



الجمعية العمومية — الدورة السادسة والثلاثون اللجنة الفنية

البند ٣٢ من جدول الأعمال: إعداد بيان موحد ومنقح بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال النظام العالمي لإدارة الحركة الجوية ونظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية
البند ٣٦ من جدول الأعمال: إعداد بيان موحد ومنقح بسياسات الإيكاو المستمرة وممارساتها التي تخص الملاحة الجوية

توصيات بشأن تعديل قرار الجمعية العمومية ٣٥-١٤ واستعراض القرار ٣٥-١٥ (ورقة مقدمة من مجلس الإيكاو)

الملخص التنفيذي

وفقاً لقرار الجمعية العمومية ١٥-٩، يتوقع أن تعتمد الجمعية العمومية في دورتها السادسة والثلاثين بياناً موحداً ومنقحاً بالسياسات المستمرة في مجال الملاحة الجوية، بحيث يتضمن كل ما استجد حتى نهاية هذه الدورة.

وفقاً لقرار الجمعية العمومية ٣٥-١٥، يتوقع أن تعتمد الجمعية العمومية في كل دورة من دوراتها العادية، التي تنشأ فيها لجنة فنية، بياناً موحداً بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية.

واستعرض المجلس البيانات الموحدة الحالية الواردة في القرارين ٣٥-١٤ و ٣٥-١٥، ويوصي بتعديل القرار ٣٥-١٤ على النحو الوارد في المرفق (أ) بهذه الوثيقة. ولا يقترح إدخال أي تعديلات على القرار ٣٥-١٥.

ويوصي المجلس، تيسيراً لمهمة الجمعية العمومية، بتطبيق الإجراءات الواردة في المرفق (ب) لإعداد البيان الموحد والمنقح.

الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية اتخاذ ما يلي: (أ) اعتماد البيان الموحد والمنقح بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال الملاحة الجوية وأساليب العمل المتصلة بها بحيث يتضمن كل ما استجد حتى نهاية الدورة السادسة والثلاثين، (ب) الموافقة على أنه لا توجد حاجة إلى إدخال أي تعديل على القرار ٣٥-١٥.

الأهداف الاستراتيجية:	ورقة العمل هذه تساهم في التقدم بشأن الأهداف الاستراتيجية A و D و E من خلال تعديل وتعزيز إطار السياسات العامة المتعلقة بأنشطة الإيكاو في مجال الملاحة الجوية.
الأثر المالي:	لا تلزم موارد إضافية.
المراجع:	الوثيقة Doc 9848، القرارات سارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٨ أكتوبر ٢٠٠٤)

١- المقدمة

١-١ وفقاً للقرار ١٥-٩، يُتوقع من الجمعية العمومية أن تعتمد خلال دورتها السادسة والثلاثين بياناً موحداً ومنقحاً بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال الملاحة الجوية بحيث يتضمن كل ما استجد حتى نهاية تلك الدورة. ويوصي المجلس تحقيقاً لهذا الغرض بإدخال تعديلات وإضافات على البيان الموحد الحالي الوارد في القرار ٣٥-١٤ ومرفقاته، كما يعرض عدداً من الإجراءات لأعداد البيان الموحد والمنقح.

٢-١ ووفقاً للقرار ٣٥-١٥، يُتوقع أن تعتمد الجمعية العمومية في كل دورة من دوراتها العادية، التي تنشأ فيها لجنة فنية، بياناً موحداً بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية.

٢- استعراض البيانين الموحدين الحاليين

١-٢ استعرض المجلس وفقاً لتوصيات لجنة الملاحة الجوية البيانين الموحدين الحاليين الواردين في القرار ٣٥-١٤ في المرفقات من (أ) إلى (خ)، والقرار ٣٥-١٥، في المرفقين (أ) و (ب)، لتحديد ما إذا كانت هناك حاجة إلى تقديم توصية إلى الجمعية العمومية بإدخال أي تعديلات على هذين البيانين. وقد استند الاستعراض، وفقاً لأسلوب العمل الذي اتبعه المجلس فيما مضى، إلى الأنواع التالية من التغييرات:

(أ) التعديلات اللازمة لتوضيح المقصود من السياسات الحالية وأساليب العمل المتصلة بها.

(ب) التعديلات اللازمة نتيجة للتطورات المستجدة منذ انعقاد الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية.

(ج) حذف السياسات وأساليب العمل التي أدت الغرض منها ولم تعد لازمة.

٢-٢ وسوف تُدرج التعديلات ذات الطابع التحريري الصريح (من قبيل تنقيح أرقام القرارات والتصويبات المطبعية، وما إلى ذلك) في الوثيقة النهائية التي تنشر بشأن القرارات سارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية.

٣-٢ يوصي المجلس بتعديل المرفقات التالية بالقرار ٣٥-١٤:

— المرفق (أ) (صياغة القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية)

— المرفق (ج) (فرق الخبراء التابعة للجنة الملاحة الجوية)

— المرفق (د) (تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية)

— المرفق (ك) (صياغة الخطط الإقليمية والإجراءات الإقليمية الإضافية)

— المرفق (ل) (اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية)

— المرفق (ع) (التنسيق بين الحركة الجوية المدنية والحركة الجوية العسكرية)

كما يوصي المجلس بحذف المرفق (ط) (تنسيق أنشطة البحث والتطوير والتجارب والعروض الإيضاحية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية ولخدمات المطارات).

٤-٢ ترد التعديلات المقترحة في المرفق (أ).

٥-٢ ولم يحدد المجلس أي تعديلات ينبغي إدخالها على القرار ١٥-٣٥.

٣- إعداد بيان موحد ومنقح في نهاية الدورة السادسة والثلاثين

١-٣ ينبغي للبيان الموحد المنقح بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بالملاحة الجوية ونظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية الذي ستعتمده الجمعية العمومية أن يتضمن كل ما استجد حتى نهاية الدورة السادسة والثلاثين، وبالتالي ينبغي أن يضم البيان أي سياسات جديدة أو سياسات منقحة وما يتصل بها من أساليب عمل ذات طابع دائم تكون الجمعية العمومية قد اعتمدها في تلك الدورة. ويوصي المجلس بتطبيق نفس هذه المنهجية على تنقيح القرارين ٣٥-١٤ و ٣٥-١٥.

٢-٣ ويوصي المجلس، لتيسير عمل الجمعية العمومية، بتطبيق الإجراءات الواردة في المرفق (ب) بهذه الوثيقة عند إعداد البيانين الموحدين والمنقحين. وتستند هذه الإجراءات إلى الخبرة التي اكتسبتها الجمعية العمومية في إعداد البيانات الموحدة السابقة.

٣-٣ وكانت اللجنة الفنية قد واجهت فيما مضى صعوبات في مناقشة الاقتراحات المقدمة لإدخال التعديلات الهامة على البيان الموحد الحالي نتيجة للمناقشات ما لم يتم سلفاً تقديم وثائق عن هذه الاقتراحات في دورة الجمعية العمومية. وبناء على ذلك، يرجى من الدول التي ترغب في تقديم اقتراحات بخصوص إدخال تعديلات هامة على البيانين الموحدين في القرارين ٣٥-١٤ و ٣٥-١٥ أن تقوم بتوثيقها قبل انعقاد الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية كي يتسنى للوفود الحاضرة في اللجنة الفنية التحضير للمناقشة.

٤- المبادئ الموصى بها للعمل بشأن هذا الموضوع

١-٤ يوصى، في ضوء التجربة السابقة، بأن تطبق الجمعية العمومية المبادئ التالية:

(أ) ينبغي اعتبار أن أي سياسة عامة أو أي أسلوب عمل متصل بها يلزم تطبيقهما باستمرار لمدة تتجاوز ثلاث سنوات هي من السياسات أو أساليب العمل المتصلة بها.

(ب) ينبغي، في الأحوال العادية، أن تستبعد من البيانات الموحدة المواد الموجودة من الأصل في وثائق الإيكاو الرسمية، مثل الملاحق والنظام الداخلي والتوجيهات الخاصة باجتماعات الملاحة الجوية. ويتعلق ذلك بوجه خاص بأساليب العمل ذات الصلة.

المرفق (أ)^١

القرار ١٤-٣٥: بيان موحد بسياسات الإيكو المستمرة وأساليب العمل المتعلقة بالملاحة الجوية على وجه التحديد

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 ١٤-٣٥ بمرفقاته (أ) إلى (خ)، بياناً بالسياسات المستمرة وأساليب العمل في مجال الملاحة الجوية على وجه التحديد كما كانت عند نهاية الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية. ولما كانت الجمعية العمومية قد استعرضت اقتراحات المجلس بتعديل بيان السياسات المستمرة وأساليب العمل الوارد في القرار ١٤-٣٥ ومرفقاته (أ) إلى (خ)، وعدلت هذا البيان ليستوعب القرارات التي اتخذت في أثناء الدورة السادسة والثلاثين. ولما كان البيان الحالي يحل محل بيان السياسات المستمرة الوارد في القرار ١٤-٣٥.

فإن الجمعية العمومية:

١- تقر:

- (أ) أن مرفقات هذا القرار تشكل البيان الموحد عن سياسات الإيكو المستمرة والأساليب العمل التي تنتهجها المنظمة في مجال الملاحة الجوية كما كانت في نهاية الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية.
- (ب) أن أسلوب العمل المرتبط بكل جانب من جوانب السياسات المستمرة الواردة في المرفقات يمثل إرشادات الغرض منها تسهيل وضمان تنفيذ تلك السياسات.
- ٢- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ١٤-٣٥ وجميع مرفقاته (أ) إلى (خ).

المرفق (أ)

صياغة القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية

لما كانت المادة ٣٧ من اتفاقية الطيران المدني الدولي قد تطلبت من المنظمة أن تصدر وتعديل القواعد والتوصيات والإجراءات الدولية، وتحدد الغرض من ذلك العمل والأمور التي يتناولها. ولما كانت المواد ٣٨ و ٥٤ و ٥٧ و ٩٠ من تلك الاتفاقية تتضمن أحكاماً إضافية في هذا الصدد.

^١ يرد النص الكامل للقرار ١٤-٣٥ ومرفقاته في الصفحات II-1 إلى II-17 من القرارات سارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٨ أكتوبر ٢٠٠٤) (انظر الوثيقة Doc 9848).

ولما كانت الجمعية العمومية قد استصوبت وضع سياسات معينة لاتباعها في الامتثال لهذه الأحكام من الاتفاقية.

ولما كان مصطلح "القاعدة القياسية" ومصطلح "توصية" يعنيان ما يلي:

(أ) **القاعدة القياسية** — أي حكم يحدد الخصائص المادية أو التكوين أو المعدات أو الأداء أو العاملين أو الإجراءات ويعتبر تطبيقه بشكل موحد أمرا ضروريا لسلامة أو انتظام أو كفاءة الملاحة الجوية الدولية، والتزمت الدول المتعاقدة بالتقيد بها بموجب اتفاقية شيكاغو. وفي حالة استحالة التقيد به يصبح إبلاغ المجلس بذلك إجباريا بمقتضى المادة ٣٨ من الاتفاقية.

(ب) **التوصية** — أي نص يحدد الخصائص المادية أو التكوين أو المعدات أو الأداء أو العاملين أو الإجراءات، ويعتبر تطبيقه بشكل موحد أمرا مستصوبا لسلامة أو انتظام أو كفاءة الملاحة الجوية الدولية، وتحاول الدول المتعاقدة التقيد به بموجب اتفاقية شيكاغو.

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

١- يجب أن تعدل حسب الاقتضاء القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية كي تواكب تطور الاحتياجات والتقنيات وتصبح — ضمن جملة أمور — أساسا سليما للتخطيط الإقليمي وتوفير التجهيزات والخدمات.

٢- يجب توفير قدر عال من الاستقرار في القواعد والتوصيات لتمكين الدول المتعاقدة من المحافظة على استقرار تنظيماتها الوطنية، وذلك دون الإخلال بأحكام الفقرة السابقة. ولهذه الغاية يجب أن تقتصر التعديلات على ما يهم السلامة والانتظام والكفاءة دون إدخال تعديلات على أسلوب التحرير ما لم تكن ضرورية.

٣- تصاغ القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها وإجراءات خدمات الملاحة الجوية بعبارات واضحة وبسيطة ووجيزة. ويجب = في حالة نظم الطيران المعقدة = أن تشتمل القواعد والتوصيات على أحكام عامة وصلت إلى مرحلة النضج والاستقرار وأن تحدد الشروط على مستوى النظم والمتعلقة بالتشغيل والأداء وتحدد أيضا مستويات السلامة المطلوبة والكفاءة. والقدرة على التشغيل البيئي. وبالنسبة لمثل هذه النظم، يجب وضع المواصفات الفنية اللازمة لتحقيق هذه الشروط في مرفقات الملاحق. ويجب أن توضع أي مواصفات فنية تفصيلية ذات صلة في وثائق منفصلة، وتوضع إشارات إليها في الملاحق من خلال ملاحظات. ويجب بالقدر الممكن أن توضع في وثائق منفصلة المواصفات الفنية الداعمة، عند وضعها من قبل الإيكاو.

٤- ينبغي للإيكاو لدى إعدادها للقواعد والتوصيات الدولية والإجراءات والمواد الإرشادية أن تعتمد إلى أقصى حد ملائم على أعمال الهيئات الأخرى المكلفة بوضع القواعد بشرط التحقق من صحتها واعتمادها على النحو الوافي. وينبغي الإشارة في وثائق الإيكاو إلى ويمكن أن يعتبر المجلس المواد التي تصدرها تلك الهيئات الأخرى المعنية بوضع القواعد مواد مناسبة، وينبغي في تلك الحالة الإشارة إليها في وثائق الإيكاو كلما رأى المجلس ذلك مناسبا.

٥- في حدود مقتضيات السلامة والانتظام يجب أن تكون القواعد التي تحدد التجهيزات والخدمات الواجب توفيرها وليدة توازن سليم بين ما يقتضيه التشغيل من تجهيزات وخدمات وبين ما يترتب على هذا التوفير من آثار اقتصادية.

٦- يجب أن يستشير المجلس الدول المتعاقدة بشأن اقتراحات تعديل القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية قبل أن يبيت فيها، باستثناء الحالات التي يرى فيها المجلس أن من الضروري اتخاذ إجراء عاجل.

وعلاوة على ذلك يجوز للمجلس أن يتخذ قراره بشأن المواصفات الفنية للنظم المعقدة بدون استشارة الدول، وذلك بشرط التحقق من صحتها واعتمادها على النحو الوافي. ومع ذلك يجب توفير هذه المواد للدول بناء على طلبها.

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

٨- يجب أن تكون تواريخ بدء سريان تعديلات الملاحق وإجراءات خدمات الملاحة الجوية محددة بطريقة لا تضطر الدول المتعاقدة إلى تعديل نظمها الوطنية أكثر من مرتين في كل سنة تقويمية، ما لم تفرض الظروف الاستثنائية غير ذلك. ويتعين حسب الإمكان عند تطبيق ما سبق ألا يعدل الملحق 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 الإيكاو التي تتضمن القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والأحكام الأخرى ذات الصلة، وبصفة خاصة للنظم المعقدة والتطبيقات المرتبطة بها. 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 ومعالجة ونشر المواصفات الفنية للنظم المعقدة.

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 ثلاثين 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.

٤- ينبغي أن يراعي المجلس حسب الإمكان في تطبيق أحكام الفقرة ٨ أعلاه، ألا تقل الفترة الفاصلة بين كل موعد مقرر وآخر يليه للتطبيق المشترك لتعديلات الملاحق وإجراءات خدمات الملاحة الجوية عن ستة أشهر.

سبب التعديلات المقترحة: من أجل توضيح التغيير نحو وضع قواعد وتوصيات دولية مبنية على الأداء وزيادة تعزيز القواعد القياسية الخارجية للمنظمات واستخدام عملها ضمن إطار الإيكاو، وبالتالي تفادي تكرار العمل.

...

المرفق (ج)

فرق الخبراء التابعة للجنة الملاحة الجوية

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

وحيث أن من الضروري ضمان الحصول على أقصى قدر من الفائدة من فرق خبراء الملاحة الجوية دون الإفراط بلا داع في إلقاء أي عبء على الدول المتعاقدة أو على المنظمة.

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- يجب أن تشكل فرق خبراء لجنة الملاحة الجوية عندما يكون من الضروري التقدم في حل المشكلات الفنية المتخصصة التي لا يمكن للجنة الملاحة الجوية أن تحلها حلا ملائما أو سريعا من خلال الأجهزة الأخرى القائمة.
- ٢- يجب أن تكون اختصاصات وبرامج عمل هذه الفرق مناسبة لأغراض خطة أعمال الإيكاو، وأن تكون واضحة ومحددة مع وضع مهلة زمنية وأن تلتزم الفرق بها ويجب الالتزام بها.
- ٣- يجب استعراض التقدم الذي تحرزه فرق لجنة الملاحة الجوية استعراضا دوريا، ويجب إنهاء عمل الفرق بمجرد انجاز المهمة الموكولة إليها. ولا يسمح بالإبقاء على أي فريق لفترة تزيد على أربع سنوات ما لم تر لجنة الملاحة الجوية مبررا لهذا الاستمرار.
- ٤- يجب أن تكون أنشطة فريق خبراء لجنة الملاحة الجوية موجهة قدر الامكان نحو النهج القائم على الأداء خلال اعداد القواعد والتوصيات الدولية.

الإجراء المتصل بهذا القرار

ينبغي أن تقدم التقارير بشكل واضح على أنها مشورة مقدمة من مجموعة الخبراء إلى لجنة الملاحة الجوية وبحيث لا تفسر على أنها وجهات نظر الدول المتعاقدة.

سبب التعديلات المقترحة: للتأكيد على أنه ينبغي لبرامج عمل فريق خبراء لجنة الملاحة الجوية أن تتماشى مع خطة أعمال الإيكاو، من أجل كسب الدعم المتعلق بتغيير أسلوب عمل فرق الخبراء، وخفض النشاط الكلي لهذه الفرق، وجعل الأمانة تركز أكثر على تنفيذ القواعد القياسية بدلا من التركيز على وضع القواعد القياسية.

المرفق (د)

تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية

حيث أن المادة ٣٧ من اتفاقية الطيران المدني الدولي تطلب من كل دولة متعاقدة أن تتعاون لتحقيق أعلى درجة ممكنة من التوحيد في القواعد والتوصيات التي تخص كل المسائل التي يؤدي توحيدها إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها.

وحيث أن الدولة المتعاقدة التي لا تستطيع الالتزام بأي قاعدة دولية أو بأي إجراء دولي، وترى من الضروري اتباع نظم أو أساليب تختلف عنها، ملزمة طبقا للمادة ٣٨ من اتفاقية شيكاغو بأن ترسل إخطارا بذلك على الفور إلى الإيكاو.

وحيث أن من الأهمية بمكان أن تستخدم المنظمة كافة الوسائل المتاحة لتشجيع الدول المتعاقدة ومساعدتها على التغلب على المصاعب التي تعترض تنفيذها للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية.

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- يجب تشجيع الدول المتعاقدة ومساعدتها بكل الوسائل المتاحة على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية.
- ٢- يجب أن يرصد المجلس الاختلافات القائمة بين قواعد وممارسات الدول المتعاقدة والقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، وذلك بهدف التشجيع على إزالة الاختلافات لصالح سلامة وانتظام الملاحة الجوية الدولية، وإزالة الاختلافات المناهضة لأهداف القواعد الدولية.
- ٣- يجب أن يقوم المجلس بتحليل السبب الرئيسي وراء عدم التنفيذ واتخاذ الإجراءات الملائمة.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ينبغي للمجلس، وهو يشجع ويساعد الدول المتعاقدة على تطبيق القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، أن يستعين بكل الوسائل المتاحة، بما في ذلك موارد المقر الرئيسي وموارد مكاتب الإيكاو الإقليمية وموارد برنامج الأمم المتحدة الإنمائي.
- ٢- ينبغي للدول المتعاقدة أن تواصل جهودها، بل وأن تكثفها حسب الاقتضاء، لتطبيق في منشآتها التشغيلية أساليب عمل وإجراءات تتفق مع القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، وفي هذا الصدد ينبغي للدول المتعاقدة أن تبحث إمكانية تعديل إجراءاتها الداخلية لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية حتى تصبح الإجراءات أسهل أو أبسط أو أكثر فاعلية.
- ٣- ينبغي للمجلس أن يحث الدول المتعاقدة على إخطار المنظمة بأي اختلافات موجودة بين نظمها وممارساتها الوطنية وأحكام القواعد والتوصيات الدولية، وكذلك بالتواريخ التي ستلتزم فيها بتلك الأحكام. وينبغي للدول المتعاقدة التي تجد نفسها غير قادرة على الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية أن تخطر الإيكاو بسبب عدم تنفيذها لها، بما في ذلك أي لوائح وممارسات وطنية مطبقة تختلف من حيث الشكل أو المبدأ. وينبغي أن تنشر بسرعة الإخطارات التي تبين وجوه الاختلاف عن القواعد القياسية والتوصيات الدولية عقب تسلمها من الدول، على أن يكون هذا النشر على صورة إضافات بالملاحق ذات الصلة بالموضوع. وينبغي أن يطلب إلى الدول المتعاقدة أن تنشر في أدلة طيرانها أي اختلافات هامة عن القواعد القياسية والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية.
- ٤- ينبغي للمجلس، في رصده للاختلافات القائمة عن القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية أن يطلب تقارير من الدول المتعاقدة التي لم تخطر المنظمة بتنفيذها لهذه القواعد والتوصيات ومن الدول التي أرسلت إخطارا غير كامل. كذلك ينبغي للمجلس أن يطلب من الدول المتعاقدة، التي لم تنشر في أدلة طيرانها معلومات عن تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية أن تبادر إلى نشرها.

سبب التعديلات المقترحة: لكي تتضمن فقرات منطوق القرار ضرورة تحديد الأسباب وراء عدم تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وطرح الحلول البديلة للامتثال. ويمكن أن تسهم هذه المعلومات إسهاما كبيرا في جمع بيانات الإيكاو وتحليل الجهود المبذولة.

المرفق (هـ)

الأدلة الفنية والكتب الدورية الصادرة عن المنظمة

حيث أن الإرشادات الفنية الحديثة التي تقدم من خلال المنظمة تشكل مساعدة قيمة للغاية للهيئات في التخطيط لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والخطط الإقليمية.

وحيث أنه من المهم أيضا نشر الإرشادات الفنية لتدريب العاملين وتحديث معلومات موظفي التشغيل لمواكبة التطورات التكنولوجية وتحسين نوعية الخدمة والارتقاء بمستوى السلامة في العمليات الجوية.

وحيث أنه لا توجد على الصعيد الدولي سبيل لتوفير هذه الإرشادات غير الإيكاو.

وحيث أن التحديث المستمر لأدلة الإيكاو، وإصدار أدلة وكتب دورية جديدة حسب الاقتضاء، يشكلان مهمة ضخمة يلزمها عاملون فنيون وإداريون وتتطوي على أولويات متضاربة وتتطلب تدابير خاصة لتنظيم قدرة العمل في أمانة المنظمة وتنظيم أساليب النشر.

فإن الجمعية العمومية تقرر إعطاء الأولوية لاستمرار تحديث محتويات الأدلة الفنية الصادرة عن الإيكاو، ووضع المواد الإرشادية الإضافية التي يقضيها التقدم التكنولوجي لكي تتبعها الدول المتعاقدة في تنفيذها للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، وفي التخطيط لتنفيذ التجهيزات والخدمات.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

١- ينبغي للمجلس أن يستعرض باستمرار برنامج الأدلة الفنية والكتب الدورية التي تصدرها المنظمة، وذلك ضمنا لإدراج القدر الوافي من الإرشادات اللازمة لكل المجالات الفنية المناسبة، أخذا في الاعتبار الحاجة إلى إدخال مزيد من التحسينات على مستويات السلامة الحالية.

٢- ينبغي للمجلس أن يوفر السبل التي تتيح إصدار ونشر ما يلزم من أدلة فنية وكتب دورية دون تأخير كبير ودون المساس بأولويات المطبوعات الروتينية.

...

المرفق (ط)

تنسيق النشاطات المتعلقة بالبحث والتطوير والتجارب والعروض الإيضاحية في مجالات الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية وخدمات المطارات

حيث أن المنظمة تقوم بدور مفيد في تنسيق أعمال البحث والتطوير في مجالات الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية وخدمات المطارات.

وحيث أنه من المهم للدول القائمة بأعمال البحث والتطوير أن تحصل في الوقت المناسب على معلومات من المنظمة عن الاحتياجات التشغيلية للطيران المدني الدولي في هذه المجالات.

فان الجمعية العمومية تقرر تشجيع التنسيق الدولي لأعمال البحث والتطوير والتجارب والعروض الايضاحية في مجالات الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية وخدمات المطارات، وذلك دون عرقلة الحرية الضرورية للعمل في البحث والتطوير.

الاجراءات المتصلة بهذا القرار

١- ينبغي للمجلس أن يولي الانتباه الواجب لتحديد الاحتياجات التشغيلية للطيران المدني الدولي في الوقت المناسب في مجالات الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية وخدمات المطارات.

٢- ينبغي للمجلس أن يشجع الدول المتعاقدة على تزويد المنظمة بأحدث المعلومات عن طبيعة واتجاه أعمال مشاريع البحث والتطوير الحالية والمتوقعة ذات الأهمية الملموسة لكي يتسنى للمنظمة رصد وتنسيق ومجانسة هذه النشاطات واتاحة تلك المعلومات للدول المتعاقدة.

سبب الحذف: سيُقدم اقتراح في اطار البند ٣١ من جدول الأعمال باصدار قرار جديد لتعزيز تحقيق المزيد من التطوير، يتجاوز نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية نحو تطبيق نظام عالمي لإدارة الحركة الجوية وتحقيق قدر أكبر من الاندماج بين نظام الجيل القادم للنقل الجوي (NextGen) وبرنامج الأبحاث للأجواء الأوروبية الموحدة في مجال إدارة الحركة الجوية (SESAR) في اطار نظام عالمي.

المرفق (ي) (ط)

تنسيق الأجهزة الملاحية والأجهزة الملاحية الفرعية

حيث أن من المستصوب تجنب الازدواج غير الضروري في وظائف الأجهزة المركبة على متن الطائرات أو في المنشآت الأرضية أو الفضائية، بما يسفر عن الاقتصاد في النفقات.

وحيث أن من الممكن تخفيض درجة التعقيد الكلي في أجهزة المستقبل عن طريق التنسيق بين المواصفات التشغيلية العامة للأجهزة الجديدة المعنية ومواصفات الأجهزة الأخرى الموجودة إما على متن الطائرات وإما في منشآت أرضية أو فضائية.

وحيث أن من المسلم به أن المصاعب الفنية والتشغيلية قد تعترض هذا التنسيق، وأن من الواجب مراعاة جدوى التكاليف والحاجة إلى التنفيذ التدريجي بلا عبء لا داعي له.

وحيث أن لجنة الملاحة الجوية قد قامت حسب الاقتضاء بدور المنسق بين النشاطات الفنية المختلفة الداخلة في اختصاصها، واضعة في اعتبارها المعلومات الواردة إليها من الدول.

فان الجمعية العمومية تقرر أن تكون الأعمال المتعلقة بالأجهزة الملاحية والأجهزة الملاحية الفرعية موضع تنسيق دقيق مع إقامة الاعتبار الواجب لعلاقات هذه النظم ببعضها، ومع مراعاة الاحتياجات التشغيلية والتقدم الفني المتوقع واعتبارات التشغيل الاقتصادية.

المرفق (ك) (ي)

صياغة الخطط الإقليمية والإجراءات الإقليمية الإضافية

حيث أن المجلس يضع خططا إقليمية تبين التجهيزات والخدمات والإجراءات الإقليمية الإضافية المطلوب من الدول المتعاقدة توفيرها أو استخدامها وفقا للمادة ٢٨ من اتفاقية شيكاغو.

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

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

وحيث أنه ينبغي أن تستند أعمال تخطيط التجهيزات والخدمات على النهج القائم على الأداء في عمليات التخطيط.

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- أن تتفح الخطط الإقليمية عندما يتضح أنها لم تعد تتماشى مع المقترحات الجارية والمتوقعة للطيران المدني الدولي.
- ٢- أن تعدل الخطط الإقليمية، بالمراسلة بين المنظمة والدول المتعاقدة والمنظمات الدولية المعنية إذا سمحت بذلك طبيعة التغيير اللازم.
- ٣- عندما تتعلق اقتراحات التعديل بخدمات وتجهيزات تقدمها الدول وعندما تكون اقتراحات التعديل هذه:
 - أ) لا تمثل تغييرات في الشروط التي حددها المجلس في الخطط الإقليمية.
 - ب) ولا تتعارض مع السياسة الثابتة للإيكاو.
 - ج) ولا تتضمن مسائل يتعذر حلها على المستوى الإقليمي.يجوز للمجلس تفويض الهيئات الإقليمية سلطة معالجة وإصدار هذه التعديلات.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ينبغي للمجلس أن يضمن أن يكون هيكل وشكل الخطط الإقليمية متمشيين مع خطة الملاحة الجوية العالمية وأن يتسنى استخدامها في تطبيق النهج المبني على الأداء في أعمال التخطيط.
- ٢- ينبغي للمجلس أن يتابع تأثير تغيير الاحتياجات على الخطط الإقليمية كي يتحقق في الوقت المناسب من وجود أي حاجة إلى تنقيح هذه الخطط، أخذا في الاعتبار الحاجة إلى إدخال مزيد من التحسينات على مستويات السلامة الحالية.
- ٣- ينبغي للمجلس، عند قيامه بتقدير مدى إلحاح الحاجة إلى تنقيح أي من الخطط الإقليمية، أن يأخذ في اعتباره الوقت الذي تحتاجه الدول المتعاقدة لتوفير التجهيزات والخدمات الإضافية الضرورية.

٣-٤- ينبغي أن يضمن المجلس أن تكون التواريخ المقررة في الخطط الإقليمية لتنفيذ أنواع جديدة من المعدات مناسبة لتوفير المعدات المناسبة بالفعل في حينها.

٥- ينبغي للمجلس أن يضمن اعداد قواعد بيانات الكترونية بالنسبة للخطط الإقليمية، ومعها أدوات التخطيط اللازمة، من أجل تحسين الكفاءة وتعجيل دورة التعديل.

٦- ينبغي للمجلس أن يستعين بمجموعات التخطيط التي أنشأها في جميع الأقاليم للمساعدة على تحديث الخطط الإقليمية وأي وثائق تكميلية.

سبب التعديلات المقترحة: للتوضيح أن التخطيط للتجهيزات والخدمات يركز الآن على المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية، وأن الخطط الإقليمية ينبغي أن تسمح باعتماد النهج القائم على الأداء في أعمال التخطيط، وأن تسمح بجعل عملية التخطيط الإقليمي عملية آلية.

المرفق (ج) (ك)

اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية

حيث أن الاجتماعات الإقليمية للملاحة الجوية تمثل وسيلة هامة لتحديد التجهيزات والخدمات المتوقع أن توفرها الدول المتعاقدة وفقا للمادة ٢٨ من الاتفاقية.

وحيث أن هذه الاجتماعات تقتضي من الدول المتعاقدة ومن المنظمة بذل جهد كبير وإنفاق أموال كثيرة.

وحيث أن من الضروري ضمان الحصول على أقصى قدر من الفائدة من هذه الاجتماعات دون الإثقال على الدول المتعاقدة أو على المنظمة.

وإن تأخذ في اعتبارها أن التخطيط الإقليمي للملاحة الجوية عادة ما تنجزه المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ.

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

١- ألا تعقد اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية إلا لمعالجة القضايا التي يتعدّر على المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ معالجتها بشكل واف.

١- ان اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية، التي يعقدها المجلس هي الوسيلة الرئيسية للقيام بالمراجعة والتنقيح الشاملين للخطط الإقليمية لكي تواكب هذه الخطط التغيرات المستجدة في الاحتياجات.

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 الملاحه الجوية ذات النطاق الإقليمي الشامل.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ينبغي أن يحاول المجلس عقد اجتماعات إقليمية للملاحه الجوية في أماكن داخل الأقاليم المعنية، وأن يشجع الدول المتعاقدة في تلك الأقاليم على أن تستضيف الاجتماع بالانفراد أو بالتزامن.
- ٢- ينبغي إرسال جعل جدول الأعمال المعتمد ومستنداته الرئيسية، بما في ذلك بيان مقتضيات التشغيل الأساسية ومعايير التخطيط بطريق الجو عادة، على أن يرسل جدول الأعمال متاحا إلكترونيا قبل عشرة أشهر على الأقل من موعد عقد الاجتماع بالنسبة لجدول الأعمال، وترسل المستندات وقبل ثلاثة أشهر على الأقل من ذلك الموعد بالنسبة للمستندات الرئيسية، أما بقية الوثائق فترسل بأسرع ما يمكن.
- ٣- ينبغي أن يكفل المجلس تزويد الاجتماعات الإقليمية للملاحه الجوية بالتوجيهات اللازمة لتصرف الأمور التشغيلية والفنية المتعلقة بجدول أعمالها.
- ٤- ينبغي لكل دولة متعاقدة مشاركة في الاجتماع أن تستعلم قبل انعقاد الاجتماع عن الخطط التي وضعها ناقلوها الجويون ومشغلو الطيران العام الدولي لعمليات المستقبل، وعن الحركة المتوقعة من الطائرات الأخرى المسجلة لديها، وعن التجهيزات والخدمات التي تحتاجها فئات الطيران.
- ٥- ينبغي للمجلس أن يشجع اجتماعات الملاحه 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 للملاحه الجوية.

سبب التعديلات المقترحة: للتوضيح أن اجتماعات الملاحه الجوية الإقليمية لم تعد الوسائل الرئيسية لاستعراض ومراجعة الخطط الإقليمية. وعادة ما تشرف المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ الآن على تنفيذ عمليات التخطيط الإقليمي. وينبغي أن تُعقد اجتماعات الملاحه الجوية الإقليمية فقط لمعالجة القضايا التي تعذر على المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ معالجتها بشكل واف وأن تكون أكثر تركيزا. وينبغي أيضا توجيه الجهود نحو تحقيق تكامل أكبر بين العمل العالمي والإقليمي (المقر الرئيسي للمنظمة والمكاتب الإقليمية).

المرفق (ع) (س)

التنسيق بين الحركة الجوية المدنية والحركة الجوية العسكرية

حيث أن الطيران المدني والطيران العسكري يشتركان في استخدام المجال الجوي وكثير من التجهيزات والخدمات. وحيث أن الفقرة (د) من المادة الثالثة من اتفاقية شيكاغو تقضي بأن تتعهد الدول المتعاقدة بإقامة الاعتبار الواجب لسلامة ملاحه الطائرات المدنية عند إصدار قواعد تنظم طائراتها الحكومية.

وإدراكا للقدرة على الاستفادة، في سياق زيادة الطلب على الحركة الجوية، من زيادة القدرة على دخول المجال الجوي المستخدم للأغراض العسكرية ونظرا لعدم إيجاد حلول مرضية لمشكلة الاستخدام المشترك للمجال الجوي على جميع المستويات.

وحيث أن الحلول المقبولة لمشكلة الاستخدام المشترك للمجال الجوي لم تشمل بعد جميع المناطق.

وحيث أن التكامل التام بين مراقبتي الحركتين الجويين المدنية والعسكرية يعتبر الهدف الأعلى، وحيث أن تحسين التنسيق بينهما في كثير من الدول يشكل في الوقت الحاضر نهجا فوريا لحل الصعوبات الراهنة.

وإذ تذكر أن المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية الخاص بالإيكاو 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:

- 1- يجب وضع الترتيبات اللازمة لكي يشترك الطيران المدني والطيران العسكري في استخدام المجال الجوي وبعض التجهيزات والخدمات بما يكفل السلامة والانتظام والكفاءة لحركة الطيران المدني الدولي.
- 2- يجب أن تكفل النظم والإجراءات التي تضعها الدول المتعاقدة لتنظيم عمليات طائراتها الحكومية فوق أعالي البحار، ألا تلحق تلك العمليات ضررا بسلامة حركة الطيران المدني الدولي وانتظامها وكفاءتها، وأن تكون تلك العمليات متمشية بقدر الإمكان مع قواعد الجو الواردة في الملحق الثاني باتفاقية شيكاغو.
- 3- يجب أن يعمل المجلس من أجل مساعدة الدول في إبرام اتفاقات مدنية عسكرية وذلك بتقديم النصح والإرشاد لتلك الدول.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- 1- ينبغي للدول المتعاقدة أن تبادر إلى تنسيق خدمات الحركة الجوية بين الطيران المدني والطيران العسكري أو أن تحسن هذا التنسيق، لتنفيذ السياسة الواردة في الفقرة (1) من المنطوق أعلاه.
- 2- ينبغي أن يكفل المجلس إدراج موضوع تنسيق استخدام المجال الجوي بين الطيران المدني والطيران العسكري في جداول أعمال الاجتماعات العالمية والاجتماعات الإقليمية التي تعقدها المنظمة، وذلك حسب الاقتضاء.
- 3- ينبغي للدولة المعنية، عند وضعها النظم والإجراءات المذكورة في الفقرة (2) من المنطوق أعلاه أن تنسق الأمور مع جميع الدول المسؤولة عن تقديم خدمات الحركة الجوية فوق أعالي البحار في المنطقة المعنية.

سبب التعديلات المقترحة: للتوضيح أن الأنشطة العسكرية تستأثر بأكثر حصة في المجال الجوي العالمي. وينبغي أن تحصل الإيكاو على تفويض لتيسير إبرام اتفاقات مدنية عسكرية. وتراعي هذه التعديلات أيضا الأحكام الجديدة الخاصة بالمفهوم التشغيلي لإدارة الحركة الجوية الذي أيده المؤتمر الحادي عشر للملاحه الجوية.

...

ملاحظة تحريرية: سيعاد ترقيم المرفقات الأخرى حسب الاقتضاء.

المرفق (ب)

الاجراء الموصى به لاعداد البيانات الموحدة والمنقحة

يوصى باعتماد الاجراءات التالية المكونة من ثلاث مراحل:

المرحلة (١)

تستعرض اللجنة الفنية في بداية الدورة السادسة والثلاثين أي تعديلات واطافات يقترح المجلس إدخالها على البيانات الموحدة الحالية الواردة في القرار ٣٥-١٤ ومرفقاته، كما تستعرض أي اقتراحات من المشاركين في الدورة بتعديلها. ويرد النص الكامل للقرار ٣٥-١٤ في الوثيقة Doc 9848.

المرحلة (٢)

ومع تقدم أعمال اللجنة الفنية بشأن البنود الأخرى، يُقدم أي قرار أعدته اللجنة الفنية ويتضمن سياسات الايكاو المستمرة وأساليب العمل المتصلة بها الى الجلسة العامة للاحاطة فقط في اطار البند المتعلق بذلك القرار. ويتم هذا على أساس أن مضمون القرار سيدرج في البيانات الموحدة المنقحة التي ستعرض كي تعتمدها الجلسة العامة في نهاية الدورة.

المرحلة (٣)

مع اقتراب نهاية الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية، وبعد أن يكتمل العمل بشأن جميع بنود اللجنة الفنية باستثناء البند ٣٦، تُعدّ الأمانة العامة مسودة النسخة النهائية من البيان الموحد والمنقح. وتتضمن التغييرات المنقح عليها من حيث المبدأ خلال المرحلة (١) وسياسات الايكاو المستمرة وأساليب العمل المتصلة بها المعدّة خلال المرحلة (٢). وتستعرض اللجنة الفنية مسودة البيانات الموحدة والمنقحة وتعرضها على الجلسة العامة بغرض اعتمادها.

— انتهى —