



## الجمعية العمومية - الدورة السابعة والثلاثون

### اللجنة الفنية

البند ٤٦ من جدول الأعمال: مسائل أخرى مقدمة للجنة الفنية لتنظر فيها

مبادرة لإنشاء نظام لقاعدة بيانات يجري استكمالها

بانتظام يمكن تقاسمها وتكون مأمونة للدول

لتأكيد صحة الشهادات والإجازات

(ورقة مقدمة من كولومبيا)

#### موجز تنفيذي

تهدف ورقة العمل هذه إلى إبراز أهمية تقاسم المعلومات الذي يتيح للدول الحصول على البيانات في حينه والاتصال الكفؤ بشأن الطائرات التي تقوم بعمليات نقل جوي دولية مقررة أو غير مقررة، أي تقاسم البيانات بشأن الصلاحية بين دول التصميم والتسجيل الخاصة بالطائرات، وبشأن تراخيص الطيارين المتعلقة بهذه الطائرات.

الإجراء: تدعى الجمعية العمومية إلى أن:

(أ) تحيط علماً بالمبادرة؛

(ب) تطلب من الإيكاو وضع مواد إرشادية لإنشاء بوابات على الإنترنت أو أي وسائل أخرى لتقاسم المعلومات؛

(ج) تحث الدول المتعاقدة على السماح بالوصول إلى قاعدة البيانات بمعلومات مستكملة لأغراض تأكيد صحة الشهادات والإجازات؛

(د) تطلب إلى المكاتب الإقليمية وضع آليات لتقاسم هذه المعلومات وتيسير البحوث.

|                       |   |
|-----------------------|---|
| الأهداف الإستراتيجية: | تتعلق ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي A.  |
| المراجع:              | الوثيقة 9892، تقرير اللجنة التنفيذية للدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية.<br>الوثيقة 9899، تقرير اللجنة الفنية للدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية.<br>الوثيقة 9750، الخطة العالمية للملاحة الجوية.<br>خطة الإيكاو العالمية للسلامة الجوية.<br>مبادرة لاعتماد برامج تكنولوجيا المعلومات لأغراض أمن الطيران AVSEC. |

١- مقدمة

١-١ تمشيا مع خطة الإيكاو العالمية للسلامة الجوية (GASP)، فإن نظم المعلومات التي تتيح للدول تقاسم وتبادل البيانات تعد ذات أهمية حيوية وتشكل جزءاً لا يتجزأ من أي نظام دولي منسق للطيران المدني يتسم بالسلامة والأمان والكفاءة.

٢-١ ومن الجلي أن تقاسم المعلومات أصبح يشكل قضية بالنسبة إلى سلامة وأمن الطيران المدني من جوانب كثيرة، على نحو ما يمكن التعرف عليه من ورقات البحوث والاستنتاجات التي توصلت إليها الجمعية العمومية الأخيرة.

٣-١ تقرير اللجنة التنفيذية للدورة السادسة والثلاثين للجمعية

العمومية (الوثيقة 9892)، البند ٥٤

١-٣-١ بيان موحد عن سياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في ما يتعلق بالنقل الجوي، استراتيجية الإيكاو الشاملة بشأن أمن الطيران (ICASS)، خطة العمل الاستراتيجية (٢٠١١-٢٠١٦). من بين مجالات التركيز الرئيسية السبعة المحددة كجزء من استراتيجية جديدة لأمن الطيران والمعروفة باسم استراتيجية الإيكاو الشاملة بشأن أمن الطيران، فإن مجال التركيز الرئيسي ٣ من خطة العمل الاستراتيجية ٢٠١١-٢٠١٦ تؤكد على تقاسم المعلومات بين الدول على النحو التالي: تعزيز تقاسم المعلومات داخل الدول الأعضاء وفيما بينها من أجل زيادة الوعي بمخاطر واتجاهات أمن الطيران.

٤-١ تقرير اللجنة الفنية (الوثيقة 9899)، البنود ٧ و ٨

“٨-٥ أشير إلى أن الازدياد المطرد لنمو الحركة الجوية وتعاظم الطلب العام والسياسي لزيادة قدرة نظام الملاحة الجوية العالمي قد مارست ضغطاً كبيراً على الإيكاو لمساعدة مجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية والدول المتعاقدة في تحقيق أهدافها القاضية بإدخال المزيد من الطائرات إلى الأجواء المكتظة بها. وجرى إبلاغ اللجنة بأن أنشطة الكفاءة يجري تنظيمها في نطاق مجالات رئيسية ثلاثة هي:

(أ) الاستخدام الأكفأ للمجال الجوي ولهيكليات الطرق الجوية؛

(ب) تحسين كفاءة المطارات وتعزيز قدراتها؛

(ج) تحسين كفاءة النظام عن طريق تبادل المعلومات وتطوير الأدوات والتقنيات الجماعية لصنع القرار.” (التأكيد مضاف).

١-٤-١ البنود ٢٥ و ٢٦ (A36-WP/753)

١-٤-١-١ البند ٢٥: (أعمال متابعة مؤتمر رؤساء الطيران المدني الخاص بالاستراتيجية العالمية للسلامة الجوية لسنة ٢٠٠٦. تقاسم معلومات السلامة: [ بشأن هذه المسألة]، نظرت اللجنة في ورقة العمل A36-WP/201 التي قدمتها كولومبيا والتي شددت على أهمية الاستنتاج ١/٢ د الصادر عن مؤتمر رؤساء الطيران المدني الخاص بالاستراتيجية العالمية للسلامة الجوية الذي يشير إلى تقاسم معلومات صلاحية الطائرات للطيران. وأحاطت اللجنة علماً أيضاً باقتراح كولومبيا بأن تسهم الدول بالخبراء، إن أمكن، للمساعدة في هذا العمل.

٢-٤-١ البند ٢٦: الاعتراف بالشهادات والإجازات التي تصدرها الدول الأخرى. في ما يتعلق بهذه المسألة، طرحت اقتراحات في مؤتمرات واجتماعات الطيران المدني تدعو إلى بحث إمكانية إنشاء نظام لقاعدة بيانات شاملة ومأمونة ويمكن تقاسمها للدول الأعضاء في الإيكاو التي ترغب في تقاسم المعلومات بصورة طوعية بشأن الطائرات التي تقوم بعمليات مقررة وغير مقررة فيما بين الدول، ويمكن الوصول إليها عن طريق شبكة مركزية خاصة ومأمونة تتيح تبادل البيانات في حينه بشأن صلاحية الطائرات التي تقوم بعمليات نقل جوي دولية مقررة أو غير مقررة.

٣-٤-١ البند ٢٨: حماية بعض سجلات الحوادث والوقائع ونظم جمع ومعالجة بيانات السلامة الجوية من أجل تحسين السلامة الجوية. الثقافة العادلة وبيانات السلامة: ناقشت الولايات المتحدة في ورقة العمل A36-WP/97 تحسينات السلامة التي تتحقق من خلال الفريق المعني بسلامة الطيران التجاري (CAST)، وسلطت الضوء على الحاجة الى توسيع نطاق بيانات السلامة وتقاسمها لمواصلة خفض معدلات الحوادث. وكان الاطلاع على البيانات يعد عنصرا من العناصر الحيوية في تحليل المخاطر، وينبغي أن تتعاون جميع دول الايكاو المتعاقدة على إزالة الحواجز والعوائق أمام تقاسم البيانات بما يدعم نظم إدارة السلامة ويسمح باتخاذ قرارات تستند الى البيانات بما يخفض وقوع الحوادث والوقائع.

٥-١ القرار ١/٣٦ (المعاد ترقيمه ليصبح ١٣/٣٦)، المرفق ز - شهادات  
الصلاحية للطيران وشهادات الكفاءة وإجازات طواقم قيادة الطائرات

" إن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

١- على كل الدول المتعاقدة أن تعترف بصحة شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الكفاءة وإجازات طواقم الطائرات التي أصدرتها أو قررت صلاحيتها الدولة المتعاقدة التي سجلت فيها الطائرة، وذلك لغرض الطيران فوق أقاليمها، بما في ذلك الهبوط فيها والاقلاع منها، بشرط مراعاة أحكام المادتين ٣٢ (ب) و٣٣ من اتفاقية شيكاغو؛

٢- يجب على الدول المتعاقدة أن تعترف بالشهادات والاجازات التي أصدرتها أو قررت صلاحيتها بموجب النظم الوطنية للدولة المتعاقدة التي سجلت فيها الطائرة، وذلك لغرض الطيران فوق أقاليمها، بما في ذلك الهبوط فيها والاقلاع منها، ريثما يبدأ سريان القواعد الدولية التي تتعلق بطرز طائرات أو بفتات الطيارين."

٦-١ وتمائل خطة الإيكاو العالمية للسلامة الجوية، يولييه ٢٠٠٧، الخطة العالمية للملاحة الجوية (الوثيقة 9750) من حيث نهجها ورويتها. فكلا الخطين تم إعدادهما بالتعاون الوثيق مع أوساط صناعة الطيران وتقديم إطارا مشتركا لضمان تنسيق المبادرات على كل من الصعيد الإقليمي ودون الإقليمي والوطني والفردي. وفي المرفق (أ) - الخطة العالمية للسلامة الجوية، تحت الجمعية العمومية الدول المتعاقدة على تعزيز الإطار العالمي للسلامة الجوية من خلال ما يلي:

(أ) تبادل المعلومات الملائمة المرتبطة بالسلامة الجوية بين البلدان وجميع الجهات المعنية بالطيران والجمهور؛

(ب) التنفيذ العاجل لنظم إدارة السلامة الجوية في كل صناعة الطيران لاستكمال الإطار التنظيمي الحالي؛

(ج) الترويج لثقافة عادلة من خلال إيجاد بيئة يتم فيها تشجيع وتيسير الإبلاغ وتبادل المعلومات وتُتخذ ضمنها الإجراءات الوقائية في حينها عندما يتم الإبلاغ عن الثغرات الموجودة؛

(د) الإبلاغ عن البيانات المتعلقة بالحوادث والوقائع المطلوبة للإيكاو."

وقد دعت المبادرة الرامية إلى اعتماد برامج لتكنولوجيا المعلومات لأغراض أمن الطيران، والتي قدمتها كولومبيا إلى الدورة الأخيرة للجمعية العمومية، دعت الجمعية العمومية إلى تعزيز إعداد هذه البرامج التي سيكون من شأنها تمكين الدول من الحصول على المعلومات في حينه وعلى نحو يتسم بالكفاءة وتقاسم المعلومات بشأن أمن الطيران المدني والمخاطر التي تهدده.

## ٢- المناقشة

١-٢ تبين المراجع المشار إليها أعلاه والمقتبسة من مختلف ورقات العمل بشأن سلامة وأمن الطيران المدني وكذلك المناقشات التي دارت خلال الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية للإيكاو أن هناك الآن حاجة داخل أوساط الطيران المدني الدولي إلى تقاسم المعلومات من أجل مواجهة المشاكل الناشئة في هذا القطاع. ولهذا الغرض، فإنه يلزم للدول الأعضاء في الإيكاو وجود قاعدة بيانات يجري استكمالها بانتظام ويمكن وضعها على المواقع الشبكية لهيئات الطيران المدني. وسيكون الوصول إلى قاعدة البيانات مقيدا ويتم عن طريق مفتاح رمزي تقوم الدولة المتعاقدة بتوفيره للدول الأخرى التي ترغب في تقاسم المعلومات معها. ومن شأن هذا الأمر أن يسهم بالتأكيد في زيادة كفاءة وأمن واتساق نظام الطيران المدني الدولي.

٢-٢ وفي القرار ١/٢٦ (المعاد ترقيمه ليصبح A36-6)، تحث الجمعية العمومية للإيكاو جميع الدول المتعاقدة على أن تقوم بما يلي:

(أ) وضع الشروط والإجراءات اللازمة بالترخيص ومراقبة مسائل السلامة الجوية المرتبطة بعمليات المشغلين المرخصين بشهادات من دول متعاقدة أخرى واتخاذ الإجراءات المناسبة عند الضرورة للمحافظة على السلامة الجوية؛

(ب) الاعتراف بصحة شهادات المشغلين الجويين التي تصدرها الدول الأخرى لغرض الطيران فوق أراضيها، بما في ذلك الهبوط فيها والاقلاع منها، على أن تكون الشروط التي أعطيت بموجبها هذه الشهادات لا تقل عن الحد الأدنى الذي نصت عليه القواعد القياسية المحددة في الجزء الأول والجزء الثالث، القسم الثاني من الملحق السادس؛

(ج) [تحث الأمين العام على] أن يواصل وضع المبادئ التوجيهية والإجراءات اللازمة للتحقق من شروط الاعتراف بصحة الشهادات والإجازات، عملا بالمادة الثالثة والثلاثين من اتفاقية شيكاغو والقواعد القياسية المنطبقة؛

(د) أن تضع قواعد تشغيلية تنظم قبول المشغلين الجويين الأجانب في داخل أراضيها طبقا لاتفاقية شيكاغو وبدون تمييز وبالتوافق مع القواعد القياسية والخطوط التوجيهية والإجراءات الصادرة عن الإيكاو مع مراعاة الحاجة إلى خفض التكاليف والأعباء على الدول المتعاقدة والمشغلين؛

(هـ) أن تمتنع عن تنفيذ الشروط والإجراءات التشغيلية الانفرادية لقبول المشغلين الجويين الأجانب لأنها تؤثر سلبا على التطور المنتظم للطيران المدني الدولي.

## ٣- خاتمة

١-٣ إن إساءة استخدام الطيران لأغراض ارتكاب أفعال جرمية هي أمر يستدعي اتخاذ إجراءات حازمة من جانب مجتمع الطيران المدني ككل، ممثلا في الإيكاو، من أجل منع الممارسات التي من شأنها نزع الثقة من أي دولة فيما يتعلق بصلاحيته ونطاق وثائقها الصادرة في دول أخرى حينما يتعذر التحقق من هذه الوثائق بصورة مباشرة.

— انتهى —