تكون الاجتماعات التي يدعو المجلس الى عقدها وتشارك فيها كل الدول الأعضاء على قدم المساواة هي الوسيلة الرئيسية للتقدم نحو حل المشكلات ذات الأهمية العالمية، بما في ذلك تعديل الملاحق والخطط العالمية وإعداد الوثائق الأساسية الأخرى في مجال الملاحة الجوية؛
- ٢- ألا تعقد هذه الاجتماعات ما لم يسوغها عدد وأهمية المشكلات التي ستبحث وما لم تظهر إمكانية 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 إليها 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 بالقرار

- ١- قبل أن يقرر المجلس إحالة أي موضوع الى اجتماع عالمي، ينبغي له أن يحدد ما إذا كان في المستطاع معالجة ذلك الموضوع إما بالمراسلات مع الدول وإما باستخدام فرق الخبراء أو مجموعات الدراسة المعنية بالملاحة الجوية إذا 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 إليها 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 الأعضاء، ينبغي أن يضع المجلس خطة لبرامج الاجتماعات من شأنها أن تختصر إلى 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 (ب)

فرق الخبراء التابعة للجنة الملاحة الجوية

حيث إن فرق خبراء لجنة الملاحة الجوية أثبتت أنها أداة قيمة للإسراع بحل المشكلات الفنية المتخصصة؛
وحيث إن من الضروري ضمان الحصول على أقصى قدر من الفائدة من فرق خبراء الملاحة الجوية دون الإفراط بلا داع في إلقاء أي عبء على الدول الأعضاء أو على الإيكاو؛
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 إنجاز الأنشطة الموكلة إليها. ولا يسمح بالإبقاء على أي فريق 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 الأعضاء.

المرفق (ج)

شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الكفاءة وإجازات طواقم قيادة الطائرات

حيث إن المادة ٣٣ من اتفاقية شيكاغو لم تحدد صراحة الأغراض المستهدفة من الاعتراف بالشهادات والإجازات؛
وحيث إنه توجد عدة تفسيرات بشأن وجود أو عدم وجود التزام على الدول الأعضاء بالاعتراف بالشهادات والإجازات التي أصدرتها أو قررت صلاحيتها دول أعضاء أخرى إلى أن يبدأ سريان القواعد والتوصيات الدولية على الطائرات المعنية أو طواقم قيادة الطائرات؛
وحيث إنه قد تمضي سنوات عديدة قبل أن يبدأ سريان القواعد والتوصيات الدولية على طرز معينة من الطائرات أو إجازات طواقم قيادة الطائرات. وحيث إنه قد يعتبر من الأنسب عدم إصدار قواعد وتوصيات دولية لبعض تلك الطرز أو إجازات طواقم القيادة؛

فإن الجمعية العمومية تقر ما يلي:

- ١- على كل الدول الأعضاء أن تعترف بصحة شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الكفاءة وإجازات طواقم قيادة الطائرات التي أصدرتها أو قررت صلاحيتها الدولة الأعضاء التي سجلت فيها الطائرة، وذلك لغرض الطيران فوق أقاليمها، بما في ذلك الهبوط فيها والإقلاع منها، بشرط مراعاة أحكام المادتين ٣٢ (ب) و٣٣ من اتفاقية شيكاغو؛

٢- يجب على الدول الأعضاء أن تعترف بالشهادات التي أصدرتها أو قررت صلاحيتها بموجب النظم الوطنية للدولة الأعضاء التي سجلت فيها الطائرة، وذلك لغرض الطيران فوق أقاليمها، بما في ذلك الهبوط فيها والإقلاع منها، ريثما يبدأ سريان القواعد الدولية التي تتعلق بفئات معينة من الطائرات أو طواقم قيادة الطائرات.

المرفق (د)

موظفو الطيران المؤهلون والأكفاء

حيث إن تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية بصورة مرضية هو أمر مرهون بوجود العاملين المؤهلين والأكفاء؛

وحيث إن الدول الأعضاء تعاني من صعوبات في هذا الشأن بسبب نقص العاملين الأكفاء لخدمة منظومة النقل الجوي الحالية والمقبلة؛

وحيث إنه من الضروري بذل جهد خاص من أجل مساعدة الدول الأعضاء على الوفاء باحتياجاتها من الموارد البشرية؛

وحيث إن أنشطة التعليم التي تنفذها الإيكاو هي من الوسائل الفعالة التي تعين على فهم القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية وعلى تطبيق الجميع لها بطريقة موحدة؛

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

١- تساعد الإيكاو الدول الأعضاء على تحقيق كفاءة العاملين في مجال الطيران والمحافظة على هذه الكفاءة من خلال برنامج الإيكاو للتدريب في مجال الطيران؛

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

أ) الدول الأعضاء هي المسؤولة عن موظفي الطيران المؤهلين؛

ب) تضيف أولوية قصوى لأنشطة التعلم التي تدعم تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية؛

ج) التعاون مع الدول الأعضاء 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 الأعضاء بعضها البعض لتحقيق القدر الأمثل من الاستفادة من أنشطة التعلم لصالح موظفي طيرانها.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

١- ينبغي للمجلس أن يساعد الدول الأعضاء على اتساق مستويات كفاءة موظفي الطيران. وتقوم هذه الجهود على ما يلي:

أ) تحليل البيانات لتحديد الأولويات والاحتياجات؛

(ب) تحديد احتياجات التدريب لتنفيذ أحكام الإيكاو؛

(ج) نهج قائم على الكفاءة.

المرفق (هـ)

صياغة وتنفيذ الخطط الإقليمية والإجراءات الإقليمية الإضافية

حيث إن المجلس يضع خططا إقليمية تبين التجهيزات والخدمات والإجراءات الإقليمية الإضافية المطلوب من الدول الأعضاء توفيرها أو استخدامها وفقا للمادة ٢٨ من اتفاقية شيكاغو؛

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

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

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

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

١- أن تنتج الخطط الإقليمية عندما يتضح أنها لم تعد تتماشى مع المقتضيات الجارية والمتوقعة للطيران المدني الدولي؛

٢- أن تعدل الخطط الإقليمية بالمراسلة بين الإيكاو والدول الأعضاء 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- إن اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية، رغم أنها أدوات مهمة في تحديد التجهيزات والخدمات، لا تتناول إلا القضايا التي لا يمكن معالجتها عبر المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ؛

٥- يجب أن تعطى الأولوية في تنفيذ برامج الدول الأعضاء الى توفير واستمرار تشغيل التجهيزات والخدمات التي من المرجح أن يؤدي نقصها الى تأثير سلبي على العمليات الجوية الدولية؛

٦- يجب أن تقوم الإيكاو بتحديد أوجه القصور الخطيرة في تنفيذ الخطط الإقليمية والتحري عنها واتخاذ الإجراءات 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، عند قيامه بتقدير مدى إلحاح الحاجة إلى تنقيح أي من الخطط الإقليمية، أن يأخذ في اعتباره الوقت الذي تحتاجه الدول الأعضاء 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 الإنترنت، 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 إن الاجتماعات الإقليمية للملاحة الجوية تمثل وسيلة هامة لتحديد التجهيزات والخدمات المتوقع أن توفرها الدول الأعضاء وفقا للمادة ٢٨ من الاتفاقية؛

وحيث إن هذه الاجتماعات تقتضي من الدول الأعضاء ومن الإيكاو بذل جهد كبير وإنفاق أموال كثيرة؛

وحيث إن من الضروري ضمان الحصول على أقصى قدر من الفائدة من هذه الاجتماعات دون الإثقال على الدول الأعضاء أو على الإيكاو؛

وإذ تأخذ في اعتبارها أن التخطيط الإقليمي للملاحة الجوية عادة ما تنجزه 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 الأعضاء 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 عضو مشاركة في الاجتماع أن تستعلم قبل انعقاد الاجتماع عن الخطط التي وضعها ناقلوها الجويون ومشغلو الطيران العام الدولي لعمليات المستقبل، وعن الحركة المتوقعة من الطائرات الأخرى المسجلة لديها، وعن التجهيزات والخدمات التي تحتاجها فئات الطيران.
- ٥- ينبغي للمجلس أن يشجع اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية على وضع معايير للتخطيط متمشية مع أحدث التطورات ويكون الهدف منها ضمان وفاء الخطط الإقليمية بمتطلبات التشغيل والاعتبارات الاقتصادية، أخذا في الاعتبار الحاجة إلى إدخال مزيد من التحسينات على مستويات السلامة الحالية.
- ٦- ينبغي أن يضع المجلس ويستكمل توجيهات محددة ومفصلة بخصوص بحث مسائل التنفيذ في الاجتماعات الإقليمية للملاحة الجوية.

المرفق (ز)

تعيين حدود المجالات الجوية لخدمات الحركة الجوية

- حيث إن الملحق الحادي عشر باتفاقية شيكاغو يقتضي من كل دولة عضو أن تحدد أجزاء الفضاء الجوي فوق إقليمها التي تقدم إليها خدمات الحركة الجوية، وأن تتخذ بعد ذلك التدابير اللازمة لإنشاء هذه الخدمات وتقديمها؛
- وحيث إن الملحق الحادي عشر باتفاقية شيكاغو ينص أيضا على أنه يجوز لكل لدولة عضو أن تتيب مسؤوليتها عن تقديم خدمات الحركة الجوية فوق إقليمها إلى دولة أخرى بمقتضى اتفاق ثنائي بينهما؛
- وحيث إن الجهود التعاونية بين الدول الأعضاء من شأنها أن تؤدي إلى المزيد من الكفاءة في إدارة الحركة الجوية؛
- وحيث إنه يجوز للدولة المنبئة والدولة النائية أن تنهيا اتفاق التفويض في أي وقت؛

وحيث إن 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 تقر 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 للحاجة إلى تشغيل نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية بطريقة فعّالة من حيث التكلفة، وزيادة كفاءة إدارة المجالات الجوية ولا سيما المجال الجوي العلوي؛

٤- على الدولة التي تقدم خدمات الحركة الجوية إلى 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 النائية؛

٥- تقتصر إنابة المسؤولية من أي دولة إلى دولة أخرى ويقتصر كل إسناد للمسؤولية فوق أعالي البحار على المهام الفنية والتشغيلية المتعلقة بسلامة وانتظام الحركة الجوية في المجال الجوي المعني؛
وتعلن بالإضافة إلى ذلك ما يلي:

٦- إن كل دولة عضو تنبب مسؤولية تقديم خدمات الحركة الجوية إلى المجال الجوي فوق إقليمها إلى دولة أخرى، إنما تفعل ذلك دون إخلال بسيادتها.

٧- إن موافقة المجلس على اتفاقات الملاحة الجوية الإقليمية التي تسند إلى أي دولة تقديم خدمات الحركة الجوية في المجال الجوي فوق أعالي البحار لا تعني الاعتراف بسيادة تلك الدولة على ذلك المجال الجوي.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

١- عند تحديد المجالات الجوية التي تقدم إليها خدمات الحركة الجوية، ينبغي للدول الأعضاء أن تتوخى رسم الحدود التي تحقق أكبر قدر من الكفاءة والاقتصاد، وأن تختار المواقع المثلى لإقامة نقاط تحويل المسؤولية وإنجاز إجراءات التنسيق الأكثر فاعلية، وذلك بالتعاون مع الدول المعنية الأخرى ومع الإيكاو.

٢- ينبغي للدول الأعضاء أن تنظر حسب الاقتضاء في إنشاء هيئة واحدة مشتركة لخدمات الحركة الجوية فيما بينها، توكل إليها مسؤولية تقديم خدمات الحركة الجوية إلى 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 إذا تعذر على الأولى تقديم خدمات الحركة الجوية فوق أعالي البحار، أصبحت الأخرى جاهزة للطوارئ، وقد يلزم تعديل حدود المجال الجوي الذي تقدم إليه خدمات الحركة الجوية تعديلا مؤقتا بقصد تنفيذ خطط الطوارئ بموافقة مجلس المنظمة ريثما يتسنى استئناف الخدمات الأصلية.

المرفق (ح)

توفير خدمات البحث والإنقاذ

حيث إن المادة ٢٥ من اتفاقية شيكاغو تنص على أن تتعهد كل دولة عضو بأن تقدم في حدود إمكانياتها المساعدة إلى الطائرات المستغيثة فوق أراضيها، وأن تتعاون على اتخاذ تدابير التنسيق التي قد يوصى بها من وقت إلى آخر بمقتضى تلك الاتفاقية؛

وحيث إن الملحق الثاني عشر بتلك الاتفاقية يتضمن أحكاما تتعلق بإنشاء خدمات البحث والإنقاذ وتشغيلها في أراضي الدول الأعضاء وفوق أعالي البحار؛

وحيث إن الملحق الثاني عشر بتلك الاتفاقية ينص على أن أجزاء أعالي البحار التي تقدم إليها خدمات البحث والإنقاذ تحدد بموجب اتفاقات إقليمية للملاحة الجوية يوافق عليها المجلس عادة بناء على مشورة من اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية؛

وحيث إن الملحق الثاني عشر بتلك الاتفاقية يوصي بأن تكون مناطق البحث والإنقاذ متمشية بقدر الإمكان مع أقاليم معلومات الطيران المناظرة لها، وأن تكون فيما يتعلق بالمناطق فوق أعالي البحار متمشية مع الأقاليم البحرية للبحث والإنقاذ؛

وحيث إن المادة ٦٩ من تلك الاتفاقية تنص على أنه إذا رأى المجلس أن خدمات الملاحة الجوية التي تقدمها الدولة الأعضاء 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 إن خدمات الملاحة الجوية المذكورة في المادة ٦٩ من اتفاقية شيكاغو تتضمن فيما تتضمنه خدمات البحث والإنقاذ؛

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

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

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

- ٣- إذا اقتضى الأمر توسيع مناطق البحث والإنقاذ 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 والإنقاذ فوق أراضي الدولة المنبئة وفقا لما تقتضيه الدولة المنبئة، ويجب على الدولة المنبئة أن تنشئ وتجدد التجهيزات والخدمات المتفق عليها مع الدولة النائبة لكي تشغلها هذه الدولة النائبة؛
- ٥- تقتصر إنابة المسؤولية من أي دولة إلى أخرى، ويقتصر إسناد المسؤولية فوق أعالي البحار على المهام الفنية والتشغيلية المتعلقة بتقديم خدمات البحث والإنقاذ في المنطقة المعنية؛
- ٦- كل نقص في كفاءة تقديم خدمات البحث والإنقاذ، 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 والإنقاذ؛ وتعلن بالإضافة إلى ذلك ما يلي:
- ٧- كل دولة عضو تنيب مسؤولية تقديم خدمات البحث والإنقاذ داخل أراضيها إلى دولة أخرى إنما تفعل ذلك دون الإخلال بسيادتها؛
- ٨- إن موافقة المجلس على اتفاقات الملاحة الجوية الإقليمية التي تقضي بقيام الدولة بتقديم خدمات البحث والإنقاذ في مناطق فوق أعالي البحار، لا تعني الاعتراف بسيادة تلك الدولة على المنطقة المعنية.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ينبغي للدول الأعضاء، في إطار تعاونها مع الدول الأخرى ومع الإيكاو، أن ترسم حدود مناطق البحث والإنقاذ التي تحقق أكبر قدر من الكفاءة، وأن تنظر حسب الاقتضاء في جمع الموارد المتاحة في صندوق مشترك للبحث والإنقاذ أو إنشاء هيئة واحدة مشتركة للبحث والإنقاذ تسند إليها مسؤولية توفير خدمات البحث والإنقاذ 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 والإنقاذ 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 والإنقاذ.

المرفق (ط)

التنسيق والتعاون بين الحركة الجوية المدنية والحركة الجوية العسكرية

حيث إن المجال الجوي يعتبر موردا مشتركا بين الطيران المدني والطيران العسكري على حد سواء، ونظرا إلى أن العديد من تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية يشترك في توفيرها واستخدامها الطيران المدني والطيران العسكري على حد سواء؛

وحيث إن 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 إن 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"؛

وإدراكا 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، ونظرا لعدم إيجاد حلول مرضية لمشكلة الدخول التعاوني إلى المجال الجوي على جميع المستويات؛

وحيث إن 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 بالإيكافو 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 وبكفل كذلك الوفاء بمتطلبات الحركة الجوية العسكرية؛
- ٢- يجب أن تكفل النظم والإجراءات التي تضعها الدول الأعضاء 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 الأعضاء أن تضمّن، عندما يكون ذلك مناسبا، ممثلين للسلطات العسكرية في وفودها إلى اجتماعات الإيكافو؛

٥- تشكل الإيكافو 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 الأعضاء 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 (ي)

توفير المطارات الملائمة

- حيث إن من الضروري إدخال تحسينات كبيرة على الخصائص المادية للمطارات في كثير من المواقع؛
- وحيث إن هذه التحسينات تقتضي في بعض الحالات إنفاقا باهظا وأن من غير المستصوب تخطيط هذا العمل دون مراعاة تطورات المستقبل؛
- وحيث إن الدول وسلطات المطارات ستظل في حاجة إلى معرفة الاتجاهات العامة للاحتياجات التي يرجح أن تقتضيها المطارات لخدمة الأجيال اللاحقة من الطائرات؛
- وحيث إن كثيرا من المشكلات الخطيرة يمكن تفاديها إذا كانت مقتضيات تشغيل الطائرات الجديدة تسمح بتشغيلها اقتصاديا دون مزيد من الضغط على الخصائص المادية للمطارات؛
- وحيث إن 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 إن الاتجاه يتزايد نحو إسناد تشغيل المطارات إلى هيئات مستقلة بدون المساس بالتزام الدول بضمان السلامة في تجهيزات وخدمات المطارات؛
- وحيث إن ترخيص المطارات هو من الوسائل الأساسية لضمان سلامة المطارات وتعزيز نجاعتها، وأن نتائج عمليات التدقيق ضمن إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية تشير، إلى أن 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 أخذاً 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 الأعضاء بما يستجد من تطورات؛

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

المرفق (ك)

شروط ملائمة لتوظيف العاملين الأرضيين في الطيران

حيث إن 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 إتمام تدريبهم؛

وحيث إن هذه الصعوبة تعيق حسن تنفيذ الخطط الإقليمية والقواعد والتوصيات وإجراءات 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 يؤديها.

المرفق (ل)

إسهام الدول في أعمال الإيكاو الفنية

حيث إن المشاركة الفنية من جانب الدول الأعضاء أمر ضروري لإحراز تقدم جيد في أعمال الإيكاو الفنية؛

وحيث إنه يصعب الحصول بين حين وآخر من الدول الأعضاء على مشاركة سريعة ووافية في أعمال الإيكاو الفنية؛

وحيث إن من الضروري الحصول على أقصى منفعة من هذه المشاركة دون إيقال لا داعي له على الدول الأعضاء وعلى الإيكاو؛

فإن الجمعية العمومية تقرر ضرورة قيام الدول الأعضاء بالمشاركة الفنية الفعالة في أعمال الإيكاو الفنية.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

١- ينبغي للمجلس أن يشجع الدول الأعضاء على المشاركة الفعالة في أعمال الإيكاو الفنية، مع إقامة الاعتبار الواجب للحاجة إلى الإقلال إلى أدنى حد من التكاليف التي تتحملها الإيكاو والدول الأعضاء بصدده المشاركة.

٢- ينبغي للدول الأعضاء أن تقوم بما يلي في حدود إمكانيات كل منها:

- أ) أن تساعد، بالمراسلة، على تقديم المشاريع الفنية للإيكافو؛
- ب) أن تشارك في اجتماعات الإيكافو 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 إليها؛
- ج) أن تشارك في نشاط فرق خبراء الإيكافو، وأن تضمن أن مرشحيتها متمتعون بالمؤهلات المناسبة وقادرون على الإسهام بفاعلية في أعمال فرق الخبراء؛
- د) أن تضطلع بالدراسات التخصصية التي تطلبها الإيكافو؛
- هـ) أن تساعد الإيكافو في أعمالها الفنية بأي وسيلة أخرى يحددها المجلس.

المرفق (م)

موظفو الأمانة العامة الفنيون في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية

حيث إن ثمة حاجة مستمرة الى تقديم المساعدة الفعالة إلى الدول الأعضاء لتنفيذ الخطط الإقليمية والقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والإجراءات الإضافية؛

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

وحيث إن 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 الأعضاء للتصدي للمشاكل المتصلة بأنشطة الرصد المستمر التي تعترضها في مجال تنفيذ الخطط الإقليمية والقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والإجراءات الإضافية؛
- ٢- يجب تمكين موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية من الحفاظ على كفاءتهم الفنية والاطلاع الوافي على آخر التطورات الفنية.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ينبغي تمكين موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية من القيام بزيارات متكررة لمدد كافية في الدول الأعضاء 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 إقليمي 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 الإيكافو ومختلف هيئاتها التداولية. وعلاوة على ذلك ينبغي حسب الإمكان الربط بين السفر الذي تستدعيه تلك الزيارات والسفر اللازم لأداء الواجبات الأخرى للمنظمة.

المرفق (ن)

التعاون بين الدول الأعضاء على التحقيق في بعض حوادث الطائرات

حيث إن من واجب الدولة التي يقع الحادث فيها أن تجري تحقيقا عن ظروف الحادث وفقا لأحكام المادة ٢٦ من اتفاقية شيكاغو؛

وحيث إن 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 إن الكثير من الدول الأعضاء لا يمتلك الخبرات الفنية والتشغيلية المتخصصة والتجهيزات الملائمة؛

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

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

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

(أ) تقديم المساعدة، بناء على طلب الدول الأعضاء الأخرى، على شكل خبراء وتجهيزات لإجراء التحقيق في حوادث الطيران الجسيمة؛

(ب) إتاحة الفرصة للدول الأعضاء 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 الأعضاء 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 الأعضاء 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 الأعضاء 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 الأعضاء على الاطلاع على مذكرة التفاهم النموذجية التي وضعتها الإيكاو في عام ٢٠٠٧ لتستخدمها الدول من أجل تشجيع التعاون المتبادل في سياق التحقيق في حوادث الطائرات والوقائع الخطيرة. والنموذج متاح على الموقع الشبكي العمومي للإيكاو.

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 إن أهداف ومقاصد الإيكاو كما جاءت في اتفاقية شيكاغو تقضي بتدعيم تنمية النقل الجوي الدولي "... بقصد تعزيز سلامة الطيران في الملاحة الجوية الدولية";

وحيث إنه من المسلم به أن الأداء البشري المتأثر بالقدرة والقيود الجسمية والذهنية يُسهم بقدر كبير في أداء السلامة بصورة عامة في نظام الطيران.

وحيث إنه من المسلم به أنّ 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 إنه من المسلم به أنّ 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 الأعضاء إدراج الاعتبارات المتعلقة بالأداء البشري في تخطيط وتصميم وتنفيذ التكنولوجيات والنظم والإجراءات الجديدة وبذلك كجزء من نهج إدارة السلامة؛

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

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