منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

A41-WP/325
EX/138
2/8/22

الجمعية العمومية – الدورة الحادية والأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ٢٣: الابتكار في مجال الطيران

اتباع الطريقة المُثلى لإعداد قواعد الإيكاو القياسية والإجراءات المرتبطة بها من أجل التنفيذ الفعال

(ورقة مقدَّمة من الولايات المتحدة بدعم مشترك من تايلند)

الموجز التنفيذي

تم تخويل الإيكاو بموجب المادة ٣٧ من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" (Doc 7300) لاعتماد وتعديل القواعد والتوصيات الدولية بغرض الحصول على أعلى درجة ممكنة عملياً من التوحيد في مجال الطيران في جميع أنحاء العالم. ويشمل تطوير قواعد الإيكاو الجديدة أو المعدلة تاريخ تطبيق محدد يتطلب، بمجرد نشره ، تعديلا إضافيا لضبطه إذا احتاج التاريخ إلى تعديل. وأدى هذا النهج ، في ظل عدم وجود إطار شامل تقوم عليه عملية إعداد القواعد، إلى الحاجة إلى مناقشة وتأخير تواريخ التطبيق، أو استخدام نُهُج مخصصة أخرى على أساس كل حالة على حدة. إن التعقيد المتزايد والترابط التكنولوجي لأنظمة وإجراءات الطيران يسلط الضوء على الحاجة إلى مراجعة الطريقة الحالية لتحديد تاريخ (تواريخ) قابلية التطبيق والنظر في التحسينات التكميلية للجوانب الأخرى لعملية إعداد القواعد القياسية. وتقدم هذه الورقة نقاطًا يتوخى مراعاتها عند تحديد أنواع القواعد القياسية التي من المرجح أن تتأثر بالتحسينات المقترحة كما تعرض أفكارًا لإيجاد حلول لتحسين أحكام الإيكاو من أجل التنفيذ العالمي.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

أ) الإقرار بالحاجة إلى إيجاد سبل أفضل لعملية تطوير بعض قواعد الإيكاو القياسية على النحو الموصوف في هذه الورقة، مع التركيز على تسهيل التنفيذ الفعال ؛

ب) اعتماد التنقيح المقترح لقرار الجمعية العمومية A39-22 بشأن "صياغة وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والإبلاغ عن الاختلافات" الذي يوجّه مجلس الإيكاو إلى أمور من بينها:

١) تقييم الأسباب العميقة للتحديات العالمية في الوفاء بتواريخ التطبيق المحددة لقواعد قياسية معينة؛

٢) تحديد وتعريف القواعد القياسية التي من المحتمل أن تتأثر بهذه التحديات؛

٣) تحديد وتطبيق تحسينات العملية المنطبقة على إعداد الأحكام المتأثرة؛ و

٤) تقييم فعالية التغييرات الإجرائية.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي الخاص بالسلامة.

الآثار المالية:	لا تنطوي ورقة العمل هذه على أي آثار مالية كبيرة.
المراجع:	ورقة العمل AN-WP/8848، "تقييمات الأثر" ورقة العمل AN-Conf/13-WP/297، "تطور صياغة القواعد والتوصيات الدولية وتنفيذها" ورقة العمل A39-WP/514، "تقرير اللجنة الفنية عن البند ٣٥ من جدول الأعمال" ورقة العمل A39-WP/205 ، "المســـاعدة في التنفيذ من خلال تطبيق تقييمات الأثر وقوائم مهام التنفيذ أثناء عملية وضع القواعد القياسية" ورقة العمل A39-WP/86، "تعزيز تنفيذ أحكام الطيران الدولي" ورقة العمل A39-WP/37، "تنفيذ قواعد الإيكاو وتوصياتها الدولية" الوثيقة Doc 10150، "قرارات الجمعية العمومية السارية (اعتباراً من ٤ أكتوبر ٢٠١٩)" الوثيقة Doc 7300، "اتفاقية الطيران المدني الدولي"

١- المقدمة

١-١ يتوقع جمهور الطيران وقادة الصناعة والحكومات من الإيكاو أن تتحرك بسرعة للتعامل مع أي مخاطر تهدد سلامة الطيران سواء كانت مرصودة أو محتملة، واستيعاب مستخدمين جدد، ونماذج أعمال مستحدثة، وتقنيات في مجال الطيران ما برحت تزداد تعقيدًا. بيد أن تطبيق بعض القواعد القياسية الجديدة التي تم تطويرها للتعامل مع هذه العوامل معقد بنفس القدر، مما يقتضي تحديث التفاعلات التي تجري بين الإيكاو، والدول وأصحاب المصلحة، وتطوير العمليات التي تقوم بها هذه الجهات على نحو يكفل الجدوى والمساءلة سواء بسواء. ويجب أن تكون الجداول الزمنية للتنفيذ المقررة عند تطوير القواعد القياسية قابلة للتحقيق، وإلا كانت النتيجة تقويضا لقيمة القواعد القياسية.

١-٢ منذ الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية في عام ٢٠١٦، أوصت الدول والمنظمات الدولية والإيكاو باتباع نُهُج مختلفة لتعزيز القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة وعمليات الاستعراض. بيد أن التحديات التي تواجه تنفيذ مجموعة متنوعة من الأحكام التي أصبحت قابلة للتطبيق خلال هذه الفترة على الصعيد العالمي تنبئ بأن هناك حاجة لإجراء تعديلات إضافية تركز بشكل أكثر تحديدًا على مجموعة محدودة من القواعد وإجراءات خدمات الملاحة الجوية المرتبطة بها، حيثما كان ذلك مناسباً، وتغطي العناصر الإجرائية بما يتجاوز النظر فقط في الكيفية التي تتيح تحديد تواريخ التطبيق.

٢- المناقشة

٢-١ تم تصميم القواعد والتوصيات الدولية لتحسين سلامة وكفاءة الطيران على الصعيد العالمي في نهج منسق وموحد. وفي السنوات الأخيرة، كانت هناك حالات أعيقت فيها الجهود التي تبذلها الدول وأصحاب المصلحة لتطبيق قواعد الإيكاو الجديدة والمعدلة من خلال فرض تواريخ تطبيق محددة لم تكن قابلة للتحقيق عالميا منذ الوهلة الأولى. وطرحت جائحة كوفيد -١٩ صعوبات إضافية أو فاقمت صعوبات قائمة أثرت على سلاسل التوريد الإنتاجية وأخرت عملية تطوير النظم الداعمة، مما يسلط الضوء أيضا على تعقيد عملية وضع تواريخ تطبيق واقعية للقواعد القياسية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية المرتبطة بها.

٢-٢ ومن الأمثلة الدالة على ذلك التجارب الجارية في تنفيذ نظام التتبع التلقائي العالمي والأمني لحالات الاستغاثة (ADT)؛ والأحكام الخاصة بالتسجيل الصوتي في مقصورة القيادة لمدة ٢٥ ساعة؛ والإجازة الإلكترونية للعاملين؛ وعمليات الاتصالات والاستطلاع القائمة على الأداء. وفي هذه السيناريوهات وغيرها من السيناريوهات المماثلة، هناك حاجة إلى عدم إغفال الحلول التي تطرحها المستجدات التي تطرأ في مجال التصنيع (من خلال إنتاج المعدات الجديدة، والمعدلة، والخاضعة لتعديل تحديثي)؛ وإصدار المتطلبات والتوجيهات من قبل الجهات المنظمة ووضع إطار للإنفاذ؛ وإنشاء الهياكل الأساسية التي تدعم الولايات الجديدة؛ وتنفيذ إجراءات جديدة من قبل مقدمي الخدمات المسؤولين. ومما يزيد الأمور تعقيدا، أن الخطوات اللازمة لتنفيذ هذه الأنواع من الحلول تنفيذا كاملا وبالنطاق المتوخى تأتي في تسلسل تبعي.

٢-٣ ولتصميم عملية إعداد القواعد القياسية على نحو يستبق هذه التحديات ويخفف من حدتها على خلفية نظام طيران متزايد التعقيد والعولمة والاعتماد المتبادل، من الضروري القيام بما يلي:

٢-٣-١ "تقييم السبب العميق (الأسباب العميقة) للتحديات الأخيرة المتمثلة في التقيد بالتواريخ المحددة للتطبيق، من خلال إجراء دراسة حالة واحدة أو أكثر على سبيل المثال". وليس بمقدور هذه الورقة تقديم تحليل تفصيلي لهذه المسألة، ولكن ربما كان من المفيد مراعاة الاعتبارات التالية:

٢-٤ يعتمد التنفيذ الناجح لقواعد الإيكاو الجديدة من قبل الدول الأعضاء وأصحاب المصلحة على موازنة النطاق والجداول الزمنية والموارد. قد تحدد الإيكاو ولجانها وأفرقة خبراؤها، تحت إشراف لجنة ومجلس الملاحة الجوية، الحدود الدنيا المناسبة للقواعد القياسية الجديدة المقترحة والنتائج المرجوة منها، ولكن قد يكمن أحد أسباب صعوبات التنفيذ في التقييم غير الدقيق لتأثيرها ونتائجها. والتعقيد الذي يكتنف عملية التنفيذ على مستوى الدولة والصناعة وأصحاب المصلحة الآخرين. وبدون هذه المعلومات الحيوية، قد تقترح الإيكاو أحكامًا لا يمكن تنفيذها بسهولة في الأطر الزمنية المحددة. ويتضح هذا بشكل خاص في قواعد الإيكاو المتعلقة بالتجهيزات المطوبة لاستيفاء المتطلبات التشغيلية.

٢-٤-١ وقد تكون تواريخ التطبيق مدفوعة بمستوى الخطر المتصور على سلامة و/ أو كفاءة نظام الطيران. فالتواريخ المقررة للتطبيق تكفل وجود مساءلة من قبل مجتمع الطيران فيما يتعلق بمعالجة قضايا محددة وتعكس مستوى الاستعجال اللازم لحلها؛ ومع ذلك، لكي تكون هناك قابلية للمساءلة، يجب أن تكون الجداول الزمنية واقعية وقابلة للتحقيق.

٢-٤-٢ جميع الجهات الفاعلة في تنفيذ أحكام الإيكاو، بما في ذلك الإيكاو والدول الأعضاء والصناعة، تكبلها محدودية الموارد التي يجب التصرف فيها وفقا لترتيب الأولويات. وتتباين تأثيرات الموارد المرتبطة باعتماد القواعد القياسية الجديدة وكفاءات الموارد المكتسبة من خلال النهج الدولية المنسقة بتباين الدول الأعضاء أو الكيانات الخاضعة للتنظيم. لذا فإن فهم التأثير الاقتصادي للقواعد القياسية الجديدة أمر بالغ الأهمية لتطويرها وتنفيذها بنجاح.

٢-٥ **تحديد وتعريف الأحكام المعنية**. سيكون من المفيد تحديد العناصر المشتركة لدعم القيام، في مرحلة مبكرة، بتحديد القواعد التي قد يكون تنفيذها معقدًا بشكل خاص. يمكن أن يشمل ذلك، على سبيل المثال، القواعد القياسية:

أ) التي ترتبط بعدد من الملاحق / أفرقة أو مجموعات الخبراء فيما يخص ما تتضمنه من تطوير للأحكام والمواد الإرشادية، مثل أحكام أحد الملحقات التي تتطلب تعديلات لاحقة على الملاحق الأخرى و/ أو تعديلات على إجراءات خدمات الملاحة الجوية (وبالتالي، غالباً الإجراءات التكميلية الإقليمية أيضا)؛

ب) التي يقتضي تنفيذها تغييرا في المعدات أو معدات جديدة (أي يجب أن تكون مصممة لهذا الغرض)؛

ج) التي تحتاج إلى حلول تمكينية جديدة تمامًا لتنفيذ المفهوم – كأن يقتضي ذلك إنشاء قدرة أو أداة لدعم التنفيذ العالمي (على سبيل المثال، موقع مستودع الطائرات المستغيثة)؛

د) التي تستلزم مشاركة أصحاب المصلحة غير التقليديين لتنفيذ المفهوم على النحو المتصور، والذي قد لا يخضع للتنظيم من قبل سلطات الطيران؛

هـ) التي من المقدر أن يبلغ أثرها الاقتصادي أو يتجاوز عتبة معينة (ويجب تحديد هذه العتبة).

٢-٦ **تحديد وتطبيق تحسينات العملية التي تنطبق على إعداد الأحكام المتأثرة.** وهناك العديد من الحلول الممكنة التي يمكن للإيكاو أن تواصل دراستها ودمجها في عملية تطوير القواعد القياسية. من بينها ما يلي:

٢-٦-١ تعزيز تقييم الأثر من خلال وضع إطار نموذجي لتحديد ومسح تبعيات التنفيذ مع التماس مساهمات من الدول وأصحاب المصلحة. وبفضل المسح الفعال للتبعيات يمكن تحديد مخاطر التنفيذ مع توفير الحلول التقنية أيضًا قبل وقت طويل من تاريخ التطبيق. ويمكن لكتب المنظمة التي تنشر تعديلات مقترحة للتشاور أن تشكل وسيلة لالتماس المساهمات بصورة منظمة.

٢-٦-٢ ويمكن للإيكاو أن تنظر في اتباع نهج تكراري بإصدار حلول أولية من خلال الاستعانة بالتوصيات الدولية في الحالات التي يتطلب فيها إعداد القواعد القياسية الجديدة أو المحدثة المقترحة مزيدًا من الوقت والدراسة. ويمكن بعد ذلك تعديل التوصيات الدولية قبل أن تصبح قواعد قياسية. وبالإضافة إلى ذلك، قد يساعد استخدام معايير متعددة محدودة النطاق مع تواريخ تطبيق متتابعة، بدلاً من قاعدة قياسية واحدة أوسع نطاقا، في التركيز على العناصر ذات الأولوية اللازمة للتقدم نحو النتيجة المرجوة.

٢-٦-٣ تحسين إرشادات التنفيذ عن طريق استبدال قائمة المراجعة الموحدة التي يجري توزيعها عبر كتب المنظمة لإخطار الدول باعتماد تعديلات بعينها بقوائم أكثر تفصيلاً تُعنى تحديدا بالأحكام الجديدة التي تصف الإجراءات التي سيحتاج أصحاب المصلحة إلى اتخاذها. ومن شأن هذا أن يضمن توافر وثائق دعم التنفيذ (مثل الأدلة) في وقت الاعتماد.

٢-٧ ويمكن دمج المفاهيم المذكورة أعلاه في عمل الأفرقة واللجان ومجموعات الخبراء التي تضع القواعد والتوصيات الدولية الجديدة، وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، والمواد الإرشادية، والاستفادة من تلك الجهات وأمانة الإيكاو في دورها الداعم في عملية وضع القواعد والتوصيات الدولية.

٢-٨ أخيراً، من المهم تقييم فعالية التغييرات الإجرائية لتحديد ما إذا كانت تؤدي إلى النتائج المرجوة، وإجراء تعديلات عليها إذا لم تكن كذلك.

٣- الخلاصة

٣-١ تقر الولايات المتحدة بنجاح مجتمع الطيران العالمي في العمل من خلال الإيكاو لتعزيز سلامة الطيران العالمي وكفاءته؛ ومع ذلك، يجب أن تعكس العمليات التي نستخدمها بشكل جماعي واقع نظام الطيران المعقد والمتغير، في الوقت الحالي وفي المستقبل. وهناك فرصة لتحسين عملية وضع القواعد القياسية في الإيكاو بما يتناسب مع الواقع الراهن وتوقعاتنا للمستقبل. وهذا العمل مهم لاستمرار فعالية الإيكاو كمنتدى للحصول على أعلى مستوى ممكن عملياً من التوحيد وقابلية التشغيل البيني في الطيران المدني في جميع أنحاء العالم، ولا سيما فيما يتعلق بتلك القواعد القياسية التي تدعو جميع القطاعات إلى التقارب لتلبية ظروف تشغيلية جديدة.

— — — — — — — —

المرفق

القرار ٤١–XX: صياغة وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والإبلاغ عن الاختلافات

حيث إن 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 وتعدل القواعد والتوصيات والإجراءات الدولية، وتحدد الغرض من ذلك العمل والأمور التي يتناولها، ولما كانت المواد ٣٨ و٥٤ و٥٧ و٩٠ من تلك الاتفاقية تتضمن أحكاماً إضافية في هذا الصدد؛

وحيث إن 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 الإيكاو؛

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

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

وتسلِّم 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 و٣٨ من الاتفاقية ومواكبة وتيرة التعديلات في الملاحق؛

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

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

وتلاحظ زيادة عدد الاختلافات المُبلغ عنها إلى الإيكاو؛

وتسلِّم 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؛

وتسلِّم بتزايد تنفيذ قاعدة قياسية عالمياً من خلال وضع عملية تطوير تشجع على مراعاة وجهات النظر فيما بين جميع الدول والجهات المعنية في قطاع الطيران؛

وتسلِّم بأن بعض القواعد القياسية، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر تلك التي تحدد شروطاً تشغيلية جديدة تدعمها معدات جديدة أو معدَّلة، تتطلب، أثناء تطويرها، تقييماً شاملاً ومتكاملاً كما يتطلب تنفيذها أيضاً تخطيطاً شاملاً ومتكاملاً لتحقيق التنفيذ في جميع أنحاء العالم؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تدعو** الدول الأعضاء إلى إعادة تأكيد التزامها بالامتثال للالتزامات التي تنص عليها المادتان ٣٧ و٣٨ من الاتفاقية؛

٢- **تقرر** أن تُعدل، حسب الاقتضاء، القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية كي تواكب تغير الاحتياجات والتقنيات وتصبح، 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 تشتمل 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 قِبل الإيكاو، وأن وتوضع في وثائق منفصلة بقدر المستطاع؛

٥- **تكلف** المجلس بأن يعتمد، لدى إعداد القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية ومواد الإيكاو 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 مواداً مناسبةً من حيث استيفائها لشروط الإيكاو؛ وينبغي في تلك الحالة الإشارة إليها في وثائق الإيكاو؛

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 يبت 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- **تذكِّر** الدول الأعضاء بالشرط المفروض بموجب الملحق ١٥ بأن تنشر في أدلة طيرانها أي اختلافات هامة وأن تدرج ترجمة إنجليزية للأجزاء معبَّراً عنها بصياغة واضحة؛

١١- **تشجّع** الدول الأعضاء على استخدام نظام الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات (EFOD) عند إبلاغ الإيكاو عن اختلافاتها؛

١٢- **تكلّف** 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- **توجّه** 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- **تكّلف** المجلس بأن يستكشف إمكانيات إتاحة الحصول بمزيد من السهولة على المعلومات عن الاختلافات لجميع الجهات المعنية وتقييم الآلية والشكل المناسبين لتقديم المعلومات؛

١٥- **تقرّر** 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 و٣٨ من الاتفاقية؛

١٧- **تكلّف** الإيكاو بترتيب الأولويات للاستمرار في تحديث محتويات الأدلة الفنية الصادرة عن الإيكاو، ووضع المواد الإرشادية الإضافية بما يحقق أقصى قدر من الفائدة للدول الأعضاء في تخطيطها وتنفيذها للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية؛

١٨- **تقرّر** أن الإجراءات المرتبطة بهذا القرار تمثل إرشادات الغرض منها تسهيل وضمان تنفيذ هذا القرار؛

١٩- **تحث** الدول الأعضاء على استعراض إجراءاتها المرتبطة بإعداد القواعد والتوصيات الدولية بغرض تعزيز مشاركة مجموعة من الجهات المعنية في قطاع الطيران على نطاق أوسع؛

٢٠- **تكلف** مجلس الإيكاو بتحسين عملية إعداد القواعد والتوصيات الدولية من خلال تقييم الأسباب العميقة للتحديات العالمية فيما يخص استيفاء تواريخ التطبيق المحددة لقواعد بعينها؛ وتحديد وتعريف القواعد القياسية التي يرجح أن تتأثر بهذه التحديات؛ وتحديد وتطبيق تحسينات على عملية تطوير الأحكام المعنية؛ وتقييم فعالية التغييرات الإجرائية؛

٢١- **تطلب** إلى الإيكاو أن تنظر في إعداد استراتيجية انتقالية وتواصلية طوال مرحلتي التخطيط والتنفيذ بالنسبة للدول الأعضاء، التي ينبغي بدورها أن تيسّر التواصل مع الجهات المعنية، على أن تشمل عملية الاتصال بالمجموعات المتعددة من أصحاب المصلحة؛

٢٢- **تكلّف** الإيكاو بتعزيز دور مكاتبها الإقليمية في تيسير ورصد عملية استعراض تعديل القواعد والتوصيات الدولية؛

٢٣- **تدعو** جميع الدول الأعضاء إلى الرد على الكتب التي توجهها إليها الإيكاو بشأن التعديلات المقترح إدخالها على الملاحق وعلى وثائق إجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS)؛

٢٤- و**تعلن** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٨-١١ ~~٣٨-١١~~ ٣٩-٢٢.

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 الإيكاو التي تتضمن القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والأحكام الأخرى ذات الصلة، وبصفة خاصة للنظم المعقدة والتطبيقات المرتبطة بها. وتحقيقاً لهذه الغاية، ينبغي للمجلس أن يشجع إعداد وتحديث المواصفات العامة لمستويات النظم والتشغيل والأداء. وينبغي للمجلس أن يواصل البحث عن أفضل السبل الملائمة لوضع 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. ويشمل هذا استخدام نُهج موحدة لتحديد الآثار والمخاطر على التنفيذ على امتداد عملية إعداد القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية.

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 نُظمها 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 الإيكاو 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 تتفق مع القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الدولية حتى تصبح الإجراءات أسهل وأبسط وأكثر فاعلية.

١١- ينبغي للإيكاو أن تقوم بتحديث وتطوير الإرشادات الفنية وفقاً للأولويات المتفق عليها لتغطية جميع المجالات الفنية على النحو الوافي.

— انتهى —