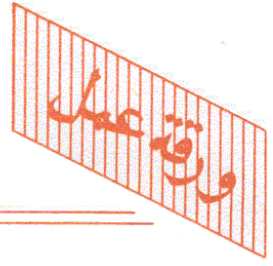




## منظمة الطيران المدني الدولي



### الجمعية العمومية - الدورة الخامسة والثلاثون

البند ١٧: تعزيز القواعد القياسية الصادرة عن الايكاو

#### تعزيز القواعد القياسية الصادرة عن الايكاو

##### ملخص

تعرض ورقة العمل هذه التدابير التي اتخذت والمزمع اتخاذها لتحسين عملية وضع القواعد القياسية والتوصيات الدولية واعتمادها بالاضافة الى آلية جمع ونشر الاختلافات عملاً بقراري الجمعية العمومية A33-3: تحسين انتاجية الايكاو (في مواجهة التحديات الجديدة) و A32-1: تحسين انتاجية الايكاو (التدابير اللازمة لمواصلة التحسينات في الفترة الثلاثية ١٩٩٩-٢٠٠٠ وما بعدها). ويرد الاجراء المعروض على الجمعية العمومية في الفقرة ٥.

##### المراجع

Doc 9790، القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٢٠٠١/١٠/٥)  
Doc 7300، اتفاقية الطيران المدني الدولي

#### ١- مقدمة

١-١ طلبت الجمعية العمومية من المجلس، بموجب قرارها A33-3: تحسين انتاجية الايكاو (في مواجهة التحديات الجديدة)، أن يجد السبل الكفيلة باختصار عملية اصدار القواعد القياسية والتوصيات الدولية واعتمادها والتي لها أهمية أساسية لسلامة وأمن الطيران المدني، كلما كان ذلك ضرورياً. ويتناول هذا التقرير المقدم من المجلس الخبرة العملية المكتسبة بشأن التدابير التي نفذت بالفعل نتيجة للقرارات السابقة للجمعية العمومية، ويقدم التدابير الإضافية التي سينفذها المجلس ولجنة الملاحة الجوية، والتي لا تقتصر على اختصار عملية اصدار القواعد القياسية والتوصيات واعتمادها فحسب، بل تمتد الى زيادة تحسين فحوى هذه القواعد والتوصيات.

#### ٢- تقرير عن تنفيذ التدابير القائمة

١-٢ ناقشت الهيئات التنفيذية في المنظمة، في مناسبات عدة خلال العقد الأخير مسألتي تعزيز فحوى القواعد القياسية والتوصيات الدولية واستعراضها، وبالتالي أجرت الجمعية العمومية في دورتها الثانية والثلاثين في عام ١٩٩٨ بعض التغييرات الهامة ونفذتها في دورتها اللاحقة في عام ٢٠٠١. وكانت أهم النقاط البارزة، على النحو المبين في المرفق (أ) بالقرار A33-14، على النحو التالي:

أ) يجب أن تشمل القواعد القياسية والتوصيات الدولية بصفة رئيسية في حالة نظم الطيران المعقدة على الأحكام العامة التي وصلت الى مرحلة النضج والاستقرار، والتي تحدد المقتضيات على مستوى النظم والمتعلقة بالتشغيل والأداء. وأما المواصفات الفنية التفصيلية الضرورية لهذه النظم فيجب أن تدرج كمرافات للملاحق أو كوثائق منفصلة.

ب) ينبغي للايكافو أن تعتمد الى أقصى حد ملائم ورهنا بوجود عملية كافية للتحقق والاعتماد، على أعمال هيئات أخرى معتمدة لوضع القواعد القياسية. وينبغي الإشارة في وثائق الايكافو الى المواد التي تصدرها تلك الهيئات الأخرى المعنية بوضع القواعد القياسية كلما رأى المجلس ذلك مناسباً.

ج) يمكن أن يتخذ المجلس اجراء بشأن تعديل المواصفات الفنية التفصيلية للنظم المعقدة بدون استشارة الدول ورهنا بوجود عملية كافية للتحقق والاعتماد.

٢-٢ تستند هذه التدابير الى خبرة الايكافو ولا سيما في مجال تجديد هيكل الملحق الثامن - صلاحية الطائرات للطيران التي جرت في أواسط السبعينات بهدف الاقتصار على ذكر المقتضيات رفيعة المستوى الواردة في الملحق. وبالمثل، عندما اتخذ قرار في مطلع الثمانينات لوضع القواعد والتوصيات الدولية بشأن النقل الآمن للبضائع الخطرة بطريق الجو، اتفق على ألا يتضمن الملحق الجديد الثامن عشر - النقل الآمن للبضائع الخطرة بطريق الجو سوى مقتضيات رفيعة المستوى والثابتة التي تستكمل بتعليمات فنية.

٣-٢ اتسمت الخبرة المكتسبة من هذه التدابير الجديدة بالاجابية عموماً. ويجري بالفعل حالياً تجديد هيكل الملحق العاشر - اتصالات الطيران، بحيث لا يحتوي الهيكل الأساسي للملحق إلا على الأحكام العريضة. واعتمد المجلس أيضاً (C-DEC 171/5) في وقت مبكر من هذا العام تعديلاً على الملحق الثالث - توفير خدمات الأرصاد الجوية لأغراض الملاحة الجوية الدولية والذي يتضمن تعديداً مماثلاً في هيكلته. وتحسيناً للإجراءات يعرض على الجمعية العمومية في ورقة مستقلة اقتراحاً لتعديل الفقرة ٣ من المرفق (أ) بالقرار A33-14، دعماً لفكرة تجديد الهيكل.

٤-٢ استخدم للمرة الأولى الاجراء الذي يسمح باعتماد المواصفات الفنية التفصيلية للنظم المعقدة رهنا بوجود عملية كافية للتحقق والاعتماد، وأسفر عن نتائج ايجابية، وذلك على مواصفات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية الواردة في المرفق (ب) بالملحق العاشر - اتصالات الطيران، المجلد الأول - مساعدات الملاحة الجوية اللاسلكية. ثبت أن الاستعانة بعمل الهيئات الأخرى المعتمدة لوضع القواعد القياسية أكثر تعقيداً لعدة أسباب، منها حالة النصوص، ومدى تواتر تحديثها، ونطاقها، والفئات المستهدفة، والجوانب اللغوية، ومدى مشاركة الايكافو في مداوات هذه الهيئات.

٥-٢ هناك جانب آخر من جوانب عملية وضع القواعد القياسية والتوصيات الدولية سمحت به سياسات الايكافو في فترة زمنية طويلة ولكنها استخدمت للمرة الأولى خلال الفترة الثلاثية الماضية، وهو "الاجراء السريع" الذي يبيت المجلس بموجبه في المقترحات المقدمة لتعديل القواعد القياسية والتوصيات الدولية بدون استشارة الدول كلما رأى ذلك مناسباً (القرار A33-14، المرفق (أ)، الفقرة ٦ من المنطوق). واعتمدت التدابير الجديدة الواردة في الملحق السادس - تشغيل الطائرات، الجزء الأول - النقل الجوي التجاري الدولي - الطائرات بشأن أمن باب مقصورة القيادة وفقاً لذلك الاجراء وتماشياً مع قرار الجمعية العمومية A33-3. وأثبت هذا التعديل أن الاجراء السريع أداة مفيدة في الظروف الاستثنائية وأنه صالح للتنفيذ، حتى وان كان ينطوي على أثر سلبي على جودة المنتج النهائي وهو انعدام التشاور الرسمي مع الدول. واستناداً الى هذه الخبرة وافق المجلس في وقت لاحق (C-DEC 166/12) على المبادئ التوجيهية بشأن موضوع مذكرة رئيس المجلس (PRES AK/856) المؤرخة ٢٠٠٢/١٢/١٨. ومن أبرز نقاط هذه المبادئ التوجيهية ألا يتبع الاجراء السريع الا في الحالات الاستثنائية وكلما رأى المجلس ذلك الاجراء العاجل ضرورياً.

### ٣- التدابير الجديدة

٣-١ أجرى المجلس، بمساعدة لجنة الملاحة الجوية، استعراضا تفصيليا لعملية وضع القواعد القياسية والتوصيات الدولية وحدد عدة مجالات تستحق التحسين. وهذه الاجراءات الواردة فيما يلي، تزايد بطبيعتها لأنها تعتبر مجرد سبل جديدة محدودة بالنسبة للتحسينات في اطار الجهود التي بذلتها المنظمة في السابق بشأن هذا الموضوع. وثمة قاسم مشترك بين معظم التدابير، يتمثل في المزيد من الاعتماد على الوسائل الالكترونية في الاتصال الالكتروني بالدول. وهذا يتماشى مع قرار الجمعية العمومية A31-2 الذي دعا فيه الأمين العام الى تحسين وتعجيل الاتصالات مع الدول المتعاقدة، لا سيما تلك التي تتعلق بالقواعد القياسية والتوصيات الدولية، بما في ذلك التوسع في الارسال الالكتروني (الفقرة ٥ من منطوق القرار، والمرفق).

### ٣-٢ تعجيل التشاور مع الدول نتيجة لتحسين الاتصالات

٣-٢-١ من شأن الاستعانة بالوسائل الالكترونية في الاتصالات بين الايكاو والدول المتعاقدة أن يقلص مدة عملية التشاور بمقدار خمسة أسابيع إلى ستة أسابيع، دون مساس بمقتضيات قرار الجمعية العمومية A31-2 التي أعطت الدول مهلة ثلاثة أشهر لإبداء التعليقات على التعديلات المقترحة على الملاحق. وتترك الايكاو أن بعض الدول مازالت تفتقر الى الاتصالات الالكترونية، لكنها تلاحظ أن الدول التي تحتاج عادة الى فترة مشاورات أطول هي الدول التي لا تتوفر لديها مرافق لاستخدام الاتصالات الالكترونية بكفاءة. وتسهيلا للاتصالات الالكترونية مع الايكاو، يرجى أن تقدم الدول الى الايكاو عناوين الكترونية مميزة، ان لم تكن قد فعلت ذلك.

### ٣-٣ التعجيل بانشاء فرق خبراء لجنة الملاحة الجوية

٣-٣-١ يعتبر انشاء فرق خبراء لجنة الملاحة الجوية من الاجراءات التي تستحق التعديل للتعجيل بوضع القواعد القياسية والتوصيات الدولية. وترى اللجنة أن تغيير الاجراءات يمكن أن يقلل من الوقت اللازم لانشاء أي فريق بمقدار يتراوح بين تسعة أسابيع و ٢٤ أسبوعا. وتستند التغييرات الى استخدام الاتصالات الالكترونية مع الدول والى تحسينات اجرائية.

### ٣-٤ تجديد هياكل الملاحق

٣-٤-١ عملية تجديد هياكل الملاحق لضمان اشتمالها أساسا على الأحكام العامة التي وصلت الى مرحلة النضج والاستقرار والتي تحدد المقترضات على مستوى النظم والتشغيل والأداء، اقتصرت على الملاحق الثالث والثامن والعاشر، ومع ذلك ينبغي الاقرار بأن هناك أحكاما أخرى تشتمل في العادة على أحكام رفيعة المستوى فحسب. وقد حددت لجنة الملاحة الجوية الملحق الأول - اجازة العاملين، والملحق الرابع - خرائط الطيران والملحق السادس على أنها ملاحق يمكن أن يتحقق فيها هذا المفهوم بالكامل. ولكيلا يكون لتجديد هياكلها آثار سلبية على السلامة، ستقوم اللجنة باستعراض مبادئها التوجيهية الخاصة بوضع القواعد القياسية والتوصيات الدولية.

### ٥-٣ تحسين الكفاءة في جمع ونشر الاختلافات

١-٥-٣ تطلب المادة ٣٨ من اتفاقية شيكاغو أن يوجه المجلس اشعارات عاجلة الى جميع الدول الأخرى بالاختلافات الموجودة بين بند أو أكثر من أي قاعدة قياسية وما يقابلها من القواعد الوطنية لأي دولة. ومهما يكن من أمر، فإن حالات التأخير كثيرة الحدوث في نشر الاختلافات بسبب عبء العمل الكبير المطلوب لتجميع الاختلافات، وإيجاد حل لأي شكل من أشكال التباين قد يكون موجودا، وإعداد الأضافة المقرر اصدارها. وقد تم احتواء الوضع أيضا من خلال الزيادة الهائلة في عدد الاختلافات المبلغ عنها من خلال عمليات التدقيق الجارية في إطار برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.

٢-٥-٣ تتظر الايكاو حاليا في وضع نظام يتيح للدول المتعاقدة اخطارها الكترونيا بالاختلافات ونشرها الكترونيا من الايكاو، عبر موقع الايكاو على شبكة الانترنت. وبذلك يتسنى نشرها في الوقت المناسب على النحو المطلوب في اتفاقية شيكاغو ويخفف بشكل كبير عبء العمل على الأمانة العامة في هذه المهمة. وينبغي أن يسهل هذا النظام أيضا الاخطار بالاختلافات من جانب الدول المتعاقدة لأنه سيخرج بما يتوافق وقائمة المراجعة التي يتعين على الدول استيفاؤها بموجب برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية لتحديد مدى امتثالها لقواعد الايكاو وتوصياتها.

### ٦-٣ التدابير للأجل الطويل

١-٦-٣ نظرا للاهتمام الذي تلقته عملية وضع واعتماد القواعد القياسية والتوصيات الدولية على سنوات عدة، فإن أي محاولة لادخال تحسينات كبيرة على عملية وضع قواعد الايكاو القياسية قد تتطلب اتباع منهجيات مختلفة. وبوجه خاص، ستبرز الحاجة الى النظر في دور وتشكيل فرق الخبراء ومجموعات الدراسة وتقييم امكانية استنباط وسائل بديلة وأكثر فعالية. وستجري اللجنة هذا الاستعراض الذي يبحث أيضا في امكانية اتباع الايكاو الوسائل الجديدة التي تنفذها الدول.

### ٤- الأثر المالي

١-٤ لا توجد آثار مباشرة على الميزانية.

### ٥- الإجراء المعروض على الجمعية العمومية

يرجى من الجمعية العمومية أن تحيط علما بالمعلومات الواردة في هذا التقرير.