



## الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

### اللجنة التنفيذية واللجنة الفنية

البند رقم ٢٧: زيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها

البند رقم ٣٥: سلامة الطيران ودعم تنفيذ الملاحة الجوية

### تحسين تنفيذ الأحكام الدولية في مجال الطيران

(ورقة مقدمة من الولايات المتحدة الأمريكية)

#### الموجز التنفيذي

منذ إنشاء منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) في عام ١٩٤٧، اعتمد التطور المأمون والسليم والمنتظم للطيران الدولي بشكل كبير على نهج موحد لإصدار اللوائح الوطنية. وبموجب المادة السابعة والثلاثين من "اتفاقية شيكاغو" (Doc 7300)، تُكَلَّف الإيكاو بإعداد القواعد القياسية والتوصيات الدولية بهدف تحقيق أكبر قدر ممكن عملياً من التوحيد في مجال الطيران على الصعيد العالمي. وإن هذه المهمة الحساسة، مع زيادة نطاق نظم الطيران ومستوى تعقيدها، لذلك يجب الاستمرار في التحقق من عملية إعداد هذه القواعد والتوصيات وتكييفها مع الاحتياجات المقبلة.

**الإجراء:** يُرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

(أ) أن تُكَلَّف المجلس بالنظر في تنقيح عملية إعداد القواعد والتوصيات واستعراضها بحيث يتم تعزيز مستوى الشفافية والتنسيق فيما بين الاختصاصات المعنية و في تقييم المسائل التي قد تنشأ قبل التنفيذ وبعده. وينبغي أن يدرّس إمكانية تحسين إجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS) وعملية مراجعتها مع الإحاطة علماً بتأثيرها على الاتساق والتشغيل البيئي على صعيد العالم.

(ب) وأن تحت الدول على الرد على كتب المنظمة التي ترسلها الإيكاو بشأن التعديلات المقترحة إدخالها على الملاحق ووثائق إجراءات خدمات الملاحة الجوية، لا سيما تلك المرتبطة بالمفاهيم والتكنولوجيات التي لم تُكَلَّف بمعالجتها في السابق على الصعيد الوطني أو الإقليمي. وينبغي لعملية استعراض هذه الاقتراحات أن تشمل، حسب الاقتضاء، نهجاً متقاطع الاختصاصات، وأن توفر الإسهامات بشأن الآثار الاقتصادية المتوقعة على الدول وقطاع الصناعة، وأن تدرج أي آراء يقدمها أصحاب المصلحة المعنيين في قطاع صناعة الطيران.

(ج) وأن تُكَلَّف مكاتب الإيكاو الإقليمية بالاضطلاع بدور فعّال في التشجيع على الرد على كتب المنظمة بالنسبة للمقترحات بتعديل الملاحق. وينبغي للمكاتب الإقليمية أن ترصد ردود الدول وتوفر المساعدة، حيث لزم الأمر، لتحديد آثار تنفيذ هذه التعديلات في السياق الإقليمي.

(د) وأن تعتمد التعديلات المقترحة إدخالها على القرار الوارد في المرفق بهذه الورقة ليحل محل قرار الجمعية السابق A38-11.

ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي الخاص بالسلامة.

الأهداف  
الاستراتيجية:

لا يترتب عن ورقة العمل هذه أي آثار مالية ملحوظة.	الآثار المالية:
الوثيقة (Doc 7300)، "اتفاقية الطيران المدني الدولي" الوثيقة (Doc 10022)، "القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٤/١٠/٢٠١٣)"	المراجع:

## ١ - المقدمة

١-١ خلال الفترة الثلاثية الماضية، واصل قطاع الطيران تطوره محققاً سجلاً مذهلاً في مجال السلامة، ويُعزى ذلك إلى حد كبير إلى الاعتماد بشكل ملحوظ على صنع القرار القائم على تقييم المخاطر، وإلى بروز شراكة أقوى بين أصحاب المصلحة. وينبغي التنويه بهذا التقدم ولكن يجب ألا تنسى أسرة الطيران الدولي أن التحديات المقبلة تستعدي قدراً أكبر من التعاون والتنسيق لمعالجة قضايا السلامة في العالم.

٢-١ يتطلب نهج مشتم بالكفاءة زيادة مستوى تنفيذ القواعد القياسية والتوصيات الدولية. وتقليدياً، كانت أساساً عملية إعداد القواعد القياسية والتوصيات الدولية من شأن الخبراء الذين لديهم المعارف أو الخبرات في اختصاص معين. ولكن مع بروز تكنولوجيات وتحديات جديدة في نظام الطيران الحديث، لابد من اعتماد عملية إعداد ومراجعة أكثر متانة بحيث تشمل أكثر من اختصاص وذلك لتحديد الآثار التشغيلية على كل الاختصاصات المعنية ولإنشاء سجل شامل للأثر الفعلي على نظام النقل الجوي العالمي.

٣-١ وإن التنفيذ الفعّال لقاعدة قياسية في ١٩١ دولة ليس بالتدبير السهل، ويجب معالجة العوامل المعقدة من حيث السياسة والاقتصاد والجغرافيا معالجة مرضية، وذلك للمساعدة على تطوير قاعدة قياسية قابلة للتنفيذ عالمياً. وفي السنوات الماضية، قد عالجت الجمعية ومننديات أخرى رفيعة المستوى في الإيكاو الحاجة إلى عملية فعّالة لإعداد القواعد والتوصيات. وقد ساهمت هذه الجهود إسهاماً كبيراً في تعزيز كفاءة هذه العملية. ولكن قد أصبحت الحاجة إلى قواعد وتوصيات دولية أكثر اتساقاً وكفاءة مسألة ملحة وحيوية أكثر مما كانت عليه في الماضي وذلك نظراً لزيادة مستوى تعقيد المنظومة العالمية للنقل الجوي. لذا، توصي ورقة العمل هذه بتعديل وتحسين العمليات الحالية لإعداد ومراجعة القواعد والتوصيات الدولية في الإيكاو حتى يتسنى إجراء تقييم أفضل لأثر وجدوى التنفيذ على المستوى العالمي.. . وينبغي لهذه الإجراءات أن تشرك بطريقة فعّالة أكثر قطاع صناعة الطيران (لاسيما العاملين في مجال العاملين التشغيليين) لضمان أن هذه القواعد والتوصيات الدولية ستحقق الأثر المنشود ويمكن أن تُنفذ على النحو المطلوب. بالإضافة إلى القواعد والتوصيات الدولية، ينبغي مراعاة أيضاً وثائق إجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS). وتضطلع هذه الإجراءات بدور حيوي في تحقيق الاتساق والتوحيد والتشغيل البيئي، لذلك ينبغي أن تشتمل على عملية مراجعة شاملة ومتعددة التخصصات.

## ٢ - المناقشة

١-٢ يتطلب إنشاء وإعداد قواعد قياسية وتوصيات دولية فعّالة، لا سيما تلك التي تكون سليمة من الناحية الفنية وقابلة للتنفيذ عالمياً، نهجاً يشمل تقيماً كاملاً لجوانب التنظيمات والاقتصادات والعمليات والسلامة والأمن. فعندما يتم تحديد الحاجة إلى اعتماد قواعد قياسية وتوصيات دولية جديدة، ينبغي لعملية الإعداد أن تتم بسرعة مع إتاحة الفرصة لإجراء استعراض شامل لتقييم الآثار وإمكانية التنفيذ على الصعيد العالمي.

٢-٢ إن الطيران لقطاع معقد. وإن أي تعديل في الإجراءات التشغيلية أو في البينة الأساسية للطيران سيتسبب بآثار عميقة تطال المنظومة بأكملها. ولكي نفهم بصورة كاملة درجة التغيير التي يمكن أن تتسبب به قاعدة أو توصية جديدة على مستوى النظام ككل، لا بد من إنشاء عملية استعراض شاملة للتخفيف من حدة الآثار الممكنة غير المقصودة.

٣-٢ وبالنظر إلى اعتماد قاعدة أو توصية جديدة، لا بد من إجراء التحاليل لعوامل السلامة والاقتصاد والعمليات، وفي بعض الأحيان، الأمن وذلك لتحديد التغييرات الواسعة النطاق على مستوى نظام النقل الجوي العالمي. فضلاً عن ذلك، تستدعي بعض الظروف أحياناً من الإيكاو ومن دولها الأعضاء أن تتفقد بكفاءة ول قواعد وتوصيات لازمة الحيوية على نحو سريع وحذر في الوقت نفسه. وطوال المراحل الأولى للتقييم والتوثيق، تتطلب هذه التحاليل الموارد البشرية والمالية. فإذا ما اعتبر التعديل المتوخى حيويًا وضروريًا، يجب إعداد وتوثيق النهج لكي تتفدّها جميع أصحاب المصلحة. وبعد ذلك، يتطلب التنفيذ الفعلي مزيداً من الموارد التي يتكبدّها جميع أصحاب المصلحة لتحديث الإجراءات والعمليات والوثائق المعنية.

٤-٢ ينبغي تقييم مرحلة ما بعد التنفيذ لتحديد ما إذا كانت المنافع المتوخاة قد تبلورت فعلياً بدون أن تؤثر أو تقوض بصورة غير مقصودة السلامة. ويمكن لطائفة من أصحاب المصالح أن تشمل على مجموعات متنوعة من الهيئات، مثل واضعي التنظيمات والمشغلين ومقدمي خدمات الملاحة الجوية والمصنّعين. وعادة ما تعتبر هذه المجموعات غير متجانسة وتتضمن مجموعات فرعية تعتبر إسهاماتها مفيدة بالنسبة للتغيير المنشود.

٥-٢ إن إعداد خطة تنفيذ متينة تحدد الخطوط العريضة للنهج الاستراتيجي لإدارة التغيير الذي ستمخض عنه القاعدة أو التوصية الجديدة من شأنه ان يدعم النتائج الفعالة على المستويات الوطنية والإقليمية والعالمية. لذلك، ينبغي مراعاة مرحلة التخطيط للتنفيذ عند إعداد القواعد والتوصيات الدولية. فبالنسبة للقواعد والتوصيات الدولية التي تقترح تغييراً كبيراً في حالة الأمر الواقع، ينبغي للإيكاو أن توجه عملية تطوير استراتيجية الانتقالية وتواصلية طوال مرحلتها التخطيط والتنفيذ، ولا بد لهذه الاستراتيجية أن تشمل على الاتصال بمجموعات أصحاب المصالح. وحتى بالنسبة للتغييرات البسيطة ظاهرياً فلا ينبغي حسم وتجاهل الطلبات على الموارد لإدارة العملية الانتقالية، لذلك فإن أي تقييم شامل للاحتياجات من الموارد المتوقعة لأمر حيوي.

٦-٢ وفي كل مرحلة من مراحل إعداد القواعد والتوصيات ومراجعتها، لا بد من التعهد بتحقيق عملية تقييم لكل الاختصاصات المرتبطة بالتعديل المقترح. و يمتد هذا النهج ليطل العمليات الداخلية في الإيكاو كما يرتبط بالدول التي توفّر التعليقات وآراءها على التعديل المقترح. بالنسبة لتلك الدول التي تساهم مساهمة مباشرة في تقديم الموارد في عملية تطوير القواعد القياسية للإيكاو، أكان ذلك بالمشاركة في عضوية أفرقة الخبراء أو بمساهمة في موارد أخرى، ينبغي لها أن تسعى إلى ضمان أن مراجعتها ودراستها للقاعدة أو التوصية الجديدة ينحطى نطاق الفرد الذي يقدم آراءه بصفته خبيراً في مراحل الإعداد الأولى. وبما أن أثر القواعد والتوصيات الدولية غالباً ما يغطي أكثر من مجال من المجالات الفنية المتعددة، يجب أن تكون عملية استعراض هذه الآثار شاملة لأبعاد متعددة.

### ٣- الخلاصة

١-٣ ولما كانت أسرة الطيران الدولي تحدّد أولوياتها على أساس التكنولوجيات الجديدة أو استجابة لحادث أو وقع لطائرة معينة، تُوفّر الإيكاو الريادة للدول الأعضاء للتعاون بهدف إيجاد أفضل طريقة لاتخاذ التدابير. وعلى سبيل المثال، تم التركيز كثيراً، وسيظل هذا التركيز يتزايد، على مفهوم التتبع العالمي وإدماج نظم الطائرات غير المأهولة على مستوى الإيكاو. فإن هذين الموضوعين معقدان كثيراً من حيث طبيعتهما ويشتملان على طائفة واسعة النطاق من المسائل الفنية، وهما يتصدران العناوين الرئيسية التي يهتم بها الجمهور ولم ينظماً بطريقة واسعة النطاق بعد على الصعيد الوطني ولا على الصعيد الإقليمي. لذلك، تكتسي عملية تطوير القواعد والتوصيات الدولية، والعبر المستخلصة من تنفيذها، في هذين المجالين أهمية بالغة وتبرز أهمية عملية إعداد القواعد والتوصيات التي تعتمد على تقييم شامل ومحسّن و متعدد الاختصاصات.

٢-٣ وفي نهاية المطاف، لكي تعتمد الإيكاو قواعد وتوصيات فعّالة تعوّل كثيراً على الخبرات وتجارب الدول والمنظمات الدولية التي تقدم ردودها على كتب المنظمة الصادرة عن الإيكاو. وإن التعليقات التي تجمعها الإيكاو من جراء عملية الاستعراض هذه توفر إسهاماً قيماً للوقوف على خبرة الدولة أو النهج المتوقع لتنفيذ القاعدة والتوصيات. وعلى سبيل الأولوية، ينبغي للدول أن تسعى لتقديم الردود على كتب المنظمة التي تقترح فيها الإيكاو استحداث أو تعديل قواعد أو توصيات. وينبغي لهذه الردود أن تشمل على إسهامات تتخطى تلك الإسهامات التي يوفرها الأفراد الذين يشاركون بصورة مباشرة في عملية تطوير هذه الأحكام.

٣-٣ ولمراعاة الآثار الإقليمية الناتجة عن التعديل المقترح، ينبغي لمكاتب الإيكاو الإقليمية أن تضطلع بدور أنشط في تشجيع الدول الأعضاء على التعليق على القواعد والتوصيات المقترحة. وتتميز المكاتب الإقليمية بموقع فريد من نوعه لتيسير التحاليل الخاصة بآثار القاعدة أو التوصية على الأقاليم المعتمدة لديها. وكما ذكر أعلاه، تشكّل إجراءات خدمات الملاحة الجوية جزءاً لا يتجزأ من عملية التنسيق الإقليمية، وإن تعزيز إسهام المكتب الإقليمي للإيكاو في إعداد إجراءات PANS يدر منافع كبيرة في هذا المجال.

٤-٣ تشكّل القواعد القياسية والتوصيات الدولية جزءاً لا يتجزأ من منظومة الطيران الدولي. ومن خلال اعتناق هذه القواعد والتوصيات، حققت الدول درجة استثنائية من التوحيد والتشغيل البيئي الذي كان من المستحيل تحقيقه بدون عمل الإيكاو. ولضمان أن القواعد القياسية والتوصيات الدولية المقبلة قادرة على دعم بكفاءة توسع هذا النظام وتطوره، يجب أن تكون بؤرة تنفيذ هذه الجهود الآيلة إلى تطوير ومراجعة التوصيات الدولية المقبلة قادرة على دعم بكفاءة توسع هذا النظام وتطوره، يجب أن تكون بؤرة تنفيذ هذه الجهود الآيلة إلى تطوير ومراجعة التوصيات متمحورة حول الترويج لاستعراض أوسع وأكثر شمولاً للاختصاصات المتعددة، بحيث يشارك فيه قطاع الطيران مشاركة فعالة ويأخذ بعين الاعتبار الأوجه، ما قبل التنفيذ وما بعدها، والاحتياجات للموارد التي تتطلبها أي قاعدة أو توصية جديدة.

-----

## الملحق

القرار ٢٧ / .. : صياغة وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) وإجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS) والإبلاغ عن الاختلافات

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

ولما كانت المادة ٣٧ من الاتفاقية تطلب 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؛

وحيث أن أي دولة عضو لا تستطيع الالتزام بأي قاعدة دولية أو إجراء دولي، أو ترى من الضروري اتباع نظم أو أساليب تختلف عنها، ملزمة طبقاً للمادة ٣٨ من الاتفاقية بأن ترسل إخطاراً بذلك على الفور إلى الأيكاو؛

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

وإذ تسلّم بأن التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية يعزز سلامة الطيران المدني الدولي وأمنه وتنميته المستدامة؛

وتسلّم بأهمية تيسير حصول جميع الجهات المعنية على المعلومات عن الاختلافات في التوقيت المناسب لتعزيز سلامة الطيران المدني الدولي وانتظامه وكفاءته؛

وتلاحظ أن العديد من الدول الأعضاء تواجه صعوبات في الوفاء بالتزاماتها بموجب المادتين ٣٧ و ٣٨ من الاتفاقية ومواكبة وتيرة التعديلات في الملاحق؛

وتسلّم بأن الإرشادات الفنية الحديثة التي توفرها الأيكاو تشكل مساعدة قيمة للدول الأعضاء فيما يتصل بالتنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والخطط الإقليمية؛

وتسلّم بأن هناك حاجة إلى الكثير من الموارد من أجل إعداد ومتابعة جميع مواد الأيكاو الإرشادية الفنية الخاصة بالقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية؛

وتلاحظ زيادة عدد الاختلافات المبلغ عنها إلى الأيكاو؛

وتسلّم بأن هناك حاجة ماسة لالتماس واستخدام كافة الوسائل المتاحة لتشجيع الدول الأعضاء ومساعدتها على التغلب على المصاعب التي تعترض تنفيذها للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية؛

وتسلّم بأنه يمكن تعزيز تنفيذ قاعدة قياسية عالمياً من خلال اعتماد عملية تطوير تشجع على الاحاطة بوجهات النظر المقدمة من جميع الدول وأصحاب المصلحة المعنية في قطاع الصناعة.



فإن الجمعية العمومية:-

- ١- تدعو الدول الأعضاء إلى إعادة تأكيد التزامها بالامتثال للالتزامات التي تنص عليها المادتان ٣٧ و ٣٨ من الاتفاقية؛
- ٢- تقرر أن تُعدل حسب الاقتضاء القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية كي تواكب تغير الاحتياجات والتقنيات وتصيح، ضمن جملة أمور، أساساً سليماً للتخطيط والتنفيذ على الصعيدين العالمي والإقليمي؛
- ٣- توافق، دون الإخلال بأحكام المادة السابقة، على أنه يجب توفير قدر عالٍ من الاستقرار في القواعد والتوصيات لتمكين الدول الأعضاء من المحافظة على استقرار لوائحها الوطنية. ولهذه الغاية يجب أن تقتصر التعديلات على ما يهم السلامة والانتظام والكفاءة دون إدخال تعديلات على أسلوب التحرير ما لم تكن ضرورية؛
- ٤- تؤكد من جديد على أنه يجب أن تصاغ القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها بعبارات واضحة وبسيطة ووجيزة. ويجب أن تشمل القواعد والتوصيات على أحكام عامة وصلت إلى مرحلة النضج والاستقرار، وأن تحدد الشروط المتعلقة بالتشغيل والأداء وتحدد أيضاً المستويات المطلوبة للسلامة والانتظام والكفاءة. ويجب أن تُترجم في التوقيت المناسب إلى جميع لغات عمل المنظمة المواصفات الفنية الداعمة، عند إعدادها من قبل الايكاو، وأن وتوضع في وثائق منفصلة بقدر المستطاع؛
- ٥- تكلف المجلس بأن يعتمد، لدى إعداد القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية ومواد الايكاو الإرشادية الفنية، إلى أقصى حد ملائم، على أعمال الهيئات الأخرى المكلفة بوضع القواعد بشرط التحقق من صحتها واعتمادها على النحو الوافي. ويمكن للمجلس أن يعتبر المواد التي تصدرها تلك الهيئات المعنية بوضع القواعد مواد مناسبة من حيث استيفائها لشروط الايكاو؛ وينبغي في تلك الحالة الإشارة إليها في وثائق الايكاو؛
- ٦- تقرر أنه في حدود مقتضيات السلامة والانتظام والكفاءة، يجب أن تكون القواعد والتوصيات الدولية 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؛
- ٧- تكلف المجلس بأن يستشير الدول الأعضاء بشأن اقتراحات تعديل القواعد والتوصيات 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 الأعضاء، وذلك بشرط التحقق من صحتها واعتمادها على النحو الوافي. ومع ذلك يجب توفير هذه المواد للدول الأعضاء بناء على طلبها.
- ٨- تقرر أنه يجب أن تحدد تواريخ بدء سريان تعديلات القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية بما يتيح للدول الأعضاء مهلة كافية لتنفيذها.
- ٩- توافق على أنه لا يجوز تعديل أي ملحق أو وثيقة من وثائق إجراءات خدمات الملاحة الجوية أكثر من مرة واحدة في السنة التقويمية.
- ١٠- تنكّر الدول الأعضاء بالشرط المفروض بموجب الملحق ١٥ بأن تنشر في أدلة طيرانها أي اختلافات هامة وأن تدرج ترجمة إنجليزية للأجزاء معيّراً عنها بصياغة واضحة.
- ١١- تشجّع الدول الأعضاء على استخدام نظام الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات (EFOD) عند إبلاغ الايكاو عن اختلافاتها.

- ١٢- تكلف الأمين العام بمواصلة تحسين نظام الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات (EFOD) ومساعدة الدول الأعضاء على التحول من العمليات القائمة على الورق إلى استخدام نظام الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات.
- ١٣- توجه المجلس بأن يقوم برصد وتحليل الاختلافات القائمة بين قواعد وممارسات الدول الأعضاء والقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، وذلك بهدف التشجيع على إزالة الاختلافات لصالح سلامة وانتظام وكفاءة الملاحة الجوية، واتخاذ الإجراءات المناسبة.
- ١٤- تكلف المجلس بأن يستكشف إمكانيات إتاحة الحصول بمزيد من السهولة على المعلومات عن الاختلافات لجميع الجهات المعنية وتقييم الآلية والشكل المناسبين لتقديم المعلومات.
- ١٥- تقرر أنه يجب تشجيع الدول الأعضاء ومساعدتها بكل الوسائل المتاحة على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية وتزويدها بأسرع ما تيسر بالمزيد من الإرشادات فيما يتعلق بالإبلاغ عن الاختلافات ونشرها.
- ١٦- تهيب بجميع الدول الأعضاء القادرة على أن تقدم للدول الطالبة للمساعدة تعاوناً فنياً في شكل موارد مالية وفنية، لتمكينها من الاضطلاع بالتزاماتها بموجب المادتين ٣٧ و ٣٨ من الاتفاقية.
- ١٧- تكلف الأيكاو بترتيب الأولويات للاستمرار في تحديث محتويات الأدلة الفنية الصادرة عن الأيكاو، ووضع المواد الإرشادية الإضافية بما يحقق أقصى قدر من الفائدة للدول الأعضاء في تخطيطها وتنفيذها للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية.
- ١٨- تقرر أن الإجراءات المرتبطة بهذا القرار تمثل إرشادات الغرض منها تسهيل وضمان تنفيذ هذا القرار.
- ١٩- تكلف الأيكاو باستعراض العمليات الحالية لإعداد القواعد والتوصيات الدولية وبتنفيذ التغييرات المتوخاة للتشجيع على إدماج الإسهامات من مجموعة أوسع نطاقاً من أصحاب المصلحة في قطاع الطيران.
- ٢٠- تكلف الأيكاو بالنظر في إعداد استراتيجية انقالية وتواصلية طوال مرحلتي التخطيط والتنفيذ، على أن تشمل عملية الاتصال بالمجموعات المتعددة من أصحاب المصلحة.
- ٢١- تكلف الأيكاو بتعزيز دور مكاتبها الإقليمية في تيسير عملية استعراض تعديل القواعد القياسية والتوصيات الدولية ورصدها.
- ٢٢- تهيب بجميع الدول الأعضاء أن تحيب على كتب المنظمة الخاصة بالتعديلات المقترح إدخالها على الملاحق ووثائق إجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS).
- ٢٣- ١٩= تعلن أن هذا القرار يحل محل المرفقات (أ) و(د) و(هـ) من القرار ٣٧= ١٥- القرار ٣٨- ١١

### الإجراءات المتصلة بالقرار

- 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 الأيكاو 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 وترجمة ومعالجة ونشر المواصفات الفنية.

- ٢- ينبغي للدول الأعضاء 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 الأعضاء مهلة قدرها ٣٠ يوماً على الأقل للإبلاغ بعزمها على إقرار أو اعتماد أي مواد تفصيلية لم يتم التشاور معها بشأنها.
- ٣- ينبغي إعطاء الدول الأعضاء فسحة من الوقت مدتها ثلاثة أشهر كاملة للتبليغ عن 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 ان يراعي المجلس حسب الإمكان، ألا تقل الفترة الفاصلة بين كل موعد مقرر وآخر يليه للتطبيق المشترك لتعديلات الملاحق وإجراءات خدمات الملاحة الجوية عن ستة أشهر.
- ٥- ينبغي للمجلس، قبل اعتماده تعديلات على القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، أن يأخذ في الحسبان إمكانية تنفيذ القواعد والتوصيات والإجراءات المذكورة في التواريخ المحددة لوجوب التطبيق.
- ٦- ينبغي للمجلس، مع مراعاة تعاريف المصطلحين "القواعد" و"التوصيات"، أن يتأكد من أن أحكام الملحق الجديدة، التي يُعترف بأن تطبيقها الموحد ضروري، قد اعتمدت بوصفها "قواعد"، وأن الأحكام الجديدة، التي يُعترف بأن تطبيقها الموحد مرغوب فيه، قد اعتمدت بوصفها "توصيات".
- ٧- ينبغي للمجلس أن يحث الدول الأعضاء على إخطار المنظمة بأي اختلافات موجودة بين نظمها وممارساتها الوطنية وأحكام القواعد والتوصيات الدولية، وكذلك بالتواريخ التي ستلتزم فيها بتلك الأحكام. وينبغي للدول الأعضاء التي تجد نفسها غير قادرة على الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية أن تخطر الأيكاو بسبب عدم تنفيذها لها، بما في ذلك أي لوائح وممارسات وطنية مطبقة تختلف من حيث الشكل أو المبدأ.
- ٨- ينبغي تيسير إتاحة الاختلافات عن القواعد القياسية والتوصيات الدولية المتلقاة للأطراف الأعضاء على وجه السرعة.
- ٩- ينبغي للمجلس، وهو يشجع ويساعد الدول الأعضاء على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، أن يستعين بجميع الوسائل المتاحة وأن يعزز شراكاته مع الهيئات التي توفر الموارد والمساعدة لتطوير الطيران المدني الدولي.
- ١٠- ينبغي للدول الأعضاء أن تستحدث عمليات وإجراءات داخلية تقوم بموجبها بإعمال تنفيذ أحكام تنفق مع القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الدولية حتى تصبح الإجراءات أسهل وأبسط وأكثر فاعلية.
- ١١- ينبغي للأيكاو أن تقوم بتحديث وتطوير الإرشادات الفنية وفقاً للأولويات المتفق عليها لتغطية جميع المجالات الفنية على النحو الوافي.
- ١٢- ينبغي للأيكاو أن تقوم بتعديل وتعزيز العمليات الحالية لإعداد القواعد القياسية والتوصيات الدولية لضمان اعتماد نهج متين متعدد الاختصاصات وأن تسعى إلى جعل التنسيق بين الدول الأعضاء شفافاً قدر الإمكان.