



## الجمعية العمومية – الدورة السادسة والثلاثون

تقرير اللجنة الفنية

عن

البندين ٣٢ و ٣٦ من جدول الأعمال

(مقدم من رئيس اللجنة الفنية)

وافقت اللجنة الفنية على التقرير المرفق عن البندين ٣٢ و ٣٦ من جدول الأعمال وتوصي  
الجلسة العامة باعتماد القرارين ١/٣٦.

البند ٣٢ من جدول الأعمال: إعداد بيان موحد ومنقح بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال النظام العالمي لإدارة الحركة الجوية ونظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)

١-٣٢ أخذت اللجنة الفنية علما من ورقة العمل WP/133 بأن المجلس لم يقترح إدخال أي تعديلات على البيان الموحد الحالي بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال النظام العالمي لإدارة الحركة الجوية ونظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (القرار ٣٥-١٥).

٢-٣٢ نظرت اللجنة في ورقة العمل A36-WP/114، المقدمة من منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، بشأن العقبات المؤسسية أمام تنفيذ المفهوم التشغيلي لنظام "إدارة الحركة الجوية" (ATM) العالمي الخاص بالايكاو والمقدمة المنطقية أن تحقيق رؤية نظام ملاحة جوية يتسم بالتكامل والتناسق والعمل فيما بينه على المستوى العالمي هو تحد مؤسسي أكثر من كونه تحديا تشغيليا/فنيا. وبينت الورقة أن ثمة حاجة الى قيادة سياسة قوية والتزام من جانب الدول للتغلب على ما نجم عن ذلك من تجزئة لإدارة الحركة الجوية، والاتجاه نحو النظام المتكامل والمتناسق الذي تراه الايكاو واقترحت تعديلا لقرار الجمعية العمومية ٣٥-١٥ للتعبير عن هذه الآراء. ولم يحظى اقتراح منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية بأي تأييد.

— — — — —

## البند ٣٦ من جدول الأعمال: إعداد بيان موحد ومنقح بسياسات الايكاو المستمرة وممارساتها التي تخص الملاحه الجوية

١-٣٦ استعرضت اللجنة الفنية البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة وأساليب العمل المتعلقة بالملاحه الجوية على وجه التحديد (القرار ٣٥-١٤ والمرفقات من (أ) الى (ث)) والتعديلات المقترحة لها بصيغتها المقدمة في ورقة العمل A35-WP/133.

٢-٣٦ فيما يتعلق بالتعديلات المقترحة للفقرتين ٣ و ٤ من منطوق المرفق (أ) بالقرار ٣٥-١٤، أعربت دولة متعاقدة عن العديد من مشاعر الفلق بشأن حذف النص "يجب أن توضع في مرفقات الملاحق المواصفات الفنية اللازمة لتحقيق هذه الشروط" وبشأن وضع المواصفات الفنية الداعمة في وثائق منفصلة وبشأن الصحة القانونية للإجراءات التي سيتعين بمقتضاها على المجلس أن يوافق على مواد أعدتها منظمات أخرى لوضع القواعد القياسية بوصفها وافية بشروط الايكاو. واقترح المندوب أن يظل المرفق (أ) بالقرار ٣٥-١٤ بلا تغيير في ضوء المعلومات المقدمة إلى اللجنة الفنية في الإضافة رقم (١) لورقة العمل WP/63 المقدمة من مجلس الايكاو في إطار البند ٢٥ من جدول الأعمال.

٣-٣٦ نظرت اللجنة الفنية أيضا في ورقة العمل A36-WP/139 المقدمة من الاتحاد الروسي، والتي تضمنت اقتراحا لوضع آلية تسمح للمجلس بأن يراقب بفعالية مدى استعداد الدول المتعاقدة لتنفيذ تعديلات القواعد والتوصيات وإجراءات خدمات الملاحه الجوية. وأقرت اللجنة بالصعوبات المرتبطة بتنفيذ بعض القواعد والتوصيات ولذلك وافقت على حث المجلس على أخذ مثل هذه الصعوبات في الحسبان عند تحديد تواريخ تطبيق تعديلات الملاحق.

٤-٣٦ أحاطت اللجنة الفنية علما أيضا بالمعلومات المقدمة في ورقة العمل WP/152 من الهند فيما يتعلق بحالة تنفيذ نظم الاتصالات والملاحه والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية في الهند وفي ورقة العمل WP/303 من الولايات المتحدة بشأن التعاون بين الهيئات المدنية والعسكرية.

٥-٣٦ وافقت اللجنة، في تطبيق الإجراءات والمبادئ التي أوصى بها المجلس، على أن هناك حاجة لتعديلات المرفقات (أ) و(ج) و(د) و(ك) و(ل) و(ع) للأسباب التالية:

(أ) الفقرتان ٣ و ٤ من منطوق المرفق (أ): للتعبير عن التغيير في اتجاه إعداد قواعد وتوصيات قائمة على الأداء وإيضاف مزيد من القوة على المنظمات الخارجية لوضع القواعد واستخدام أعمالها في إطار الايكاو، وبذلك تجنب ازدواج الأعمال.

(ب) الفقرة ٢ من منطوق المرفق (ج) والفقرة الجديدة ٤ من المنطوق: للتعبير عن أن برامج عمل فرق خبراء لجنة الملاحه ينبغي أن تكون متماشية مع خطة أعمال الايكاو، للحصول على الدعم لتغيير الطريقة التي تعمل بها فرق الخبراء ولتقليل النشاط الإجمالي لفرق الخبراء وإعادة تركيز الأمانة العامة بقدر أكبر على تطبيق القواعد وبقدر أقل على وضع القواعد.

(ج) الفقرة ٢ والفقرة الجديدة ٣ من المنطوق والإجراء المتصل ٣ في المرفق (د): لإدراج ضرورة تحديد أسباب عدم تطبيق القواعد والتوصيات وليبيان وسائل بديلة للامتثال. وستكون مثل هذه المعلومات مساهمة مهمة في جهود الايكاو لجمع البيانات وتحليلها.

(د) المرفق (ك) (المعاد ترقيمه بوصفه المرفق (ي))، فقرات الديباجة والإجراءان المتصلان الجديدان ١ و٥: للتعبير عن أن تصميم المرافق والخدمات يركز الآن على المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية وخطة الملاحة الجوية العالمية وأن الخطط الإقليمية ينبغي أن تدعم النهج القائم على الأداء للتخطيط، ولدعم عملية التخطيط الإقليمي بالتشغيل الآلي.

(هـ) المرفق (ل) (المعاد ترقيمه بوصفه المرفق (ك))، فقرة ديباجة جديدة والفقرة ١ من المنطوق والإجراء المتصل ٢: للإشارة إلى أن اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية لم تعد الوسيلة الرئيسية لاستعراض ومراجعة الخطط الإقليمية. وتجري عملية التخطيط الإقليمي الآن عادة من خلال المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ. ولن تعقد اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية إلا لمعالجة المسائل التي لا يمكن معالجتها على نحو ملائم من خلال المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ وينبغي أن تكون مركزة للغاية. وينبغي توجيه الجهود نحو مزيد من التكامل بين العمل العالمي والإقليمي (المقر والمكاتب الإقليمية).

(و) المرفق (ع) (المعاد ترقيمه بوصفه المرفق (س))، فقرتا ديباجة جديدتان وفقرة المنطوق الجديدة ٣: يمثل النشاط العسكري قطاعا كبيرا من المجال الجوي العالمي. وينبغي أن تحصل الايكاو على تفويض بتسهيل الاتفاقات المدنية/العسكرية. وتراعي التعديلات أيضا الأحكام الجديدة للمفهوم التشغيلي لإدارة الحركة الجوية التي أيدتها مؤتمر الملاحة الجوية الحادي عشر.

٦-٣٦ وافقت اللجنة الفنية أيضا على حذف المرفق (ط)، بسبب أنه يقترح قرار جديد لدعم المزيد من التطور، الذي يتجاوز نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، نحو نظام عالمي لإدارة الحركة الجوية والمزيد من التكامل بين نظام النقل الجوي من الجيل الثاني وبرنامج بحوث إدارة الحركة الجوية للأجواء الأوروبية الموحدة كجزء من نظام عالمي.

٧-٣٦ ترفع اللجنة الفنية لاعتماد الجلسة العامة القرار ١/٣٦ والمرفقات من (أ) إلى (ث) شاملة، الذي يحل محل القرار ١٥-٣٤، المرفقات من (أ) إلى (خ) شاملة، وفقا للممارسة الدائمة.

### القرار ١/٣٦: بيان موحد بسياسات الايكاو المستمرة وممارساتها التي تخص الملاحة الجوية

لما كانت الجمعية العمومية قد قررت في القرار ٩-١٥ أن تعتمد في كل دورة تنشأ فيها لجنة فنية بياننا موحدا 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 ٣٥-١٤ بمرفقاته (أ) إلى (خ)، بياننا 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 ٣٥-١٤ ومرفقاته (أ) إلى (خ) شاملة، وعدلت هذا البيان ليستوعب القرارات التي اتخذت في أثناء الدورة السادسة والثلاثين.

ولما كان البيان الحالي يحل محل بيان السياسات المستمرة الوارد في القرار ٣٥-١٤.

**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 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- **تعلم** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٥-١٤ وجميع مرفقاته (أ) إلى (خ) شاملة.

### 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 أحكاما إضافية في هذا الصدد.

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 يهيم السلامة والانظام 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 أن تشمل القواعد والتوصيات على أحكام عامة وصلت إلى مرحلة النضج والاستقرار وأن تحدد الشروط المتعلقة بالتشغيل والأداء وتحدد أيضا مستويات السلامة المطلوبة والكفاءة. ويجب بالقدر الممكن أن توضع في وثائق منفصلة المواصفات الفنية الداعمة، عند وضعها من قبل الايكاو.
- ٤- ينبغي للايكاو 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. ويمكن أن يعتبر المجلس المواد التي تصدرها تلك الهيئات الأخرى المعنية بوضع القواعد مواد مناسبة، وينبغي في تلك الحالة الإشارة إليها في وثائق الايكاو.
- ٥- في حدود مقتضيات السلامة والانظام 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 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 الايكاو التي تتضمن القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والأحكام الأخرى ذات الصلة، وبصفة خاصة للنظم المعقدة والتطبيقات المرتبطة بها. وتحقيقا 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.

- 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.

### المرفق (ب)

#### اجتماعات الملاحة الجوية العالمية

لما كان عقد اجتماعات الملاحة الجوية العالمية وظيفه مهمة من وظائف المنظمة، ويقضي من الدول المتعاقدة والمنظمة 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 المتعاقدة وعلى المنظمة.

#### فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- أن تكون الاجتماعات التي يدعو المجلس إلى عقدها وتشارك فيها كل الدول المتعاقدة على قدم المساواة هي الوسيلة الرئيسية للتقدم نحو حل المشكلات ذات الأهمية العالمية، بما في ذلك تعديل الملاحق وإعداد الوثائق الأساسية الأخرى في مجال الملاحة الجوية.
- ٢- ألا تعقد هذه الاجتماعات ما لم يسوغها عدد وأهمية المشكلات التي ستبحث وما لم يظهر احتمال التوصل إلى قرار بناء بشأنها، ولا بأس من مطالبة الاجتماعات التي تعقد على هذا الأساس بأن تجري مناقشات استطلاعية حول الأمور التي لم تتضح إلى الدرجة التي تستوجب اتخاذ قرار محدد بشأنها.
- ٣- يجب تنظيم هذه الاجتماعات بحيث تكون ملائمة على أفضل وجه لأداء المهمة الموكولة اليها وتوفير 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 تمر اثنا عشر شهراً على الأقل بين أي اجتماعين متتاليين يعالجان بإسهاب نفس التخصص الفني، ما لم تقتض الظروف الاستثنائية خلاف ذلك.

### الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- قبل أن يقرر المجلس إحالة أي موضوع الى اجتماع عالمي، ينبغي له أن يحدد ما اذا كان في المستطاع معالجة ذلك الموضوع إما بالمراسلات مع الدول وإما باستخدام فرق الخبراء أو مجموعات الدراسة المعنية بالملاحة الجوية اذا 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 اليها الاجتماع. وعندما تتضمن أعمال الاجتماع أكثر من تخصص فني واحد، ينبغي الحرص على الاستعانة بأقل عدد ممكن من أنواع الخبرات دون الإخلال بالكفاءة.
- ٣- تسهيلات لمشاركة كل الدول المتعاقدة، ينبغي أن يضع المجلس خطة لبرامج الاجتماعات من شأنها أن تختصر الى 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 (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 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 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 وبحيث لا تفسر على أنها وجهات نظر الدول المتعاقدة.

### 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 المنافية 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 تكتنفها 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.

## 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 يقتضيها التقدم التكنولوجي لكي تتبناها 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 ضماناً لإدراج القدر الوافي من الإرشادات اللازمة لكل المجالات الفنية المناسبة، أخذاً 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 (و)

#### وحدات القياس

حيث أنه ينبغي توحيد وحدات القياس تأميناً لسلامة العمليات الدولية الجوية والأرضية.

وحيث أنه من الأهمية بمكان أن يكون النهج الثابت للمنظمة هو استخدام وحدات قياس موحدة في مطبوعات الملاحة الجوية الصادرة عنها.

وحيث أن الملحق الخامس باتفاقية شيكاغو ينص في طبعته الرابعة على استخدام نظام موحد لوحدات القياس في عمليات الطيران المدني الدولي الجوية والأرضية، وهو "النظام الدولي للوحدات"، ويسمح باستخدام بعض الوحدات من خارج هذا النظام الدولي استخداماً دائماً واستخدام بعضها الآخر استخداماً مؤقتاً.

**فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:**

- ١- تشجيع الدول المتعاقدة على أن تجعل نظمها وممارساتها الوطنية متمشية مع أحكام الملحق الخامس بأسرع ما يمكن.
- ٢- أن تكون وحدات القياس في كل مطبوعات الملاحة الجوية الصادرة عن المنظمة هي الوحدات المنصوص عليها في الملحق الخامس باتفاقية شيكاغو بقدر ما تضمن الوحدات الملائمة.

### المرفق (ز)

#### شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الكفاءة

#### واجازات طواقم قيادة الطائرات

حيث أن المادة ٣٣ من اتفاقية شيكاغو لم تحدد صراحة الأغراض المستهدفة من الاعتراف بالشهادات والاجازات.

وحيث أنه توجد عدة تفسيرات بشأن وجود أو عدم وجود التزام على الدول المتعاقدة بالاعتراف بالشهادات والاجازات التي أصدرتها أو قررت صلاحيتها دول متعاقدة أخرى إلى أن يبدأ سريان القواعد والتوصيات الدولية على الطائرات المعنية أو الطيارين المعنيين.

وحيث أنه قد تمضي سنوات عديدة قبل أن يبدأ سريان القواعد والتوصيات الدولية على طرز معينة من الطائرات وفئات معينة من الطيارين، وحيث أنه قد يعتبر من الأنسب عدم اصدار قواعد وتوصيات دولية لبعض تلك الطرز أو هذه الفئات.

**فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:**

- ١- على كل الدول المتعاقدة أن تعترف بصحة شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الكفاءة واجازات طواقم الطائرات التي أصدرتها أو قررت صلاحيتها الدولة المتعاقدة التي سجلت فيها الطائرة، وذلك لغرض الطيران فوق أقاليمها، بما في ذلك الهبوط فيها والاقلاع منها، بشرط مراعاة أحكام المادتين ٣٢ (ب) و٣٣ من اتفاقية شيكاغو.
- ٢- يجب على الدول المتعاقدة أن تعترف بالشهادات والاجازات التي أصدرتها أو قررت صلاحيتها بموجب النظم الوطنية للدولة المتعاقدة التي سجلت فيها الطائرة، وذلك لغرض الطيران فوق أقاليمها، بما في ذلك الهبوط فيها والاقلاع منها، ريثما يبدأ سريان القواعد الدولية التي تتعلق بطرز طائرات أو بفئات الطيارين.

### المرفق (ح)

#### التدريب على أعمال الطيران

حيث أن توفير وتشغيل التجهيزات والخدمات الأرضية، وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحة الجوية بصورة مرضية، أمور مرهونة بتوفير مستوى عال من التدريب للعاملين.

وحيث أن الدول المتعاقدة تعاني من صعوبات في هذا الشأن بسبب نقص العاملين المدربين تدريباً وافياً.

وحيث أنه من الضروري بذل جهد خاص لتحقيق مستوى عال من التدريب للعاملين ومساعدة الدول المتعاقدة على اشباع احتياجاتها من التدريب.

وحيث أن حلقات التدريب التي تعدها المنظمة تعد وسيلة فعالة تعين على فهم القواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحة الجوية وعلى تطبيق الجميع لها بطريقة موحدة.

**فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:**

١- تشجيع الدول المتعاقدة ومساعدتها على تحقيق مستويات عالية من التدريب للعاملين في مجال الطيران، وخصوصاً من يقومون بتوفير وتشغيل خدمات وتجهيزات الملاحة الجوية الدولية. وتحقيقاً لهذه الغاية يجب أن تدرج المنظمة في برنامج عملها العادي برنامجاً تدريبياً متواصلًا يسمى برنامج الايكاو للتدريب في مجال الطيران\*.

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

- (أ) الدول المتعاقدة هي المسؤولة عن التدريب على أعمال الطيران.
- (ب) ينبغي للمنظمة أن تعطي أقصى أولوية لوضع برامج تتعلق بالسلامة الجوية وامن الطيران.
- (ج) يجب تشجيع وتيسير تبادل المساعدة فيما بين الدول المتعاقدة لتدريب العاملين في الطيران، ولا سيما على الأمور التي قد يسفر نقص التدريب فيها عن أثار مناوئ سلامة الملاحة الجوية الدولية أو أمنها أو انتظامها.

- د) ينبغي للمنظمة أن تقدم المشورة للدول المتعاقدة بشأن الإشراف التشغيلي على التجهيزات التدريبية.
- هـ) ينبغي ألا تشارك المنظمة في تشغيل التجهيزات التدريبية، بل أن تسدي التشجيع والإرشاد للقائمين على تشغيل هذه التجهيزات.

### الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ينبغي للمجلس أن يضع المواصفات والمواد الإرشادية وأن يعقد الدورات التدريبية وأن يقدم المشورة المباشرة ويتعامل بالتشاور المباشر بما يساعد الدول المتعاقدة على اجراء ما يلي:
- أ) توحيد مناهج وأساليب ومحتوي الدورات التدريبية حسب الامكان، ووضع الأحكام الوافية لاجراء الامتحانات ومنح الاجازات.
- ب) الارتقاء بمستويات الإنجاز إلى مستوى يتماشى مع القواعد القياسية الدولية.
- ج) استخدام المعايير المذكورة في البندين أ) و ب) أعلاه من أجل تحقيق مزيد من التوحيد في ممارسات التشغيل واجراءاته.
- ٢- ينبغي ايلاء اهتمام مستمر بوضع مناهج تدريبية متخصصة وعالية المستوى حسب الاقتضاء لتوفير المهارات المطلوبة لإنشاء التجهيزات والخدمات وتشغيلها وصيانتها.
- ٣- ينبغي للمجلس أن يشجع الدول المتعاقدة على وضع شروط لتحقيق ما يلي:
- أ) التدريب في موقع العمل، بما في ذلك التعريف بظروف التشغيل المعنية، للعاملين الذين أكملوا تدريبهم الأساسي ويحتاجون الى خبرة عملية بظروف التشغيل الفعلية قبل وضعهم في مواقع المسؤولية في الوظائف التشغيلية، وفي هذا الصدد ينبغي توجيه عناية الدول الى امكان الاستفادة الكاملة من مختلف موارد التعاون الفني وبرامج المساعدة.
- ب) عقد دورات تدريبية منتظمة لتجديد المعلومات وخصوصا بصدد المعدات أو الاجراءات أو الأساليب الجديدة.
- ٤- ينبغي للمجلس أن يطلب من الدول المتعاقدة أن تقدم اليه معلومات عن أنواع الدورات التدريبية في مجال الطيران التي تعقد برعايتها أو المتوفرة بصورة أخرى في الدولة وتقبل فيها طلابا من دول أخرى، لكي يوزع المجلس هذه المعلومات على الدول الأخرى. وينبغي أن تتضمن هذه المعلومات العنوان الذي يجب أن توجه اليه الاستفسارات للحصول على مزيد من التفاصيل. وبالمثل، ينبغي للمجلس أن يضع تحت تصرف الدول المتعاقدة كل المعلومات المفيدة عن المؤسسات التدريبية التي تتلقى المساعدة عن طريق المنظمة وتقبل طلابا من البلدان الأخرى.
- ٥- ينبغي للمجلس أن يحث الدول المتعاقدة على الاستفادة الى أقصى حد ممكن من مراكز التدريب الموجودة في منطقتها لتدريب مواطنيها العاملين في الطيران على المجالات التي لا توجد لها مدارس وطنية مناظرة لتلك المراكز. وتحقيقا لهذه الغاية، ينبغي للمجلس أن يشجع الدول على توفير الظروف المؤاتية ليلتحق بها مواطنون من الدول الأخرى في المنطقة.

## المرفق (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.

فإن 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 (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 تتفق الخطط الإقليمية عندما يتضح أنها لم تعد تتماشى مع المقتضيات 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 للايكاو.

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 استخدامهما في تطبيق النهج المبني على الأداء في أعمال التخطيط.

٢- ينبغي للمجلس أن يتابع تأثير تغير الاحتياجات على الخطط الإقليمية كي يتحقق في الوقت المناسب من وجود أي حاجة إلى تنقيح هذه الخطط، أخذاً 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.

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.

#### المرفق (ك)

##### اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية

حيث أن الاجتماعات الإقليمية للملاحة الجوية تمثل وسيلة هامة لتحديد التجهيزات والخدمات المتوقع أن توفرها الدول المتعاقدة وفقاً 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 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 المتعاقدة في تلك الأقاليم على أن تستضيف الاجتماع بالانفراد أو بالتزامن.
- 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 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 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 (ل)

### تنفيذ الخطط الإقليمية

حيث أن المادة ٢٨ من اتفاقية شيكاغو نصت على أن تتعهد الدول المتعاقدة بأن توفر حسب الامكان تجهيزات الملاحة الجوية وخدماتها اللازمة لتسهيل الملاحة الجوية الدولية.

وحيث أن الخطط الإقليمية تبين التجهيزات والخدمات التي يحتاجها الطيران المدني الدولي.

وحيث أن أي أوجه قصور خطيرة في تنفيذ الخطط الإقليمية قد تؤثر في سلامة العمليات الجوية الدولية وانتظامها وكفاءتها، وتستحق الإزالة بالتالي بأسرع ما يمكن.

### فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- يجب أن تعطى الأولوية في تنفيذ برامج الدول المتعاقدة الى توفير واستمرار تشغيل التجهيزات والخدمات التي من المرجح أن يؤدي نقصها الى تأثير خطير على العمليات الجوية الدولية.
- ٢- يجب أن تقوم المنظمة بتحديد أوجه القصور الخطيرة في تنفيذ الخطط الإقليمية والتحري عنها واتخاذ الاجراءات اللازمة لها في أقل وقت ممكن.
- ٣- يجب أن تحدد مجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية المشاكل وأوجه القصور في الخطط الإقليمية وفي تنفيذها وأن تقترح التدابير العلاجية.

### الاجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ينبغي للمجلس أن يخطر كل دولة متعاقدة اخطارا كاملا وسريعا بالتوصيات الخاصة بتوفير تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية التي تنطبق عليها بموجب الخطة الإقليمية، أخذا في الاعتبار الحاجة الى ادخال مزيد من التحسينات على مستويات السلامة الحالية.
- ٢- ينبغي للدول المتعاقدة أن تضع الخطط الملائمة وأن تستوفيها في حينها، بما في ذلك توفير العاملين اللازمين، من أجل التنفيذ المنتظم للأجزاء التي تخصها في الخطط الإقليمية.
- ٣- ينبغي أن يتابع المجلس مدى تنفيذ الخطط الإقليمية واصدار تقارير مرحلية دورية تتضمن بيانات عن أوجه القصور الخطيرة في تنفيذ الخطط الإقليمية.
- ٤- ينبغي للمنتفعين بتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية أن يبلغوا عن أي مشكلة خطيرة يصادفونها بسبب القصور في تنفيذ تجهيزات أو خدمات الملاحة الجوية المقررة في الخطط الإقليمية. وينبغي ارسال البلاغ الى الدول المتعاقدة المسؤولة عن التنفيذ. وينبغي لهذه الدول أن تتخذ بناء على هذه التقارير الخطوات اللازمة لحل المشاكل، وعندما لا تتخذ الخطوات العلاجية ينبغي للمنتفعين بهذه التجهيزات والخدمات أن يبلغوا الايكاو عن طريق أي هيئة دولية حسب الاقتضاء.
- ٥- ينبغي للمجلس أن يستعرض بصفة دورية المشاكل الخطيرة التي يصادفها المنتفعون بسبب أي نقص في تنفيذ تجهيزات الملاحة الجوية وخدماتها، وأن يتخذ الخطوات اللازمة لتصفية هذه المشاكل بأسرع ما يمكن.

## المرفق (م)

### تعيين حدود المجالات الجوية لخدمات الحركة الجوية\*

حيث أن الملحق الحادي عشر باتفاقية شيكاغو يقتضي من كل دولة متعاقدة أن تحدد أجزاء الفضاء الجوي فوق اقليمها التي تقدم إليها خدمات الحركة الجوية، وأن تتخذ بعد ذلك التدابير اللازمة لإنشاء هذه الخدمات وتقديمها.

وحيث أن الملحق الحادي عشر باتفاقية شيكاغو ينص أيضا على أنه يجوز لكل لدولة متعاقدة أن تنيب مسؤوليتها عن تقديم خدمات الحركة الجوية فوق اقليمها الى دولة أخرى بمقتضى اتفاق ثنائي بينهما.

وحيث أنه يجوز للدولة المنبئية والدولة النائبة أن تنهيا اتفاق التفويض في أي وقت.

وحيث أن 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 اقليمية للملاحة الجوية يوافق عليها المجلس عادة بناء على مشورة من اجتماعات الملاحة الجوية الاقليمية.

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي فيما يتعلق بالخطط الاقليمية للملاحة الجوية:

١- ان 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.

٤- على الدولة التي تقدم خدمات الحركة الجوية الى 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 النائبة.

٥- تقتصر اناية المسؤولية من أي دولة الى دولة أخرى ويقتصر كل اسناد للمسؤولية فوق أعالي البحار على المهام الفنية والتشغيلية المتعلقة بسلامة وانتظام الحركة الجوية في المجال الجوي المعني.

وتعلن بالاضافة الى ذلك ما يلي:

٦- ان كل دولة متعاقدة تنيب مسؤولية تقديم خدمات الحركة الجوية الى المجال الجوي فوق اقليمها الى دولة أخرى، انما تفعل ذلك دون اخلال بسيادتها.

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

### الاجراءات المتصلة بهذا القرار

١- عند تحديد المجالات الجوية التي تقدم اليها خدمات الحركة الجوية، ينبغي للدول المتعاقدة أن تتوخى رسم الحدود التي تحقق أكبر قدر من الكفاءة والاقتصاد، وأن تختار المواقع المثلى لاقامة نقاط تحويل المسؤولية وانجاز اجراءات التنسيق الأكثر فاعلية، وذلك بالتعاون مع الدول المعنية الأخرى ومع المنظمة.

٢- 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 اذا تعذر على الأولى تقديم خدمات الحركة الجوية فوق أعالي البحار، أصبحت الأخرى جاهزة للطوارئ، وقد يلزم تعديل حدود المجال الجوي الذي تقدم اليه خدمات الحركة الجوية تعديلا مؤقتا بقصد تنفيذ خطط الطوارئ بموافقة مجلس المنظمة ريثما يتسنى استئناف الخدمات الأصلية.

### المرفق (ن)

#### توفير خدمات البحث والانقاذ

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

وحيث أن الملحق الثاني عشر بتلك الاتفاقية يتضمن أحكاما تتعلق بانشاء خدمات البحث والانقاذ وتشغيلها في أراضي الدول المتعاقدة وفوق أعالي البحار.

وحيث أن الملحق الثاني عشر بتلك الاتفاقية ينص على أن أجزاء أعالي البحار التي تقدم اليها خدمات البحث والانقاذ تحدد بموجب اتفاقات اقليمية للملاحة الجوية يوافق عليها المجلس عادة بناء على مشورة من اجتماعات الملاحة الجوية الاقليمية.

وحيث أن الملحق الثاني عشر بتلك الاتفاقية يوصي بأن تكون مناطق البحث والانقاذ متمشية بقدر الامكان مع أقاليم معلومات الطيران المناظرة لها، وأن تكون فيما يتعلق بالمناطق فوق أعالي البحار متمشية مع الأقاليم البحرية للبحث والانقاذ.

وحيث أن المادة ٦٩ من تلك الاتفاقية تنص على أنه اذا رأى المجلس أن خدمات الملاحة الجوية التي تقدمها الدولة المتعاقدة 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، وجزاز له أن يقدم توصيات لهذا الغرض.

وحيث أن خدمات الملاحة الجوية المذكورة في المادة ٦٩ من اتفاقية شيكاغو تتضمن فيما تتضمنه خدمات البحث والانقاذ.

**فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي:**

١- تحدد مناطق البحث والانقاذ بقصد ضمان السلامة وتحقيق الكفاءة المثلى بأقل قدر من التكاليف الاجمالية، سواء كانت هذه المناطق فوق أراضي الدول، أو فوق منطقة أكبر من المجال الجوي السيادي للدولة أو فوق أعالي البحار،

وفقا لاتفاق الملاحة الجوية الاقليمي، وعلى أساس الاعتبارات الفنية والتشغيلية ومنها مدى استصواب تطابق أقاليم معلومات الطيران مع مناطق البحث والانقاذ ومع الأقاليم البحرية للبحث والانقاذ فيما يتعلق بالمناطق فوق أعالي البحار.

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

٣- اذا اقتضى الأمر توسيع مناطق البحث والانقاذ 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 والانقاذ فوق أراضي الدولة المنبئية وفقا لما تقتضيه الدولة المنبئية، ويجب على الدولة المنبئية أن تنشئ وتجدد التجهيزات والخدمات المتفق عليها مع الدولة النائبة لكي تشغلها هذه الدولة النائبة.

٥- تقتصر انابة المسؤولية من أي دولة الى أخرى، ويقتصر اسناد المسؤولية فوق أعالي البحار على المهام الفنية والتشغيلية المتعلقة بتقديم خدمات البحث والانقاذ في المنطقة المعنية.

٦- كل نقص في كفاءة تقديم خدمات البحث والانقاذ، 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 والانقاذ.

**وتعلن بالاضافة الى ذلك ما يلي:**

٧- كل دولة متعاقدة تنيب مسؤولية تقديم خدمات البحث والانقاذ داخل أراضيها الى دولة أخرى انما تفعل ذلك دون الاخلال بسيادتها.

٨- ان موافقة المجلس على اتفاقات الملاحة الجوية الاقليمية التي تقضي بقيام الدولة بتقديم خدمات البحث والانقاذ في مناطق فوق أعالي البحار، لا تعني الاعتراف بسيادة تلك الدولة على المنطقة المعنية.

### الاجراءات المتصلة بهذا القرار

١- ينبغي للدول المتعاقدة، في اطار تعاونها مع الدول الأخرى ومع المنظمة، أن ترسم حدود مناطق البحث والانقاذ التي تحقق أكبر قدر من الكفاءة، وأن تنظر حسب الاقتضاء في جمع الموارد المتاحة في صندوق مشترك للبحث والانقاذ أو انشاء هيئة واحدة مشتركة للبحث والانقاذ تسند اليها مسؤولية توفير خدمات البحث والانقاذ 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 والانقاذ 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 والانقاذ.

## المرفق (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 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 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 تقرر ما يلي:

- ١- 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.
- ٢- 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.
- ٣- يجب أن يعمل المجلس من أجل مساعدة الدول في إبرام اتفاقات مدنية عسكرية وذلك بتقديم النصح والإرشاد لتلك الدول.

### الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- 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 (١) من المنطوق أعلاه.
- ٢- 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.
- ٣- ينبغي للدولة المعنية، عند وضعها النظم والإجراءات المذكورة في الفقرة (٢) من المنطوق أعلاه أن تتسق الأمور مع جميع الدول المسؤولة عن تقديم خدمات الحركة الجوية فوق أعالي البحار في المنطقة المعنية.

## المرفق (ع)

### توفير المطارات الملائمة

**حيث أن** من الضروري ادخال تحسينات كبيرة على الخصائص المادية للمطارات في كثير من المواقع.  
**وحيث أن** هذه التحسينات تقتضي في بعض الحالات اتفاقا باهظا وأن من غير المستصوب تخطيط هذا العمل دون مراعاة تطورات المستقبل.  
**وحيث أن** الدول وسلطات المطارات ستظل في حاجة الى معرفة الاتجاهات العامة للاحتياجات التي يرجح أن تقتضيها المطارات لخدمة الأجيال اللاحقة من الطائرات.  
**وحيث أن** كثيرا من المشكلات الخطيرة يمكن تفاديها اذا 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 اسناد تشغيل المطارات الى هيئات مستقلة بدون المساس بالتزام الدول بضمان السلامة في تجهيزات وخدمات المطارات.

### فان 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 ازعاج بيئي ممكن من المطارات التي يستعملها الجيل الحالي من الطائرات.
- ٣- أن تقوم الدول بترخيص المطارات.
- ٤- أن تضمن الدول أن مطاراتها تعمل بنظم ادارة السلامة.

### الاجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- في ضوء نتائج المتابعة المستمرة المشار اليها في الفقرة (١) من المنطوق أعلاه، ينبغي للمجلس أن يقوم بما يلي آخذا في الاعتبار الحاجة الى ادخال مزيد من التحسينات على مستويات السلامة الجوية الحالية:
  - أ) وضع ارشادات اضافية بشأن تطورات المستقبل.
  - ب) المواظبة على اعلام الدول المتعاقدة بتلك التطورات.
- ٢- ينبغي للمجلس أن يستمر في توجيه انتباه منتجي الطائرات ومشغليها الى السياسة المبينة في الفقرة (٢) من المنطوق.

## المرفق (ف)

### اختبار مساعدات الملاحة اللاسلكية على الأرض ومن الجو

حيث أن من الضروري التحقق من أداء مساعدات الملاحة اللاسلكية عن طريق اجراء اختبارات منتظمة لها.  
وحيث أن انشاء تجهيزات محسنة لاختبار المساعدات على الأرض يقلل الحاجة الى اجراء هذه الاختبارات من الجو.  
فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- ينبغي التحقق من أداء مساعدات الملاحة اللاسلكية عن طريق اختبارات منتظمة من الجو ريثما تتوافر مرافق اختبار أرضية محسنة تحسينا كبيرا.
- ٢- ينبغي تحسين الأجهزة الأرضية للملاحة اللاسلكية، وما يتصل بها من تجهيزات الاختبار والرصد، بما يضمن الأداء بنفس المستوى الذي تكفله الاختبارات من الجو، وذلك لتقليل الحاجة الى اجراء اختبارات دورية من الجو.

### الاجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ريثما تتوافر تجهيزات اختبار أرضية محسنة تحسينا كبيرا، ينبغي للدول المتعاقدة أن تنشئ لنفسها وحدات اختبار من الجو، أو تنشئ وحدات مشتركة مع دول أخرى، أو أن تعقد اتفاقات مع الدول أو الوكالات التي تملك التجهيزات المناسبة كي تجري الاختبارات من الجو بالنيابة عنها.
- ٢- ينبغي للمجلس أن يواصل جهوده لتنسيق الترتيبات المعقودة بين الدول المتعاقدة لاجراء اختبارات منتظمة من الجو لمساعداتها الملاحة اللاسلكية.
- ٣- ينبغي للمجلس أن يتشاور مع الدول المتعاقدة القائمة بتصميم وصنع نظم الملاحة اللاسلكية، للتحري عن السبل الممكنة لتحسين تجهيزات الاختبار على الأرض، بقصد الاقلال الى أدنى حد من الحاجة الى اجراء اختبارات دورية من الجو.
- ٤- ينبغي للمجلس أن يوزع على الدول المتعاقدة معلومات بخصوص التطورات المهمة التي استجدت في مجال تحسين المعدات الأرضية للملاحة اللاسلكية، بما في ذلك تجهيزات الاختبار والرصد المرتبطة بها، وذلك بقدر اسهام هذه التطورات في التقليل الى الحد الأدنى من الحاجة الى اجراء الاختبارات من الجو.

## المرفق (ص)

### شروط ملائمة لتوظيف العاملين الأرضيين في الطيران

حيث أن شروط التوظيف التي لا تتناسب مع المؤهلات والمسؤوليات المطلوبة للعمل في خدمات الطيران الأرضية تشكل سببا رئيسيا للصعوبة في تعيين ذوي المؤهلات المناسبة واستبقائهم في العمل بعد اتمام تدريبهم.  
وحيث أن هذه الصعوبة تعيق حسن تنفيذ الخطط الاقليمية والقواعد والتوصيات واجراءات خدمات الملاحة الجوية.

**فان الجمعية العمومية تقرّر ان** شروط توظيف العاملين في الخدمات الأرضية للطيران ينبغي أن تكون متناسبة مع المؤهلات المطلوبة منهم والمسؤوليات التي يؤدونها.

### المرفق (ق)

#### اسهام الدول في أعمال الايكاو الفنية

حيث أن المشاركة الفنية من جانب الدول المتعاقدة أمر ضروري لاحتراز تقدم جيد في أعمال المنظمة الفنية. وحيث أنه يصعب الحصول بين حين وآخر من الدول المتعاقدة على مشاركة سريعة ووافية في أعمال المنظمة الفنية. وحيث أن من الضروري الحصول على أقصى منفعة من هذه المشاركة دون انتقال لا داعي له على الدول المتعاقدة وعلى المنظمة.

**فان الجمعية العمومية تقرّر** ضرورة قيام الدول المتعاقدة بالمشاركة الفنية الفعالة في أعمال المنظمة الفنية.

#### الاجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ينبغي للمجلس أن يشجع الدول المتعاقدة على المشاركة الفعالة في أعمال المنظمة الفنية، مع اقامة الاعتبار الواجب للحاجة الى الاقلال الى أدنى حد من التكاليف التي تتحملها المنظمة والدول المتعاقدة بصدد هذه المشاركة.
- ٢- ينبغي للدول المتعاقدة أن تقوم بما يلي في حدود امكانيات كل منها:
  - أ) أن تساعد، بالمراسلة، على تقدم المشاريع الفنية للمنظمة.
  - ب) أن تشارك في اجتماعات المنظمة 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 اليها.
  - ج) أن تشارك في نشاط فرق خبراء المنظمة، وأن تضمن أن مرشحيها متمتعون بالمؤهلات المناسبة وقادرون على الاسهام بفاعلية في أعمال فرق الخبراء.
  - د) أن تضطلع بالدراسات التخصصية التي تطلبها المنظمة.
  - هـ) أن تساعد المنظمة في أعمالها الفنية بأي وسيلة أخرى يحددها المجلس.

### المرفق (ر)

#### موظفو الأمانة العامة الفنيون في المقر الرئيسي وفي المكاتب الاقليمية

حيث أن ثمة حاجة مستمرة الى تقديم المساعدة الفعالة الى الدول المتعاقدة لتنفيذ الخطط الاقليمية والقواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحة الجوية والاجراءات الاضافية.



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

وحيث أن 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.

### فان 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 المتعاقدة للتصدي للمشاكل التي تعترضها في مجال تنفيذ الخطط الإقليمية والقواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحة الجوية والاجراءات الاضافية.
- ٢- يجب تمكين موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية من الحفاظ على كفاءاتهم الفنية والاطلاع الوافي على آخر التطورات الفنية.

### الاجراءات المتصلة بهذا القرار

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

### 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 اشراك خبراء ذوي تخصصات فنية وتشغيلية كثيرة في اجراءات 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 الانقاذ والتحقيق في حوادث الطيران الجسيمة قد تلقي عبئا ماليا جسيما على الدولة التي وقع فيها الحادث.

**فان 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 الى الحد الممكن ضمن ما تقوم به:

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

### الاجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ينبغي تشجيع الدول المتعاقدة على دعم حلقات العمل الاقليمية بشأن التحقيق في الحوادث، وذلك لتبادل المعلومات عن القوانين والاجراءات التي تتبعها كل دولة في مجال التحقيق في الحوادث، وعن كيفية تقاسم المعرفة والخبرة في ادارة وأساليب التحقيق في الحوادث، وعن مدى توافر الخبراء والتجهيزات وعن اجراءات تذييل 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 امكانيات استخدام مراكز التدريب الإقليمية لعقد هذه الدورات فيها وامكانيات ادراج منهجية "ترينير" فيها لأنها تمثل تدريباً دولياً موحداً.

### المرفق (ت)

#### العلاقة بين السلامة الجوية والعوامل البشرية

**حيث أن** أهداف ومقاصد الايكاو كما جاءت في اتفاقية شيكاغو تقضي بتدعيم تنمية النقل الجوي الدولي "... بقصد تعزيز سلامة الطيران في الملاحة الجوية الدولية".

**وحيث أن** من المسلم به أن العوامل البشرية لها علاقة بحدود الأداء البشري في بيئة الطيران.

وحيث أن تأثير العوامل البشرية يتجلى في غالبية الحوادث، (نحو ٧٠ في المائة من الحوادث)، فإن هناك بالتالي حاجة مستمرة الى اتخاذ تدابير ملائمة لتخفيض عدد حوادث الطيران.

وحيث أن الازدياد في استعمال النظم التلقائية والتكنولوجيا الجديدة وما تتطوي عليه من تعقيد، سواء في العمليات الجوية أو الأرضية، أمر قد يؤدي الى تفاقم خطورة مسائل العوامل البشرية ما لم تتخذ التدابير اللازمة في الوقت الملائم.

وحيث أن عددا من الدول يقوم فعلا بتنفيذ برامج تتعلق بالعوامل البشرية، وأن التجربة التي اكتسبتها هذه البلدان جديرة بالتطبيق لرفع مستوى السلامة في النقل الجوي.

وحيث أن من المسلم به ان احراز تقدم ملموس في رفع مستوى السلامة الجوية يقتضي مزيدا من التخفيض لتأثير العوامل البشرية على حوادث الطائرات.

**فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي:**

١- ينبغي للدول المتعاقدة أن تضع في اعتبارها الجوانب ذات الصلة بالعوامل البشرية عند تصميم المعدات واجراءات التشغيل ومنح الشهادات، وعند تدريب العاملين و/أو اجازاتهم.

٢- ينبغي تشجيع الدول المتعاقدة على التعاون بعيد المدى وتبادل المعلومات عن المشاكل المتعلقة بتأثير العوامل البشرية على سلامة عمليات الطيران المدني.

٣- ينبغي للمجلس أن يتولى تجميع وتحليل الخبرة التي اكتسبتها الدول وأن يضع مواد الايكاو الملائمة بشأن شتى مسائل العوامل البشرية.

## المرفق (ث)

### تقديم خدمات الحركة الجوية

حيث أن الملحق الحادي عشر باتفاقية شيكاغو يطالب الدول المتعاقدة بعمل الترتيبات اللازمة لتقديم خدمات الحركة الجوية في المجالات الجوية وفي المطارات التي تقرر لها هذه الخدمات.

وحيث أن الملحق الحادي عشر باتفاقية شيكاغو قرر على الدول المتعاقدة أن تضمن انشاء برامج لادارة السلامة في خدمات الحركة الجوية.

وحيث أن الجهود التعاونية بين الدول المتعاقدة تؤدي الى المزيد من الكفاءة في ادارة الحركة الجوية.

**فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي:**

١- أن تضمن الدول لدى تنفيذ خدمات الحركة الجوية أن الخدمات الجاري تقديمها تفي بشروط السلامة والانتظام والكفاءة في الطيران المدني الدولي.

٢- أن تقيم الدول الاعتبار للحاجة الى تشغيل نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية بطريقة اقتصادية، وأن تقيم الاعتبار للجهود التعاونية التي تحسن كفاءة ادارة المجالات الجوية ولا سيما المجال الجوي العلوي.

٣- ينبغي أن تضمن الدول أن مقدمي خدمات الحركة الجوية المعنيين يطبقون برامج ادارة السلامة الجوية على جميع المجالات الجوية وجميع المطارات التي يقدمون اليها خدمات الحركة الجوية.

#### الاجراء المتصل بهذا القرار

ينبغي للدول المتعاقدة أن تنتظر حسب الاقتضاء في انشاء هيئة واحدة مشتركة لخدمات الحركة الجوية فيما بينها، توكل اليها مسؤولية تقديم خدمات الحركة الجوية الى المجال الجوي المحدد لتلك الخدمات فوق أراضي أي دولتين أو أكثر أو فوق أعالي البحار.

— انتهى —