



الجمعية العمومية — الدورة الحادية والأربعون اللجنة التنفيذية

بند جدول الأعمال ٢٣: الابتكار في مجال الطيران

نهج متدرج المراحل لإمكانية تطبيق المعايير والممارسات الموصى بها

(ورقة مقدمة من المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)، والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية، (IFATCA))

الموجز التنفيذي

هناك عدّة تحديات تواجه طريقة سريان تواريخ قابلية التطبيق على المعايير الجديدة لا سيما عندما تكون هناك حاجة إلى متطلبات تنظيمية مفصلة للعمليات أو التقنيات الجديدة ووجود أطراف متعددة في عملية طرح أنظمة جديدة. ويؤثر ذلك على كل من الدول والمجال من خلال بذل جهد كبير في الاختبار وإصدار الشهادات وبدء التنفيذ في نماذج متعددة تنتجها كثير من الشركات المصنّعة للمعدات الأصلية قصد إصدار الشهادات واستخدامها في دوائر اختصاص متعددة. ويتزايد تعقيد النظم والتكنولوجيا الجديدة والمبتكرة والحاجة إلى إدماجها في مجموعة كبيرة من النظم القائمة. وتوصي هذه الورقة باتباع نهج جديد في تحديد تواريخ قابلية تطبيق المعايير التقنية أي تبني نهج عبر مراحل يشمل نقاط فحص شاملة ويحدد عدة خطوات نحو الاختبار وإصدار الشهادات والتسليم. وذلك من شأنه أن يخفف من المخاطر المرتبطة بعملية بدء التنفيذ، ويكفل إمكانية توزيع الموارد على النحو المناسب دون ضغط غير مبرر، مع ضمان تلبية المتطلبات تلبيةً تامةً.

الإجراء: دعوة الجمعية العمومية إلى اعتماد تنقيح قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٢ والبيان المنقح لسياسات منظمة الطيران المدني الدولي المستمرة والممارسات المرتبطة بها المتعلقة بصياغة وتنفيذ المعايير والممارسات الموصى بها وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والإخطار بالاختلافات.

الأهداف الاستراتيجية:	ورقة العمل هذه تمت بصلة مع جميع الأهداف الاستراتيجية.
الآثار المالية:	تُعدّ المقترحات الواردة في هذه الورقة محايدة من حيث الموارد بالنسبة إلى منظمة الطيران المدني الدولي لأن التحسينات في عمليات وضع المعايير وتنفيذها تعتبر نشاطاً مستمراً. وهناك، على المدى الأطول، فوائد مالية يمكن أن تحققها الدول الأعضاء ومنظمة الطيران المدني الدولي ومجال الطيران من خلال وضع أطر زمنية واقعية لتنفيذ المعايير الجديدة وتعديل تواريخ قابلية التطبيق في الوقت المناسب عند الاقتضاء.
المراجع:	اتفاقية الطيران المدني الدولي (الوثيقة Doc 7300) قرارات الجمعية العمومية المعمول بها اعتباراً من ٢٠١٩/١٠/٤ (الوثيقة Doc 10140)

^١ قدم المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء هذه الورقة باللغات العربية والإنجليزية والصينية والفرنسية والروسية والإسبانية

١- مقدمة

١-١ هناك عدّة تحديات تواجه طريقة سريان تواريخ قابلية التطبيق على المعايير الجديدة لا سيما عندما تكون هناك حاجة إلى متطلبات تنظيمية مفصلة للعمليات أو التقنيات الجديدة ووجود أطراف متعددة في عملية طرح أنظمة جديدة. وتزيد هذه التحديات عمقاً بالنظر إلى وتيرة الابتكار. ويؤثر ذلك على كل من الدول والمجال من خلال بذل جهد كبير في الاختبار وإصدار الشهادات وجهد بدء التنفيذ في أسطول كامل قصد استخدامها في دوائر اختصاص متعددة. وقد واجه مجال الفضاء الجوي، تاريخياً، تحديات في الالتزام بتواريخ قابلية التطبيق والامتثال لمتطلبات المعدات الجديدة ضمن الأطر الزمنية لمنظمة الطيران المدني الدولي (إيكاو) ودولها الأعضاء، على الرغم من مساهمتها في تلك القرارات.

٢-١ وقد أدت جائحة كوفيد-١٩ إلى تعطيل سلسلة توريد المواد الخام والمكونات والمنتجات النهائية مما أثر بشدة على توافر موظفي التصميم والتطوير والاختبار وإصدار الشهادات لجميع المعنيين في المجال والدول على حد سواء. ومن المرجح أن يستمر وقع هذه التأثيرات لسنوات كثيرة، وقد أضيف عنصر عدم القدرة على التنبؤ في مراحل عملية الصنع.

٣-١ وتمثل تواريخ قابلية التطبيق، من الناحية العملية، حالياً المواعيد النهائية لتنفيذ النظم أو المعدات. وبغض النظر عما إذا كانت حالة التصميم قد طبقت معيار منظمة الطيران المدني الدولي وتطلبت معدات متوافقة، يجب أن تتوافق المنتجات مع متطلبات منظمة الطيران المدني الدولي للحصول على شهادة عبر مجموعة واسعة من الدول والاشتغال بكفاءة في بيئة دولية.

٤-١ قد اعترفت إيكاو، في السنوات الأخيرة، بهذه التحديات ووسعت هامش الوقت من تاريخ اعتماد المعيار إلى تاريخ سريانه. ومع ذلك، لم تتمكن الدول وصناعة الطيران على حد سواء، في مرّات كثيرة، من الالتزام بتواريخ قابلية تطبيق إيكاو. وقد اضطرّ القطاع، نتيجة لذلك، إلى التماس الإعفاء من تواريخ قابلية تطبيق المعايير المعلقة من إيكاو. وكأمثلة حديثة عن ذلك، نذكر مركبات إطفاء الحرائق البديلة للهالونات، ومسجلات صوتية تعمل على قمرة القيادة لمدة ٢٥ ساعة، ونظام التتبع الذاتي للاستغاثة مؤخرًا. وقد اضطرّ القطاع في بعض الحالات (طفايات الحريق اليدوية ونظم تتبع الاستغاثة الذاتية) إلى طلب تأجيلات متعددة.

٥-١ وتوصي هذه الورقة باتباع نهج جديد في تحديد تواريخ قابلية التطبيق أي تبني نهج عبر مراحل يشمل نقاط فحص شاملة ويحدد عدة خطوات نحو الاختبار وإصدار الشهادات والتسليم. وذلك من شأنه أن يخفف من المخاطر المرتبطة بعملية بدء التنفيذ، ويكفل إمكانية توزيع الموارد على النحو المناسب دون ضغط غير مبرر، مع ضمان تلبية المتطلبات تلبية تامة.

٢- المناقشة

١-٢ تتقاسم الدول والمجال عبء الوفاء بكثير من تواريخ قابلية التطبيق. فالدول مطالبة بوضع أنظمة جديدة أو وسائل مقبولة للامتثال للمتطلبات الجديدة لمنظمة الطيران المدني الدولي. إلا أن هذه عملية قد تستغرق وقتاً طويلاً لأي سلطة طيران مدني. ولا يمكن للصناعة إلا أن تبدأ في التصميم والبناء والتقدم بطلب للحصول على الموافقات من السلطات المعنية حالما تستوفي هذه المتطلبات. وفي أمثلة حديثة العهد، عرضت بعض الدول اختلافات بشأن المعايير متوقّعة ألا تكون التنظيمات جاهزة بشكل كامل بحلول تاريخ قابلية التطبيق. مما يزيد من تعقيد الأمور بالنسبة للصناعة حيث قد تكون هناك حاجة إلى تعديلات مكلفة ومعقدة ومستهلكة للوقت مما سيؤثر على الشركات المصنعة وعملائها على حد سواء.

٢-٢ وتتزايد النظم والمعدات الجديدة والمبتكرة تعقيداً وأتمتة وربطاً بنظم أخرى مما يتطلب إدماجها في نظم الطائرات القائمة وربطها بالنظم الخارجية. ومع ذلك، فبغض النظر عن آجال الوفاء بتواريخ قابلية التطبيق، لم تتغير عمليات منظمة الطيران المدني الدولي منذ أوائل الخمسينيات من القرن العشرين.

٣-٢ وفي كل مرة لا تستطيع فيها الدول والصناعة الوفاء بتاريخ قابلية تطبيق منظمة الطيران المدني الدولي، فإن ذلك يقوّض أهمية هذه المعايير ويفرض عبئاً لا مبرر له على الدول الأعضاء والصناعة. وقد نوقش في الماضي لتحديد أجلٍ وحيد للنظم أو المعدات الجديدة كونه لن يكون "ملائماً لغرضه" أمام الوتيرة السريعة للابتكار. ويدرك المجلس ولجنة الملاحه

الجوية حيثيات التحدي الحالي. وقد دعت الهيئتان التنفيذيتان لمنظمة الطيران المدني الدولي، في ما سبق، الأمانة العامة إلى إجراء عمليات تحقق مرحلية بشأن مدى استعداد الدول والصناعة لتنفيذ معايير منظمة الطيران المدني الدولي. وقد أثيرت هذه المسألة أيضا في أثناء التقييمات الخارجية والداخلية الأخيرة لعملية وضع معايير منظمة الطيران المدني الدولي.

٤-٢ تستدعي الحاجة اتباع نهج عبر مراحل مع أهداف مرحلية تعطي استجابات لمنظمة الطيران المدني الدولي بشأن ونيرة التنفيذ. وستوفر هذه الأهداف المرحلية والاستجابات المعلومات التي ستحتاج إليها منظمة الطيران المدني الدولي والدول الأعضاء لرصد التنفيذ بشكل واقعي بالمقارنة مع البيانات الحقيقية. ينبغي أن يؤخذ بعين الاعتبار في أثناء هذه العملية دورة التطوير ككل اللازمة لتنفيذ المتطلبات الجديدة بما في ذلك المدة اللازمة للدول لوضع متطلبات التشغيل وإصدار الشهادات اللازمة، وكذلك المدة اللازمة للصناعة لتصميم واختبار وتطبيق والحصول على الموافقات من السلطات الحكومية المختصة.

٥-٢ قد تتضمن العملية الجديدة الأهداف المرحلية الرئيسية التالية:

- أ) تاريخ بدء التنفيذ (تاريخ السريان)؛
- ب) نشر وسائل الامتثال المفصلة من قبل الدول الأعضاء؛
- ج) نشر خطط الاختبار وإصدار الشهادات؛
- د) خطط تقدم الاختبار وإصدار الشهادات عبر الدول الأعضاء؛
- هـ) نشر نشرات الخدمة أو إرشادات تركيب المعدات
- و) التاريخ المتوقع لوضع المعدات الكاملة أو التنفيذ؛
- ز) استكمال التنفيذ ونشر النتائج ومراجعة التنفيذ.

٦-٢ يحدد قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٢، "صياغة وتنفيذ المعايير والممارسات الموصى بها (SARP) والإجراءات الخاصة بخدمات الملاحة الجوية (PANS) والإخطار باختلافات" السياسات المستمرة والممارسات المرتبطة المتعلقة بتنفيذ هذه الممارسات وقد تم تفعيله في جميع مرفقات الاتفاقية. وقد أشار القرار الساري إلى زيادة عدد الاختلافات المبلغ عنها في المعايير والممارسات الموصى بها لمنظمة الطيران المدني الدولي. وقد تم الإقرار في القرار أيضاً بأن نسبة تنفيذ معيار ما تزيد على الصعيد العالمي من خلال عملية تطوير تشجع على إدراج المنظورات بين جميع الدول وأصحاب المصلحة المعنيين في الصناعة. وقررت الجمعية العمومية أن تحدد تواريخ قابلية تطبيق التعديلات على المعايير والممارسات الموصى بها (SARP) والإجراءات الخاصة بخدمات الملاحة الجوية (PANS) بحيث تتيح للدول الأعضاء وقتاً كافياً لتنفيذها. وطالب القرار أيضاً منظمة الطيران المدني الدولي بأن تنظر في وضع استراتيجية انتقالية وتواصلية في خلال مرحلتي التخطيط والتنفيذ للدول الأعضاء والتي من شأنها أن تيسر التواصل مع أصحاب المصلحة. وتهدف التوصيات المرفقة لتعديل ٣٩-٢٢ إلى وضع الأساس لإدراج نهج تدريجي نحو التنفيذ.

٣- الاستنتاجات

١-٣ قصد التقليل من المخاطر المرتبطة بتنفيذ أنظمة ومتطلبات مبتكرة وجديدة ومعقدة، وكذلك تخفيف عبء العمل على الدول والصناعة، حيث يوصى باتباع نهج عبر مراحل في تنفيذ المعايير. ولتطبيق ما سبق ذكره، يُقترح أن يحل القرار المعدل المرفق محل قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٢.

المرفق

القرار ٣٩-٢٢: صياغة وتنفيذ المعايير والممارسات الموصى بها (SARP) والإجراءات الخاصة بخدمات الملاحة الجوية (PANS) والإخطار بالاختلافات

وحيث إن المادة ٣٧ من اتفاقية الطيران المدني الدولي تقتضي من كل دولة عضو أن تتعاون في تأمين أعلى درجة ممكنة عملياً من التوحيد في الأنظمة والممارسات في جميع المسائل قصد تيسير الملاحة الجوية وتحسينها؛ وحيث إن المادة ٣٧ من الاتفاقية تقتضي من المنظمة أن تعتمد وتعديل المعايير الدولية والممارسات والإجراءات الموصى بها، وتتص على الغرض من الإجراء وعلى المسائل التي ينبغي تناولها فيه، وتتضمن المواد ٣٨ و٥٤ و٥٧ و٩٠ أحكاماً إضافية ذات صلة:

وحيث أنه وفقاً للمادة ٣٨ من الاتفاقية، فإن أي دولة عضو ترى أنه من غير العملي الامتثال من جميع النواحي لأي معيار أو إجراء دولي أو ترى أنه من الضروري اعتماد تنظيمات أو ممارسات مختلفة، تكون ملزمة بتقديم إخطار فوري إلى منظمة الطيران المدني الدولي؛

وحيث إن الجمعية العمومية ترى أن وضع سياسات معينة قصد تتبعها في الامتثال لأحكام هذه الاتفاقية موصى به؛ *والإقرار* بأن التنفيذ الفعال للمعايير والممارسات الموصى بها (SARP) والإجراءات الخاصة بخدمات الملاحة الجوية (PANS) يعزز التنمية الآمنة والمأمونة والمستدامة للطيران المدني الدولي؛

والإقرار بأن إتاحة المعلومات المتباعدة بسهولة لجميع أصحاب المصلحة في الوقت المناسب أمر مهم لتعزيز السلامة والانتظام والكفاءة في الطيران المدني الدولي،

وإذ يلاحظ أن كثيراً من الدول الأعضاء تواجه صعوبات في الوفاء بالتزاماتها بموجب المادتين ٣٧ و٣٨ من الاتفاقية ومواكبة التعديلات المتكررة للمرفقات؛

والإقرار أن أحدث المواد الإرشادية التقنية الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي توفر مساعدة قيمة للدول الأعضاء في التنفيذ الفعال للمعايير والممارسات الموصى بها (SARP) والإجراءات الخاصة بخدمات الملاحة الجوية (PANS)،

والإقرار بأن هناك حاجة إلى موارد أساسية لتطوير وصيانة جميع مواد الإرشاد التقني لمنظمة الطيران المدني الدولي في شأن المعايير والممارسات الموصى بها (SARP) والإجراءات الخاصة بخدمات الملاحة الجوية (PANS)؛

وإذ يلاحظ زيادة عدد الفروق المبلغ عنها إلى منظمة الطيران المدني الدولي،

والإقرار بأن هناك حاجة ماسة إلى البحث عن جميع الوسائل المتاحة واستخدامها في تشجيع الدول الأعضاء ومساعدتها في التغلب على الصعوبات التي تواجهها في تنفيذ للمعايير والممارسات الموصى بها (SARP) والإجراءات الخاصة بخدمات الملاحة الجوية (PANS)؛

والإقرار بأن نسبة تنفيذ معيار ما تزيد على الصعيد العالمي من خلال عملية تطوير تشجع على إدراج المنظورات بين جميع الدول وأصحاب المصلحة المعنيين في الصناعة.

والإقرار بأن الدول وأصحاب المصلحة المعنيين في الصناعة يواجهون تحدياً متزايداً في تنفيذ المعايير الجديدة بحلول أجل تطبيقها، ولا سيما عندما تكون هناك حاجة إلى متطلبات تنظيمية مفصلة للعمليات أو التكنولوجيات الجديدة، وتشارك أطراف متعددة في تقديم نظم جديدة؛

وإذ يلاحظ أنه سيزيد تحدي تنفيذ معايير منظمة الطيران المدني الدولي بالنظر إلى وتيرة الابتكار.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تدعو الدول الأعضاء إلى إعادة تأكيد التزامها بالتقيد بالالتزامات المنصوص عليها في المادتين ٣٧ و ٣٨ من الاتفاقية؛
- ٢- تقرر تعديل المعايير والممارسات الموصى بها (SARP) والإجراءات الخاصة بخدمات الملاحة الجوية (PANS) حسب الاقتضاء بحيث تعكس المتطلبات والتقنيات المتغيرة، ومن ثم توفر، في جملة أمور، أساساً سليماً للتخطيط والتنفيذ على الصعيدين العالمي والإقليمي؛
- ٣- توافق على أنه مع مراعاة البند السابق، يجب الحفاظ على درجة عالية من الاستقرار في المعايير والممارسات الموصى بها (SARP) لتمكين الدول الأعضاء من الحفاظ على الاستقرار في تنظيماتها الوطنية. وتحقيقاً لهذه الغاية، تقتصر التعديلات على التعديلات ذات الصلة بالسلامة والانتظام والكفاءة، ولن تُجرى التعديلات التحريرية إلا إذا كانت ضرورية؛
- ٤- تكرر التأكيد على أنه يجب صياغة المعايير والممارسات الموصى بها (SARP) والإجراءات الخاصة بخدمات الملاحة الجوية (PANS) بلغة واضحة وبسيطة وموجزة. تتألف المعايير والممارسات الموصى بها (SARP) من أحكام عريضة وكاملة ومستقرة تحدد المتطلبات الوظيفية ومتطلبات الأداء التي توفر المستويات المطلوبة من السلامة والانتظام والكفاءة. ينبغي أن تترجم المواصفات التقنية الدائمة عند وضعها من طرف منظمة الطيران المدني الدولي إلى جميع لغات عمل المنظمة في الوقت المناسب، وأن توضع في وثائق منفصلة قدر الإمكان؛
- ٥- توعز إلى المجلس بأن يستخدم، إلى أقصى حد مناسب ورهنا بمدى كفاية عملية التحقق والتأكد، عمل المنظمات الأخرى المعترف بها التي تضع المعايير والممارسات الموصى بها (SARP) والإجراءات الخاصة بخدمات الملاحة الجوية (PANS) ومواد الإرشاد التقني لمنظمة الطيران المدني الدولي. ويجوز للمجلس أن يعتبر المواد التي تضعها هذه المنظمات الأخرى المعنية بوضع المعايير مواد ملائمة بوصفها مستوفية لشروط منظمة الطيران المدني الدولي؛ وفي هذه الحالة ينبغي الإشارة إلى هذه المواد في وثائق منظمة الطيران المدني الدولي؛
- ٦- تقرر أنه يجب أن تعكس المعايير والممارسات الموصى بها (SARP) التي تحدد توفير المرافق والخدمات توازناً سليماً بين المتطلبات التشغيلية لهذه المرافق والخدمات والآثار الاقتصادية المترتبة على توفيرها بقدر ما يتفق ذلك مع متطلبات السلامة والانتظام والكفاءة؛
- ٧- توعز إلى المجلس أن يتشاور مع الدول الأعضاء بشأن مقترحات تعديل المعايير والممارسات الموصى بها (SARP) والإجراءات الخاصة بخدمات الملاحة الجوية (PANS) قبل أن يتخذ المجلس إجراءات بشأنها إلا إذا رأى المجلس ضرورة لاتخاذ إجراء عاجل. وعلاوة على ذلك، يجوز للمجلس اتخاذ إجراءات بشأن المواصفات التقنية دون التشاور مع الدول الأعضاء رهنا بمدى كفاية عملية التحقق والتأكد. غير أنه يمكن للدول الأعضاء الاطلاع عليها بناء على طلبها؛
- ٨- وقررت الجمعية العمومية أن تحدد تواريخ قابلية تطبيق التعديلات على المعايير والممارسات الموصى بها (SARP) والإجراءات الخاصة بخدمات الملاحة الجوية (PANS) بحيث تتيح للدول الأعضاء وقتاً كافياً لتنفيذها.
- ٩- توافق على عدم تعديل أي مرفق أو وثيقة الإجراءات الخاصة بخدمات الملاحة الجوية (PANS) أكثر من مرة واحدة في السنة التقويمية؛
- ١٠- تنكر الدول الأعضاء بالشرط الوارد في المرفق ١٥ والمتمثل في نشر أي اختلافات مهمة في منشوراتها المتعلقة بالملاحة الجوية وإدراج النص الإنجليزي لتلك الأجزاء بلغة واضحة؛
- ١١- تشجع الدول الأعضاء على استخدام نظام الإيداع الإلكتروني للاختلافات (EFOD) عند إبلاغ المنظمة بالفروق بينها؛
- ١٢- توعز إلى الأمين العام أن يواصل تحسين نظام الإيداع وأن يساعد الدول الأعضاء في الانتقال من العمليات الورقية إلى استخدام هذا النظام؛

- ١٣- توعز إلى المجلس أن يرصد ويحلل الاختلافات بين أنظمة وممارسات الدول الأعضاء والمعايير والممارسات الموصى بها (SARP) الإجراءات الخاصة بخدمات الملاحة الجوية (PANS) بهدف التشجيع على إزالة الاختلافات الهامة لسلامة الملاحة الجوية الدولية وانتظامها وكفاءتها، واتخاذ الإجراءات المناسبة بشأنها؛
- ١٤- توعز إلى المجلس أن يستكشف إمكانيات تيسير إتاحة المعلومات المتعلقة بالاختلافات لجميع أصحاب المصلحة المهتمين وتقييم الآلية والشكل المناسبين اللذين تتاح بهما هذه المعلومات؛
- ١٥- تقرر تشجيع الدول الأعضاء ومساعدتها في تنفيذ المعايير والممارسات الموصى بها (SARP) والإجراءات الخاصة بخدمات الملاحة الجوية (PANS) بجميع الوسائل المتاحة وتزويدها في أقرب وقت ممكن بالمزيد من التوجيه فيما يتعلق بالإخطار عن الاختلافات ونشرها؛
- ١٦- تهيب بجميع الدول الأعضاء القادرة على تقديم العون التقني في شكل موارد مالية وتقنية إلى الدول المطالبة أن تقوم بذلك قصد تمكينها من الوفاء بالتزاماتها بموجب المادتين ٣٧ و ٣٨ من الاتفاقية؛
- ١٧- توعز إلى منظمة الطيران المدني الدولي أن تحدد الأولويات من أجل مواصلة تحديث محتويات مواد الإرشاد التقني الحالية لمنظمة الطيران المدني الدولي ووضع مواد إرشادية إضافية بما يكفل تحقيق القيمة المثلى للدول الأعضاء في تخطيطها وتنفيذها للمعايير والممارسات الموصى بها (SARP) والإجراءات الخاصة بخدمات الملاحة الجوية (PANS)؛
- ١٨- تقرر أن الممارسات المرتبطة بذلك في هذا القرار تشكل توجيهها يقصد به تيسير وضمان تنفيذ هذا القرار؛
- ١٩- تحث الدول الأعضاء على مراجعة إجراءاتها المتعلقة بوضع المعايير والممارسات الموصى بها بغية تعزيز مشاركة مجموعة أوسع من أصحاب المصلحة في مجال الطيران؛
- ٢٠- تطلب من منظمة الطيران المدني الدولي أن تفكر في وضع استراتيجية انتقالية وتواصلية في جميع مراحل التخطيط والتنفيذ للدول الأعضاء التي ينبغي بدورها أن تيسر التواصل مع أصحاب المصلحة؛
- ٢١- توعز إلى المجلس أن يضع نهجا عبر مراحل قصد الوفاء بمواعيد تطبيق المعايير، ولا سيما تلك التي تحدد طرح تكنولوجيات جديدة معقدة أو مبتكرة مع وضع نقاط فحص والاستجابة في الوقت المناسب في أثناء عمليات الاختبار والتصديق والتنفيذ؛
٢٢. توعز إلى منظمة الطيران المدني الدولي أن تعزز دور مكاتبها الإقليمية في تيسير ورصد عملية مراجعة تعديل المعايير والممارسات الموصى بها (SARP)؛
٢٣. تدعو الدول الأعضاء إلى الرد على رسائل الدول الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي بشأن التعديلات المقترحة للمرفق والإجراءات الخاصة بخدمات الملاحة الجوية (PANS)؛
٢٤. تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٨-١١ ٣٩-٢٢.

الممارسات ذات الصلة

- ١- ينبغي للمجلس أن يكفل اتساق أحكام المعايير والممارسات الموصى بها (SARP) والإجراءات الخاصة بخدمات الملاحة الجوية (PANS) اتساقا تاما مع بعضها بعضًا. وعلاوة على ذلك، يجب على المجلس أن يسعى إلى تحسين تجهيز وعرض وفائدة وثائق منظمة الطيران المدني الدولي التي تتضمن للمعايير والممارسات الموصى بها (SARP) والإجراءات الخاصة بخدمات الملاحة الجوية (PANS) والأحكام الأخرى ذات الصلة، ولا سيما بالنسبة للنظم المعقدة والتطبيقات المرتبطة بها. وتحقيقاً لهذه الغاية، ينبغي للمجلس أن يشجع تطوير وصيانة المتطلبات العامة على مستوى المنظومة والمتطلبات الوظيفية ومتطلبات الأداء. كما ينبغي للمجلس أن يواصل البحث عن أنسب الوسائل لتطوير المواصفات التقنية وترجمتها وتجهيزها ونشرها.

- ٢- ينبغي للدول الأعضاء أن تعلق تعليقاً كاملاً ومفصلاً على المقترحات المتعلقة بتعديل المعايير والممارسات الموصى بها (SARP) والإجراءات الخاصة بخدمات الملاحة الجوية (PANS) أو على الأقل أن تعرب عن موافقتها أو عدم موافقتها على مضمونها. ولذلك ينبغي تخصيص ثلاثة أشهر على الأقل لهذا الغرض. وعلاوة على ذلك، ينبغي أن تتلقى الدول الأعضاء إخطاراً قبل ٣٠ يوماً على الأقل من الموعد المعتزم للموافقة وتبني المواد المفصلة التي لم تستشر بشأنها.
- ٣- ينبغي منح الدول الأعضاء مهلة ثلاثة أشهر كاملة للإخطار بعدم الموافقة على التعديلات المعتمدة للمعايير والممارسات الموصى بها (SARP) كما ينبغي للمجلس أن يأخذ في الاعتبار الوقت اللازم لإحالة التعديلات المعتمدة وتلقي الإخطارات من الدول عند تحديد تاريخ للإخطار بعدم الموافقة.
- ٤- ينبغي للمجلس أن يكفل، كلما أمكن ذلك، أن تكون الفترة الفاصلة بين تواريخ التطبيق المشتركة المتتالية للتعديلات على المرفقات وإجراءات خدمات الملاحة الجوية ستة أشهر على الأقل.
- ٥- ينبغي للمجلس أن يراعي مدى قابلية تطبيق المعايير والممارسات الموصى بها وإجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS) بحلول المواعيد المحددة لتطبيقها قبل اعتماد التعديلات على هذه المعايير والإجراءات والموافقة عليها. يجب تضمين نهج عبر مراحل مع اعتماد المعايير التي تتطلب تنفيذ المعدات المعقدة أو الجديدة. يجب تحديد الأهداف المرحلية المناسبة التي توفر استجابات لمنظمة الطيران المدني الدولي حول وتيرة التنفيذ. يجب أن توفر هذه الأهداف المرحلية وحلقات الاستجابات المعلومات التي تحتاج إليها منظمة الطيران المدني الدولي والدول الأعضاء لرصد التنفيذ بشكل واقعي حسب البيانات الحقيقية وإجراء أي تعديلات ضرورية على تواريخ قابلية التطبيق في الأوان المطلوب. ينبغي أن يؤخذ بعين الاعتبار في أثناء هذه العملية دورة التطوير ككل اللازمة لتنفيذ المتطلبات الجديدة بما في ذلك المدة اللازمة للدول لوضع متطلبات التشغيل وإصدار الشهادات اللازمة، وكذلك المدة اللازمة للصناعة لتصميم واختبار وتطبيق والحصول على الموافقات من السلطات الحكومية المختصة.
- ٦- ينبغي للمجلس، أخذاً في اعتباره تعريفي مصطلحي "المعيار" و"الممارسة الموصى بها"، أن يكفل اعتماد الأحكام الجديدة الواردة في المرفق والتي يجب تطبيقها تطبيقاً موحداً، كمعايير، واعتماد الأحكام الجديدة، والتي يستحب تطبيقها تطبيقاً موحداً، كممارسات موصى بها.
- ٧- ينبغي للمجلس أن يحث الدول الأعضاء على إخطار المنظمة بأي اختلافات قائمة بين تنظيماتها وممارساتها الوطنية وأحكام المعايير والممارسات الموصى بها، فضلاً عن تاريخ أو تواريخ امتثالها لهذه المعايير والممارسات. وفي حالة عدم تمكن دولة عضو ما من الامتثال مع أحكام المعايير والممارسات الموصى بها، فينبغي لها أن تبلغ منظمة الطيران المدني الدولي بسبب عدم التنفيذ، بما في ذلك أية تنظيمات وممارسات سارية تختلف في طابعها أو من حيث المبدأ.
- ٨- ينبغي أن يُتاح ما ورد من اختلافات عن المعايير والممارسات للدول الأعضاء على وجه السرعة.
- ٩- ينبغي للمجلس، في إطار تشجيعه الدول الأعضاء ومساعدتها في تنفيذ المعايير والممارسات الموصى بها وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، أن يستعين بجميع الوسائل المتاحة لمنظمة الطيران المدني الدولي وأن يعزز الشراكات مع الكيانات التي تقدم الموارد والمساعدة من أجل تطوير الطيران المدني الدولي.
- ١٠- ينبغي للدول الأعضاء أن تضع عمليات وإجراءات داخلية تنفذ من خلالها أحكام المعايير والممارسات الموصى بها وإجراءات خدمات الملاحة الجوية.
- ١١- ينبغي لمنظمة الطيران المدني الدولي أن تضطلع بتحديث وتطوير المواد التوجيهية وفقاً للأولويات المحددة لتغطية جميع الميادين التقنية على نحو كاف.