



## الجمعية العمومية - الدورة السابعة والثلاثون اللجنة الفنية

مشروع نص من أجل التقرير  
عن  
البندين ٣٧ و ٤٤ من جدول الأعمال

وافقت اللجنة الفنية على التقرير المرفق بشأن البندين ٣٧ و ٤٤ من جدول  
الأعمال وتوصي الجلسة العامة باعتماد القرار ١/٤٤.

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



البند ٣٧ من جدول الأعمال: إعداد بيان موحد ومنقح بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة المتعلقة بنظام عالمي لإدارة الحركة الجوية ونظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)

١-٣٧ استعرضت اللجنة ورقة العمل A37-WP/29، المقدمة من المجلس، عملاً بقرار الجمعية العمومية ١٥-٩، الذي يطلب أن تعتمد الجمعية العمومية في كل دورة عادية تنشأ فيها لجنة فنية، بياناً موحداً بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة المتعلقة بنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية.

٢-٣٧ أحاطت اللجنة علماً بأن المجلس، مراعاةً منه لتوصيات لجنة الملاحة الجوية، قرر أنه لا داعي إلى تعديلات فيما يتعلق بقرار الجمعية العمومية ٣٥-١٥.

٣-٣٧ استعرضت اللجنة ورقة العمل A37-WP/258، المقدمة من الاتحاد الروسي الذي طلب، ضمن أمور أخرى، أن يبدأ المجلس البحوث بشأن التصورات الممكنة والتطبيقات المقابلة لنشر إذاعة الاستطلاع التابع للتقائي (ADS-B)، مع إيلاء اهتمام خاص لسلامة الطيران، وكذلك بالنظر إلى الوصلات البديلة المختلفة التي قد تستخدم، بما في ذلك الإرسال التقائي الممتد ١٠٩٠ (ES) والوصلة الرقمية على التردد العالي جداً - ٤ (VDL-4) وغير ذلك، أعرب اتحاد النقل الجوي الدولي عن رأيه أن الإرسال التقائي الممتد ١٠٩٠ ينبغي أن يكون الوصلة المفضلة للتشغيل المتبادل والتنسيق على الصعيد العالمي (إذاعة الاستطلاع التابع للتقائي الداخلي والخارجي).

٤-٣٧ ذكرت اللجنة بأن الايكاو تقوم بإعداد خريطة طريق للاتصالات والملاحة والاستطلاع ستصف خيارات لتنفيذ جميع تكنولوجيات الاتصالات والملاحة والاستطلاع استناداً إلى المتطلبات التشغيلية (انظر ورقة العمل A37-WP/14). وعلى هذا الأساس، جرت الموافقة على إحالة الاقتراحات الواردة في الورقة إلى المجلس من أجل المزيد من الإحالة إلى المصادر وإدراجها في إطار خريطة الطريق لتكنولوجيات الاتصالات والملاحة والاستطلاع للتقييم والمزيد من العمل.

٥-٣٧ قدمت منظمة خدمات الملاحة الجوية ورقة العمل A37-WP/14 التي أبرزت التحديات المؤسسية التي ينطوي عليها تحقيق رؤية نظام ملاحة جوية متكامل ومنسق وقابل للتشغيل المتبادل عالمياً وحثت الدول على ضمان تطبيق القيادة السياسية والالتزام القويين في سبيل التصدي لمثل هذه التحديات.

٦-٣٧ اقترحت بلجيكا، نيابة عن الجماعة الأوروبية والدول الأعضاء فيها واللجنة الأوروبية للطيران المدني والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)، بند المنطوق الجديد التالي في القرار ٣٥-١٥، والذي قبلته اللجنة:

٧-٣٧ وقُدِّمت ورقات معلومات من قبل جمهورية كوريا (A37-WP/218) والاتحاد الروسي (A37-WP/264) (A37-WP/265).

إن الجمعية العمومية

" تدعو الدول والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية إلى وضع إطار للتخطيط المشترك والتعاون على المستوى دون الإقليمي للتطوير المشترك لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية."



**البند ٤٤ من جدول الأعمال: إعداد بيان موحد ومنقح بسياسات الايكاو وممارساتها التي تخص الملاحة الجوية على وجه التحديد**

١-٤٤ استعرضت اللجنة ورقة العمل A37-WP/29، المقدمة من المجلس، عملاً بقرار الجمعية العمومية ١٥-٩، الذي يطلب أن تعتمد الجمعية العمومية في كل دورة عادية تنشأ فيها لجنة فنية، بياناً موحداً بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة التي تخص الملاحة الجوية على وجه التحديد. ووافقت اللجنة على التغييرات المقترحة للمرفقات (أ) و(س) و(ع) و(ش) في ورقة العمل WP/29.

٢-٤٤ قدمت لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني ورقة العمل A37-WP/134 التي أشارت إلى الصعوبات التي تواجهها السلطات التنظيمية للدولة في معالجة وتنفيذ التعديلات المتكررة للقواعد والتوصيات الدولية (SARPS) وإجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS) وشددت على أن مثل هذه التعديلات لا ينبغي إجراؤها أكثر من مرة في السنة. وعلى هذا الأساس، اقترح، ووافقت اللجنة على أن يتم تعديل البند ٨ من منطوق المرفق (أ) (صياغة القواعد والتوصيات الدولية (SARPS) وإجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS)) وحذف البند ٤ من "الإجراءات المتصلة بهذا القرار".

٣-٤٤ اقترحت بلجيكا، نيابة عن الجماعة الأوروبية والدول الأعضاء فيها واللجنة الأوروبية للطيران المدني ويوروكنترول، تعديلاً للمرفق (ش) (التعاون بين الدول المتعاقدة على التحقيق في بعض حوادث الطائرات) لإدراج مفهوم المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية.

٤-٤٤ جرت الموافقة أيضاً على اقتراح تقدمت به الولايات المتحدة الأمريكية لتعديل البند ٣ من الديباجة والبنود ١ و٣ و٥ من منطوق المرفق (س). فضلاً عن ذلك، واستجابة لمداخلة من كولومبيا بصدد البند ٤ من المنطوق، وافقت اللجنة على كل من تغيير اقترحته بربادوس وكذلك اقتراح من أمين اللجنة.

٥-٤٤ لاحظت اللجنة أن البيان بسياسات الايكاو المستمرة وممارساتها التي تخص الملاحة الجوية على وجه التحديد أصبح عتيقاً واقترحت أن تتخذ الايكاو إجراء عاجلاً للقيام بتعديل شامل للبيان. وسيحال هذا إلى المجلس وسيقدم تعديل من هذا القبيل إلى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية.

**القرار ١/٤٤: البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة وممارساتها التي تخص الملاحة الجوية**

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

ولما كانت قد اعتمدت بموجب القرار ٣٦-١٣<sup>١</sup> بمرفقاته (أ) إلى (ث) بأكملها، بيانا بالسياسات المستمرة وأساليب العمل في مجال الملاحة الجوية على وجه التحديد كما كانت عند نهاية الدورة ٣٦ للجمعية العمومية.

ولما كانت الجمعية العمومية قد استعرضت اقتراحات المجلس بتعديل بيان السياسات المستمرة وأساليب العمل الوارد في القرار ٣٦-١٣ ومرفقاته (أ) إلى (ث) بأكملها، وعدلت هذا البيان لمراعاة القرارات التي اتخذت في أثناء الدورة ٣٧. ولما كان البيان الحالي يحل محل بيان السياسات المستمرة الوارد في القرار ٣٦-١٣.

### فإن الجمعية العمومية:

#### ١- تقرر:

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

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

٢- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٦-١٣ ومرفقاته (أ) إلى (ث) بأكملها.

### المرفق (أ)

صياغة القواعد والتوصيات الدولية

وإجراءات خدمات الملاحة الجوية

...

٧- يجب أن تحدد تواريخ بدء سريان تعديلات القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية بما يتيح للدول المتعاقدة مهلة كافية لتنفيذها.

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

### الإجراءات المتصلة بهذا القرار

١- ينبغي للمجلس أن يحقق التناسق الكامل بين أحكام القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية. ويجب أن يحاول المجلس تحسين طريقة تجهيز وعرض وفائدة وثائق الايكاو التي تتضمن القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والأحكام الأخرى ذات الصلة، وبصفة خاصة للنظم المعقدة والتطبيقات المرتبطة بها.

<sup>١</sup> يرد النص الكامل للقرار ٣٦-١٣ ومرفقاته بالصفحات من II-2 إلى II-24 من القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٢٨ سبتمبر ٢٠٠٧) (الوثيقة 9902 Doc).

وتحقيقاً لهذه الغاية ينبغي للمجلس أن يشجع إعداد وتحديث المواصفات العامة لمستويات النظم والتشغيل والأداء. وينبغي للمجلس أن يواصل البحث عن أفضل السبل الملائمة لوضع وترجمة ومعالجة ونشر المواصفات الفنية.

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

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

...

### المرفق (س)

#### التنسيق والتعاون بين الحركة الجوية المدنية والحركة الجوية العسكرية

حيث أن المجال الجوي يعتبر مورداً مشتركاً بين الطيران المدني والطيران العسكري على حد سواء، ونظراً إلى أن العديد من تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية يشترك في توفيرها واستخدامها الطيران المدني والطيران العسكري على حد سواء، وحيث أن اتفاقية الطيران المدني الدولي تنص في ديباجتها على أن الحكومات الموقعة على الاتفاقية قد "اتفقت على مبادئ وترتيبات معينة تضمن للطيران المدني الدولي التطور على نحو آمن ومنظم، وتحقق إنشاء خدمات خطوط دولية للنقل الجوي على أساس تكافؤ الفرص واستثمارها بطريقة اقتصادية وسليمة"؛

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

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

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

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

### فإن الجمعية العمومية تقر ما يلي:

- ١- وضع الترتيبات اللازمة لكي يشترك الطيران المدني والطيران العسكري في استخدام المجال الجوي وبعض التجهيزات والخدمات بما يكفل السلامة والانتظام والكفاءة للطيران المدني ويكفل كذلك الوفاء بمتطلبات الحركة الجوية العسكرية؛
- ٢- يجب أن تكفل النظم والإجراءات التي تضعها الدول المتعاقدة لتنظيم عمليات طائراتها الحكومية فوق أعالي البحار، ألا تلحق تلك العمليات ضرراً بسلامة حركة الطيران المدني الدولي وانتظامها وكفاءتها، وأن تكون تلك العمليات متمشية بقدر الإمكان مع قواعد الجو الواردة في الملحق الثاني باتفاقية شيكاغو؛
- ٣- يقدم الأمين العام النصح والإرشاد بشأن أفضل الممارسات في مجال التنسيق المدني والعسكري والتعاون فيما بينهما؛
- ٤- يجوز للدول المتعاقدة أن تضمّن، عندما يكون ذلك مناسباً، ممثلين للسلطات العسكرية في وفودها إلى اجتماعات الايكاو.
- ٥- تشكل الايكاو المنتدى الذي يؤدي دوراً في تيسير تعزيز التعاون المدني والعسكري والتعاقد فيما بينهما، وتبادل أفضل الممارسات، والاضطلاع بأنشطة المتابعة الضرورية التي تستند إلى نجاح منتدى إدارة الحركة الجوية العالمية للتعاون المدني/العسكري (٢٠٠٩) بفضل دعم الشركاء المدنيين والعسكريين.

### الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ينبغي للدول المتعاقدة أن تبادر، كلما دعت الحاجة، إلى تعزيز التنسيق والتعاون بين خدمات الحركة الجوية المدنية والعسكرية التابعة لها، أو أن تحسن هذا التنسيق، لتنفيذ السياسة الواردة في الفقرة (١) من المنطوق أعلاه.
- ٢- ينبغي للدولة المعنية، عند وضعها النظم والإجراءات المذكورة في الفقرة (٢) من المنطوق، أن تتسق الأمور مع جميع الدول المسؤولة عن تقديم خدمات الحركة الجوية فوق أعالي البحار في المنطقة المعنية.
- ٣- ينبغي أن يضمن المجلس أن موضوع التنسيق والتعاون المدني والعسكري بشأن استخدام المجال الجوي مدرج، عند الاقتضاء، في جداول أعمال اجتماعات الشعب والاجتماعات الإقليمية، وفقاً للقرارات ٣ و٤ و٥ الواردة في المنطوق أعلاه.

### المرفق (ع)

#### توفير المطارات الملائمة

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



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

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

**وحيث** أن 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 ضوضاء.

**وحيث** أن الاتجاه يتزايد نحو إسناد تشغيل المطارات إلى هيئات مستقلة بدون المساس بالالتزام الدول بضمان السلامة في تجهيزات وخدمات المطارات.

**فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:**

- ١- يجب أن تواظب المنظمة على تحديث الشروط الفنية الموضوعة للمطارات.
- ٢- يجب تصميم الأجيال اللاحقة من الطائرات بحيث يمكن تشغيلها بكفاءة وبأقل إزعاج بيئي ممكن من المطارات التي يستعملها الجيل الحالي من الطائرات.
- ٣- أن تقوم الدول بترخيص المطارات.
- ٤- أن تضمن الدول أن مطاراتها تعمل بنظم إدارة السلامة.
- ٥- ينبغي أن تركز الدول بقدر أكبر على إدارة عمليات المطارات، مع إعطاء درجة عالية من الأولوية لسلامة المدارج.

#### **الإجراءات المتصلة بهذا القرار**

- ١- في ضوء نتائج المتابعة المستمرة المشار إليها في الفقرة (١) من المنطوق أعلاه، ينبغي للمجلس أن يقوم بما يلي أخذا في الاعتبار الحاجة إلى إدخال مزيد من التحسينات على مستويات السلامة الجوية الحالية:
  - أ) وضع إرشادات إضافية بشأن تطورات المستقبل.
  - ب) وضع إجراءات لإدارة عمليات المطارات.
  - ج) المواظبة على إعلام الدول المتعاقدة بما يستجد من تطورات.
- ٢- ينبغي للمجلس أن يستمر في توجيه انتباه منتجي الطائرات ومشغليها الى السياسة المبينة في الفقرة (٢) من المنطوق.

...

## المرفق (ش)

### التعاون بين الدول المتعاقدة على التحقيق في بعض حوادث الطائرات

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

وحيث أن ازدياد التطور والتعقيد في الطائرات الحديثة يقتضي إشراك خبراء ذوي تخصصات فنية وتشغيلية كثيرة في إجراءات التحقيق، كما يقتضي استعمال تجهيزات خاصة للتحقيق.

وحيث أن الكثير من الدول المتعاقدة لا يمتلك الخبرات الفنية والتشغيلية المتخصصة والتجهيزات الملائمة.

وحيث أن من الأمور الأساسية لسلامة الطيران ومنع وقوع الحوادث أن يتم التحقيق في الحوادث وتقديم تقارير مستفيضة عنها دون أن تشكل الاعتبارات المالية عائقا لا داعي له.

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

فإن الجمعية العمومية توصي الدول المتعاقدة بأن تتعاون على التحقيق في حوادث الطيران الجسيمة أو الحوادث التي يقتضي التحقيق فيها الاستعانة بخبراء وتجهيزات على درجة عالية من التخصص، وبأن تقوم الدول المتعاقدة بما يلي إلى الحد الممكن ضمن ما تقوم به:

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

(ب) إتاحة الفرصة للدول المتعاقدة التي تود اكتساب خبرة في مجال التحقيق لحضور التحقيق في حوادث الطيران الجسيمة، وذلك من أجل تطوير وتعزيز خبراتها في مجال التحقيق.

### الإجراءات المتصلة بهذا القرار

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

٢- ينبغي تشجيع الدول المتعاقدة على تسهيل مشاركة المحققين العاملين لدى هيئات التحقيق في الحوادث، بوصفهم مراقبين في التحقيقات التي تجريها الدول الأخرى في الحوادث، وذلك لأغراض التدريب والتعرف على أساليب العمل.

٣- ينبغي تشجيع الدول المتعاقدة 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 "ترينير".

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

...

— انتهى —