



## الجمعية العمومية — الدورة السابعة والثلاثون اللجنة الفنية

البند ٣٥ من جدول الأعمال: نظام عالمي لإدارة الحركة الجوية  
البند ٣٦ من جدول الأعمال: نظام NextGen وبرنامج SESAR كجزء من النظام العالمي لإدارة الحركة الجوية  
البند ٣٩ من جدول الأعمال: الانتقال من خدمات معلومات الطيران إلى إدارة معلومات الطيران  
البند ٤٤ من جدول الأعمال: إعداد بيان موحد مستكمل بسياسات الايكاو المستمرة وممارساتها التي تخص الملاحة الجوية على وجه التحديد

### الصعوبات التي تحد من تنفيذ قواعد الايكاو القياسية والتوصيات الدولية المتصلة بخدمات الملاحة الجوية (مقدمة من ٢٢ دولة عضو في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني)

#### موجز تنفيذي

توجز هذه الورقة الاعتبارات المتعلقة بالصعوبات في تنفيذ بعض قواعد الايكاو القياسية والتوصيات الدولية المتصلة بخدمات الملاحة الجوية.

وينبغي أن تراعى المستويات غير المتساوية من التنمية لمختلف أقاليم الايكاو عند النظر في المبدأ القائل بأن القواعد والتوصيات الدولية سوف تتألف من أحكام واسعة وناضجة ومستقرة.

وينبغي أن تستعرض المعايير الدائمة، إذا كان ذلك ممكنا عمليا، لإتاحة المجال لتعديل الملاحق وإجراءات خدمات الملاحة الجوية مرتين على الأكثر في نفس السنة التقويمية، مع فترة فاصلة لا تقل عن ستة أشهر بين مواعيد التطبيق المشترك، استنادا إلى العناصر الموثقة في هذه الورقة، نتيجة تحليل نتائج التغييرات في الظروف منذ الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية.

**الإجراء:** تدعى الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي:

(أ) التأكيد على أن القواعد والتوصيات الدولية ينبغي أن تتألف من أحكام واسعة وناضجة ومستقرة تحدد المتطلبات الوظيفية ومتطلبات الأداء اللازمة لتحقيق المستويات المطلوبة من السلامة والكفاءة والقابلية للتشغيل المشترك؛

(ب) والنظر في المواعيد التي ينبغي أن تحدد للتعديلات للقواعد والتوصيات الدولية ولإجراءات خدمات الملاحة الجوية بحيث تتاح للدول الفرصة الكافية لدراساتها وتنفيذها، مع تغيير (إذا كان ذلك ممكنا عمليا) في المعايير الدائمة في البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة وممارساتها المتصلة بالملاحة الجوية على وجه التحديد (قرار الجمعية العمومية ٣٦-٣) بحيث لا تعدل أكثر من مرة واحدة في السنة؛

(ج) وحث الدول على أن تزيد بصورة عملية مشاركتها في وضع الأنظمة والإجراءات؛

(د) وإقرار الأموال اللازمة بحيث يكون لدى الأمانة العامة موارد كافية لترجمة الوثائق والنصوص المرجعية المتصلة بسلامة التشغيل بترتيب أولوياتها تبعا لأهمية هذه النصوص؛

(هـ) واعتماد التعديل للقرار ١/٤٤ المقترح في الفقرة ٣-٣.

<sup>١</sup> النسخة الإسبانية مقدمة من كوبا.

<sup>٢</sup> الأرجنتين، أروبا، بلير، بوليفيا، البرازيل، شيلي، كولومبيا، كوستا ريكا، كوبا، الجمهورية الدومينيكية، إكوادور، السلفادور، غواتيمالا، هندوراس، جامايكا، المكسيك، نيكاراغوا، بنما، باراغواي، بيرو، أوروغواي وفنزويلا.

الأهداف الإستراتيجية:	تتصل هذه الورقة بالأهداف الإستراتيجية A و D و E.
الأثار المالية:	تتصل هذه الأثار بالترجمة ذات الصلة للوثائق والنصوص المرجعية التي لها علاقة بالسلامة، إلى كل اللغات الرسمية للمنظمة.
المراجع:	الوثيقة Doc 7300، اتفاقية الطيران المدني الدولي Doc 7231, ICAO Publications Regulations الوثيقة Doc 9902، القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٢٨ سبتمبر ٢٠٠٧) الوثائق: A37-WP/29, A35-WP/194, C/CAR/DCA/11-NE/16

## ١- المقدمة

١-١ توجز المادة السابعة والثلاثون من اتفاقية الطيران المدني الدولي طريقة قيام الدول المتعاقدة باعتماد القواعد القياسية والإجراءات الدولية، وكذلك تعهداتها بأن تتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة من التوحيد في الأنظمة والقواعد والإجراءات والتنظيم، فيما يتعلق بالطائرات، والأفراد، والطرق الجوية، والخدمات المساعدة، في جميع الأمور التي يؤدي فيها هذا التوحيد إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها. وتحقيقاً لهذا الهدف، تقوم منظمة الطيران المدني الدولي من وقت لآخر، وحسب الضرورة، باعتماد وتعديل القواعد، والممارسات الموصى بها، والإجراءات الدولية التي تتناول مسائل سلامة الملاحة الجوية وتنظيمها وكفاءتها والتي قد تعتبر ملائمة في أي وقت بعينه.

٢-١ وتبين الفقرة ٧ من التذييل (أ) المعنون "صياغة القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية" لقرار الجمعية العمومية ٣٦-١٣، أنه يجب أن تحدد تواريخ بدء سريان التعديلات للقواعد والتوصيات الدولية ولإجراءات خدمات الملاحة الجوية بغية إتاحة فرصة كافية للدول المتعاقدة لتنفيذها، وتذكر الفقرة ٨ أنه يجب أن تكون تواريخ بدء سريان تعديلات الملاحق وإجراءات خدمات الملاحة الجوية محددة بطريقة لا تضطر الدول المتعاقدة إلى تعديل أنظمتها الوطنية أكثر من مرتين في كل سنة تقويمية، ما لم تفرض الظروف الاستثنائية غير ذلك.

٣-١ وتبين الوثيقة المذكورة في الفقرة أعلاه، أن القواعد والتوصيات الدولية سوف تتألف، بين أمور أخرى، من أحكام واسعة وناضجة ومستقرة سوف تحدد المتطلبات الوظيفية ومتطلبات الأداء لبلوغ المستويات اللازمة من سلامة التشغيل والكفاءة والقابلية للتشغيل المشترك. وتبين الفقرة ٥ أن الأنظمة التي تحدد توفير الخدمات والمنشآت سوف تعكس توازناً كافياً بين متطلبات التشغيل لهذه المنشآت والخدمات والآثار المالية المترتبة على توفيرها، بقدر ما يكون ذلك متوافقاً مع متطلبات السلامة والمتطلبات التنظيمية.

## ٢- المناقشة

١-٢ بالرغم من أنه لم تجر خلال السنوات التي أعقبت الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية أية تعديلات أكثر من مرة في السنة لأي واحد من ملاحق الاتفاقية المتصلة بخدمات الملاحة الجوية، فإن غالبية هذه الملاحق عدلت على أساس سنوي وبعض من هذه التعديلات كان له تأثير كبير؛ وخلال هذه الفترة بُذلت جهود كثيرة لتحديث الأنظمة الوطنية، ولدراسة الشروط وإعدادها، وتنفيذ المتطلبات الجديدة، الأمر الذي يؤدي بنا إلى إمعان الفكر في الفقرة ٨ من التذييل (أ) لقرار الجمعية العمومية ٣٦-١٣ الذي يذكر أن تواريخ بدء سريان تعديلات الملاحق وإجراءات خدمات الملاحة الجوية يجب أن تحدد بطريقة لا تضطر الدول المتعاقدة إلى تعديل أنظمتها الوطنية أكثر من مرتين في كل سنة تقويمية، ما لم تفرض الظروف الاستثنائية خلاف ذلك. وإذا كان التواتر السنوي للتعديلات قد أدى إلى صعوبات أثناء هذه

الفترة من حيث التنفيذ في الوقت المناسب وعلى نحو موحد للقواعد والتوصيات الدولية ولإجراءات خدمات الملاحة الجوية من جانب الدول الأعضاء، فهل يمكن للدول أن تعالج حقا التعديلات نصف السنوية بطريقة كفؤة وبدون تكبد نفقات طائلة؟

٢-٢ لقد قدمت لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني منذ الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية للايكافو، ورقة عمل أوجزت الاعتبارات المتعلقة بالحاجة إلى الاضطلاع بتقييم دقيق ومتوازن للمتطلبات التشغيلية وللحلول التي ينبغي أن تطبق للأخذ بمفهوم تشغيلي لإدارة الحركة الجوية العالمية، مع أخذ ما ينفرد به كل إقليم ودولة من خصائص في الاعتبار. وطُرح هذا المفهوم في المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية (مونتريال، ٢٢ سبتمبر - ٣ أكتوبر ٢٠٠٣). ومنذ ذلك الحين والدول الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني تعرب عن شواغلها إزاء وجوب أن تكون العلاقة بين ما يتم إقراره من تقدم تكنولوجي والمتطلبات متوازنا على النحو الواجب ورشيدا، مشيرة إلى الحاجة إلى تغيير تركيزنا بحيث تفي جوانب التقدم التكنولوجي بحاجاتنا التشغيلية، وهو تركيز من شأنه أن يضمن الاستخدام الأمثل للموارد البشرية والمالية من أجل إنتاج نظام للملاحة الجوية يكون فعالا ومنتجا من الناحية التشغيلية.

٣-٢ ونتيجة للزيادة في الحركة الجوية وللتطور التكنولوجي والعلمي الذي أحرز في ميداني الصناعة والعلم، فإن بعض أحدث التعديلات لملاحق الاتفاقية قد أبرزت الحاجة إلى مزيد من الإعداد الأفضل لتفسير وتنفيذ هذه التعديلات على النحو الوافي. ومن الأمثلة الهامة على ذلك الأخذ بالأنظمة المتصلة بالبيانات الالكترونية عن الأرض وعراقيلها. وقد اعتمدت القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بالبيانات الالكترونية عن الأرض وعراقيلها أول مرة في ٢٣ فبراير ٢٠٠٤ عن طريق التعديل (٣٣) للملحق ١٥، مما أوجد فصلا جديدا هو الفصل العاشر الذي حدد لبدء سريان تطبيقه تاريخا هما ٢٠ نوفمبر ٢٠٠٨ و ١٨ نوفمبر ٢٠١٠، تبعا للمناطق الواجب تغطيتها. وبما أن هذا التعديل لم يمتثل، في رأينا، لمتطلبات القواعد والتوصيات الدولية بأن يتألف من أحكام واسعة وناضجة ومستقرة، كان من الضروري اعتماد تعديل جديد للملحق ١٥ في عام ٢٠١٠، هو التعديل رقم (٣٦) الذي أعاد تنظيم الفصل العاشر ووفر تواريخ جديدة للمنطقتين ١ و ٢. أما المنطقتان ٣ و ٤ فليس لهما نصوص تتعلق بتواريخ التطبيق، وأعيد تنقيح خصائصهما عن طريق إضافة إلى التعديل (٣٦). وفي رأينا أن هذا الفصل غير واضح بما يكفي لفهمه فهما تماما. وفي هذا الصدد نجد لزاما علينا أن نشير إلى ما يلي:

٤-٢ في الاجتماع الحادي عشر لمديري الطيران المدني للمنطقة الوسطى من البحر الكاريبي (C/CAR/DCA/11) الذي عقد في مدينة مكسيكو سيتي بالمكسيك من ٢١ إلى ٢٣ يوليو ٢٠١٠، قدمت كوبا ورقة عمل عن دراستها للصعوبات التي تصادف في تخطيط وتنفيذ لائحة الايكافو هذه عن البيانات الالكترونية المتعلقة بالأرض وعراقيلها.

٥-٢ وأجريت في السنوات الأخيرة تعديلات لملاحق الاتفاقية التي لم يكن ممكنا تنفيذها في غضون الفترات المتوخاة بسبب ما تتسم به الأنظمة التي تم اعتمادها من تعقيد، على سبيل المثال الأنظمة المتعلقة بنظام إدارة السلامة وتلك المتصلة بالملاحة القائمة على أساس الأداء، بين أمور أخرى. وبالرغم من أن كل أقاليم الايكافو ليست على نفس المستوى من التنمية، وليست لها نفس المشاكل، فإن أنظمة الايكافو عالمية في طابعها.

٦-٢ وكما تذكر الأمانة العامة للايكافو، فإن NextGen و SESAR برنامجان هامان كجزء من النظام العالمي لإدارة الحركة الجوية الذي سيكون له تأثير هام على الطيران العالمي، وأن العمل جار حاليا لإقامة اتساق بين النظامين وكفالة وجود القواعد والتوصيات الدولية ذات الصلة. كل هذا بسبب الازدحام في الحركة الجوية وبسبب ما يوجد في حالات مفترضة معينة من تضاربات سببها تسارع تطور العلم والتكنولوجيا الجاري نقلهما إلى بقية أجزاء العالم بغية تحقيق مجال جوي موحد. فهل سنتبع القواعد والتوصيات الدولية الجديدة هذه نفس الدرب الذي اتبعته القواعد المذكورة آنفا.

٧-٢ وتذكر القرارات الراهنة أن الدول الأعضاء ينبغي أن تقدم تعليقاتها الكاملة والمفصلة بشأن التعديلات المقترحة للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية أو، على الأقل، أن تعبر عن موافقتها أو عدم موافقتها على محتوى هذه المقترحات. وتسلم نفس هذه القرارات بأن عددا صغيرا نسبيا من الدول يستجيب لتلك المشاورات، الأمر الذي يعني أنها سوف تُعتمد بعد ذلك على أساس إن عدم وجود استجابة يعني موافقة على تلك المقترحات. فهل نعلم الأسباب الحقيقية للعدد المتدني من الردود الواردة من الدول؟

٨-٢ ومن الناحية الأخرى، فإنه بالرغم من أن معظم الوثائق الأساسية للإيكاو المتصلة بسلامة القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية متاحة بكل اللغات الرسمية للمنظمة وتستخدم كأساس للأنظمة الوطنية، فإن هناك العديد من الوثائق والتعميمات التقنية القيمة جدا التي هي نتاج عمل أفرقة خبراء، ومجموعات دراسة، وتحقيقات في الحوادث والمصادمات، وبحث علمي يمكن أن تستخدم كمادة توجيهية لتحسين قواعد وأنظمة الدول الأعضاء من أجل زيادة سلامة الطيران، ولكنها منشورة أساسا باللغة الانكليزية.

### ٣-٣ النتائج

١-٣ إن الطيران العصري ليس نفسه الطيران الذي كان قبل عدة سنوات. فالتكنولوجيا والاتصالات تغيرت وهي آخذة في مماشاة متطلبات العصر بمعدل متسارع. وفي الغالب لا يمكن رصد هذه التطورات الرئيسية، إن لم نقل تنفيذها، بطريقة متماثلة في كل الدول. والتنمية غير المتساوية لمختلف أقاليم الإيكاو لا تتيح تنفيذ كل القواعد والتوصيات الدولية على نحو آني وبالذقة التي تتطلبها سلامة التشغيل. وينبغي التقيد بالمبدأ القاضي بأن تتكون هذه القواعد من أحكام واسعة وناضجة ومستقرة وأنه ينبغي أن يكون هناك استعراض، حيثما أمكن ذلك عمليا، للمعايير الدائمة التي تتيح تعديل الملاحق وإجراءات خدمات الملاحة الجوية ما لا يزيد على مرتين في نفس السنة التقويمية، مع وجود فترة فاصلة لا تقل عن ستة أشهر بين تواريخ التطبيق المتتالية، استنادا إلى العناصر الموثقة في هذه الورقة نتيجة تحليل نتائج التغييرات في الظروف منذ الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية.

٢-٣ وباستطاعتنا أن ندلي بالملاحظة التالية وهي أن موطن العجز الرئيسي الذي اكتشف أثناء برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق الإشراف على السلامة كان يتصل بالعنصر الحرج رقم ٤ المتعلق بتأهيل العاملين التقنيين وتدريبهم، الأمر الذي يؤدي أيضا إلى صعوبات بالنسبة للدول في الفهم الكامل والتطبيق التام للقواعد والتوصيات الدولية، وكذلك في تعديل أنظمتها الوطنية بحيث تتماشى مع التعديلات في الأنظمة والإجراءات، حتى عندما يكون هناك تعديل واحد فقط في السنة لكل واحد من ملاحق الاتفاقية بشأن الملاحة الجوية.

٣-٣ وفيما يلي اقتراح بتعديل للقرار ١/٤٤:

القرار ١/٤٤: إعداد بيان موحد مستكمل بسياسات الإيكاو المستمرة وممارساتها التي تخص الملاحة الجوية على وجه التحديد

#### التنزيل (أ)

صياغة القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية

....

إن الجمعية العمومية تقرر أن:

....

٨= يجب أن تكون تواريخ بدء سريان تعديلات الملحقات وإجراءات خدمات الملاحة الجوية محددة بطريقة لا تضطر الدول المتعاقدة إلى تعديل أنظمتها الوطنية أكثر من مرتين في كل سنة تقويمية، ما لم تفرض الظروف الاستثنائية خلاف ذلك. ويتعين، حسب الإمكان عند تطبيق ما سبق، ألا يعدل الملحق أو وثيقة إجراءات خدمات الملاحة الجوية أكثر من مرة واحدة في السنة التقويمية.

#### الممارسات المتصلة بهذا القرار

١- ينبغي أن يكفل المجلس أن تكون أحكام القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية متفقة إحداهما مع الأخرى. وعلاوة على ذلك ينبغي أن يحاول المجلس تحسين تجهيز وعرض واستخدام وثائق الايكاو التي تتضمن القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، وغير ذلك من الأحكام ذات الصلة، وخاصة في حالة النظم المعقدة وتطبيقاتها المناظرة. ومع إبقاء هذا الغرض في الأذهان، ينبغي أن يشجع المجلس الإعداد والتحديث المستمر لمتطلبات وظيفية بعيدة الأثر للنظم ومتطلبات أدائها. وينبغي أن يواصل المجلس محاولة إيجاد أنسب الطرق لإعداد، وترجمة، وتجهيز المواصفات التقنية ونشرها.

....

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

— انتهى —