



الجمعية العمومية – الدورة السابعة والثلاثون اللجنة الفنية

البند ٢٥ من جدول الأعمال: متابعة المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة (لعام ٢٠١٠)

إعداد قواعد وتوصيات دولية جديدة: تقييم الآثار

(ورقة مقدمة من نيوزيلندا)

الموجز التنفيذي	
<p>تتضمن ورقة العمل هذه اقتراحا بتنفيذ عملية تنظيمية لتقييم الآثار من أجل توضيح وتوثيق الأسباب وراء اقتراحات إعداد قواعد وتوصيات دولية جديدة. وتقوم هذه العملية المقترحة بتوحيد وتدوين الممارسة التي يجري إعدادها ضمن عمليات الإيكالو.</p> <p>الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية أن تقوم بما يلي:</p> <p>أ) التذكير بالتوصية ١-٢ (د) تحت الموضوع ٣-١ "إطار العمل في مجال السلامة للقرن الحادي والعشرين" الصادرة عن مؤتمر رؤساء الطيران المدني الخاص بالاستراتيجية العالمية للسلامة الجوية لعام ٢٠٠٦؛</p> <p>ب) التذكير بالتوصية ٢-٥ (ب) ١) تحت الموضوع ٢-٥ "تنفيذ عملية جديدة لإدارة السلامة" الصادرة عن المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة لعام ٢٠١٠؛</p> <p>ج) اعتماد القرار في التذييل بشأن التقييم التنظيمي للآثار لإعداد قواعد وتوصيات دولية جديدة في ملاحق الاتفاقية؛</p> <p>د) حث المجلس على تنفيذ القرار قبل انعقاد الدورة المقبلة لتعديلات الملاحق في عام ٢٠١١.</p>	
الأهداف الاستراتيجية:	ورقة العمل هذه مرتبطة بالأهداف الاستراتيجية: أ) السلامة – تعزيز سلامة الطيران المدني العالمي؛ ب) الأمن – تعزيز أمن الطيران المدني العالمي؛ ج) حماية البيئة – تقليل إلى أدنى حد التأثير السلبي للطيران المدني العالمي على البيئة؛ د) الكفاءة – تعزيز كفاءة عمليات الطيران؛ و) سيادة القانون – تعزيز القانون الذي يحكم الطيران المدني الدولي.
الآثار المالية:	سنتطوي عملية اعتماد هذا الاقتراح على آثار من حيث التكاليف، بالرغم من أن الأمانة العامة تشرع بالفعل في وضع الإجراءات. وستبسط في الوقت ذاته عملية إعداد اللوائح في مجال الطيران في دول متعاقدة عديدة، وبالتالي تخفيف التكاليف التي تتحملها الدول. وستعزز كفاءة العملية لاعتماد قواعد وتوصيات دولية جديدة.
المراجع:	<i>Directors' General of Civil Aviation Conference on a Global Strategy for Aviation Safety (DGCA/06), Doc 9866</i> <i>Report of the High-level Safety Conference 2010, Doc 9935</i>

- ١ - المقدمة

١-١ إن العملية الدولية المتعلقة بإعداد القواعد والتوصيات الدولية لا تتضمن في الوقت الراهن نظاماً لتحديد وتقييم أثر القاعدة القياسية الجديدة على الدول وصناعة الطيران بشكل منهجي. وينقل هذا النهج الحالي تكاليف تحديد هذا الأثر من الإيكاو، التي هي منتدى لاتخاذ قرارات في مجال السياسة العامة وقرارات سياسية، إلى السلطات التنظيمية الوطنية، حيث قد يشارك العديد منها بشكل محدود في إعداد تلك القاعدة القياسية.

- ٢ - المناقشة

١-٢ الخلفية

١-١-٢ على غرار العديد من الدول المتعاقدة الأخرى، تتوفر نيوزيلندا على عملية لتقييم أثر اللوائح التنظيمية (والقواعد) الجديدة قبل اعتمادها من قبل الحكومة. وفي ضوء الإقرار بالأثر الذي يمكن أن تتركه اللوائح التنظيمية على التكاليف والكفاءة الاقتصادية، فقد قامت حكومة نيوزيلندا في الآونة الأخيرة بتعزيز التقيد بعملية التقييم.

٢-١-٢ ويجري تنفيذ معظم القواعد والتوصيات الدولية للإيكاو بواسطة لوائح الطيران المعمول بها داخلياً. وعند اعتماد القواعد والتوصيات الدولية ضمن لوائح تنظيمية داخلية، لا توجد في أحيان كثيرة سوى معلومات قليلة لتوضيح الخيارات وراء الحل الذي اعتمده منتدى اتخاذ القرارات الذي صاغ الاقتراح بالرغم من اتخاذ بعض الخطوات حالياً لحل هذه المسألة (انظر الفقرة ٢-٢-٢). وهو ما يجعل من الصعب جداً، بل من المستحيل، الوفاء بالإجراءات التنظيمية المتعلقة بتقييم الآثار المطلوبة لتبرير اللوائح التنظيمية الجديدة. وفي حالات عديدة، ينبغي أن تُسند الدول الحجج الأساسية التي تدعم القاعدة والتوصية الدولية الجديدة أو تروج لها أو حتى تخمنها. وبوجه خاص، تنطوي الوثائق الواردة في عملية إعداد القواعد والتوصيات الدولية على ما يلي:

- (أ) نقص المعلومات عن توضيح المشكلة؛
- (ب) غياب المعلومات عن الخيارات الأخرى المنظور فيها لحل المشكلة أو الأسباب وراء عدم اعتمادها؛
- (ج) قلة الأدلة التي تدعم الآثار المحددة للتكاليف مقارنة بالمنافع المتوقعة للقاعدة والتوصية الدولية الجديدة.

٢-٢ الإجراء المتخذ داخل الإيكاو إلى يومنا هذا

١-٢-٢ تدرك السلطات الوطنية هذه المسألة منذ مدة. وفي عام ٢٠٠٦، أصدر مؤتمر رؤساء الطيران المدني الخاص بالاستراتيجية العالمية للسلامة الجوية التوصيات التالية:

الموضوع ٣-١: إطار العمل في مجال السلامة للقرن الحادي والعشرين

١-٢ وافق المؤتمر على التوصيات التالية:

...

(د) ينبغي للإيكاو أن تنظر في تحسين إجراءات إعداد واعتماد القواعد والتوصيات الدولية، وذلك عن طريق ما يلي:

- (١) إجراء تقييم منهجي لتأثير القواعد والتوصيات الدولية على الصناعة والأطراف الأخرى المعنية؛
- (٢) الاستفادة بطريقة منهجية من التوصيات التي تنشرها هيئات التحقيق في الحوادث؛
- (٣) وضع معايير لتحديد القواعد القياسية ذات الأهمية الحرجة لضمان السلامة العالمية والتي لا يقبل إيلاخ اختلافات عنها إلا في حالات استثنائية، وتحديد القواعد القياسية ذات الطبيعة الفنية التفصيلية التي ينبغي تحويلها إلى توصيات أو حذفها من ملاحق الإيكاو وجعلها مواد إرشادية.

(يضاف التأكيد)

٢-٢-٢ حظيت هذه التوصية بدعم المجلس في تاريخ ٢٣/٥/٢٠٠٦ (C-DEC 178-1) ومرة أخرى في ١٥/٦/٢٠٠٦ (C-DEC 178/14). ومنذ ذلك الوقت، أُحرز تقدم طفيف للوفاء بهدف الجزء البارز للتوصية. وقد أصدرت لجنة الملاحة الجوية إجراء هاماً لتنفيذ ذلك؛ وتُدرج حالياً أقساماً موجزة بشأن الآثار في تقاريرها المقدمة إلى المجلس التي توصي باعتماد التعديلات على ملاحق الاتفاقية (C-WPs 13504-09, 13513-15).

٣-٢-٢ وتعتبر هذه المبادرة خطوة تحظى بالترحيب وإيجابية للغاية. غير أنه ينبغي إجراء مزيد من التحليل المعمق للوفاء بالكامل بهدف التوصية. ومنذ عام ٢٠٠٦، أصدرت الإيكاو ٦٢١ قاعدة قياسية جديدة أو معدلة وارتفع عدد من القواعد القياسية السارية للإيكاو من ٩٧٩١ قاعدة قياسية في عام ٢٠٠٦ إلى ٩٨٤٥ قاعدة قياسية في عام ٢٠١٠. وفي المتوسط، تواصل الإيكاو إصدار أو تعديل قاعدة قياسية واحدة في كل ٢.٣٥ يوم. وينبغي إجراء تقييم كامل على الآثار المتوقعة لهذه القواعد القياسية الجديدة.

٤-٢-٢ إن ظهور نهج النظم الشامل المتعلق بالبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة، إلى جانب الشرط المتعلق به لاستكمال قوائم الامتثال، زاد بشكل كبير من عدد الاختلافات التي تقدمها الدول بموجب المادة ٣٨. ويقتضي مستوى عدم الامتثال أن بعض القواعد والتوصيات الدولية للإيكاو قد لا تكون مناسبة وربما ينبغي النظر فيها كي تستوفي احتياجات الدول وقطاع الطيران. ويمكن لإجراء تقييم صارم للآثار قبل إعداد إحدى القواعد والتوصيات الدولية أن يكفل عدم وجود أي مشكلة في تنفيذها.

٥-٢-٢ وللحفاظ على سلطة القواعد والتوصيات الدولية للإيكاو ضمن جهاز الطيران، ينبغي أن تقدم عملية الإيكاو المتعلقة بإعداد واعتماد قواعد قياسية توضيحات وتبريرات كاملة لخياراتها التنظيمية، وفقاً للإجراءات التشريعية في العديد من الدول المتعاقدة لديها. وستكون هيئات الإيكاو التي تتخذ مونتريال مقر لها، والمجلس ولجنة الملاحة الجوية والأمانة العامة في حاجة إلى مساعدة ومعلومات لإجراء هذا التحليل التنظيمي.

٦-٢-٢ ونوقشت هذه المسألة خلال المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة الذي انعقد في الفترة من ٢٩ مارس إلى ١ أبريل من هذه السنة. وبموجب الموضوع ٢-٥، أصدر المؤتمر التوصيات التالية:

- (ب) وضع القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية؛
- (١) ينبغي للإيكاو وضع منهجية لتقييم الأثر لاستخدامها عند اقتراح قواعد وتوصيات دولية جديدة أو إجراءات جديدة لخدمات الملاحة الجوية.
 - (٢) وينبغي للإيكاو أن تكفل التوزيع واسع النطاق للمعلومات المتوفرة المرتبطة بوضع القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية بواسطة استخدام الأدوات والمناهج القائمة.

٧-٢-٢ يسعى القرار الوارد في التذييل إلى الاستناد إلى توصيات المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة وتعزيز الممارسة المعمول بها. ويضع نهجاً تعاونياً يلزم الدول المتعاقدة بالمساعدة على تحديد أثر القواعد والتوصيات الدولية الجديدة. وفي حالات عديدة، ستمكن الدول المتعاقدة من استخدام المعلومات التي تقدمها إلى الإيكاو على أساس تحليلها التنظيمي للآثار عند قيامها بتنفيذ القاعدة والتوصية الدولية النهائية في لوائحها التشغيلية في مجال الطيران.

٣- الاستنتاج

١-٣ يضع القرار الوارد في التذييل نظاماً سيكفل وجود تقييم تنظيمي كاف للآثار فيما يتعلق بالقواعد والتوصيات الدولية عند إدخال التعديلات على ملاحق الاتفاقية.

مشروع قرار

القرار XX/٢٥: متابعة المؤتمر الرفيع المستوى (لعام ٢٠١٠)
العملية التنظيمية لتقييم الآثار لإعداد القواعد والتوصيات الدولية الجديدة

إنه تلاحظ أن عملية التحرير الاقتصادي أصبحت واحدة من السمات التي تميز الطيران الحديث وأنها تترك أثراً كبيراً على صناعة الطيران؛

وإنه تؤكد أن هناك حاجة إلى التحقق من أن إطار العمل في مجال السلامة يواصل الوفاء بالشرط الخاص بتطور الطيران المدني الدولي بشكل آمن ومنتظم؛

وإنه تقر بأنه ينبغي إدراج القواعد والتوصيات الدولية الجديدة في اللوائح التشغيلية في مجال الطيران للدول المتعاقدة، حيث تتوفر العديد منها على إجراءات تنظيمية داخلية لتقييم الآثار التي يجب الوفاء بها قبل اعتماد اللوائح الجديدة؛

وإنه تذكر بأن التوصية الصادرة عن مؤتمر رؤساء الطيران المدني الخاص بالاستراتيجية العالمية للسلامة الجوية لعام ٢٠٠٦ ومفادها أنه ينبغي للإيكاو أن تقيم بشكل منهجي أثر اعتماد قواعد وتوصيات دولية على صناعة الطيران والأطراف المعنية الأخرى؛

وإنه تذكر بأن التوصية الصادرة عن المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة لعام ٢٠١٠، ومفادها أنه ينبغي للإيكاو أن تضع منهجية لتقييم الآثار تُستخدم عند اقتراح قواعد وتوصيات دولية جديدة وإجراءات جديدة لخدمات الملاحة الجوية، وكذلك لضمان التوزيع واسع النطاق للمعلومات السياقية المتاحة المرتبطة بإعداد القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية بواسطة استخدام الأدوات والمناهج القائمة.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تطلب** من المجلس أن يضع ممارسات وإجراءات تساعد لجنة الملاحة الجوية، وكذلك أفرقة الخبراء الفنيين المساندة والأفرقة العاملة لديها، على التأكد من إطلاع المجلس على جميع الاقتراحات المتعلقة بالقواعد والتوصيات الدولية الجديدة والمعدلة وإجراءات خدمات الملاحة الجوية:

(أ) الإظهار الواضح للمشكلة التي ينبغي معالجتها؛

(ب) إبراز الخيارات الأخرى التي جرى بحثها والأسباب الأساسية وراء عدم اعتماد هذه الخيارات؛

(ج) توضيح الأثر المحدد للاقتراح على أساس قيام الأمين العام بتقييم والمعلومات المحصل عليها بواسطة عملية كتاب المنظمة؛

٢- **تطلب** من الأمين العام، في ضوء سعيه الحصول على مساهمة الدول بشأن القواعد والتوصيات الدولية المقترحة (وكذلك إجراءات خدمات الملاحة الجوية عند الاقتضاء)، الحصول على معلومات بواسطة عملية كتاب المنظمة مما يمكن من تحديد أثر القواعد والتوصيات الدولية المقترحة.

٣- تحت الدول، في إطار نظرها في التعديلات المقترح إدخالها على ملاحق الإيكاو، على استشارة الهيئات المعنية في قطاعات الطيران لديها من أجل تحديد أثرها وتقديم هذه المعلومات إلى الإيكاو كجزء من ردودها المتعلقة بالتشاور.

٤- **تطلب** من الأمين العام أن يقوم بما يلي:

(أ) توحيد التحليل المساند للأثار ونشره على الموقع العام للمنظمة، إلى جانب نسخة من تعديل الملحق المماثل؛

(ب) ضمان التوزيع واسع النطاق للمعلومات السياقية المتاحة المرتبطة بإعداد القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية بواسطة استخدام الأدوات والمناهج القائمة وذلك ريثما تتاح منهجية تنظيمية كاملة لتقييم الآثار.

- انتهى -