

منظمة الطيران  
المدني الدولي



## مؤتمر رؤساء الطيران المدني الخاص بالاستراتيجية العالمية للسلامة الجوية

مونتريال، من ٢٠ الى ٢٢/٣/٢٠٠٦

### التقرير

اعتمده المؤتمر  
ونشر باذن الأمين العام

تصدر منظمة الطيران المدني الدولي هذه الوثيقة في طبعات مستقلة باللغات العربية والانجليزية والصينية والفرنسية والروسية والاسبانية. وينبغي توجيه جميع المراسلات، باستثناء طلبات الشراء والاشتراكات، الى الأمين العام.

ينبغي ارسال طلبات شراء هذه الوثيقة الى أحد العناوين التالية مع ارفاق مستند الدفع الملائم (اما شيك مصرفي أو حوالة بريدية) بالدولار الأمريكي أو بعملة البلد الذي ترسل اليه طلبات الشراء. ويقبل مقر المنظمة الطلبات ببطاقات الائتمان (American Express و MasterCard و Visa):

*International Civil Aviation Organization.* Attention: Document Sales Unit, 999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7  
Telephone: +1 (514) 954-8022; Facsimile: +1 (514) 954-6769; Sitatex: YULCAYA; E-mail: sales@icao.int;  
World Wide Web: <http://www.icao.int>

*Cameroon.* KnowHow, 1, Rue de la Chambre de Commerce-Bonanjo, B.P. 4676, Douala / Telephone: +237 343 98 42; Facsimile: +237 343 89 25;  
E-mail: knowhow\_doc@yahoo.fr

*China.* Glory Master International Limited, Room 434B, Hongshen Trade Centre, 428 Dong Fang Road, Pudong, Shanghai 200120  
Telephone: +86 137 0177 4638; Facsimile: +86 21 5888 1629; E-mail: glorymaster@online.sh.cn

*Egypt.* ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex, Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776  
Telephone: +20 (2) 267 4840; Facsimile: +20 (2) 267 4843; Sitatex: CAICAYA; E-mail: icaomid@cairo.icao.int

*Germany.* UNO-Verlag GmbH, August-Bebel-Allee 6, 53175 Bonn / Telephone: +49 (0) 228-94 90 2-0; Facsimile: +49 (0) 228-94 90 2-22;  
Email: info@uno-verlag.de; World Wide Web: <http://www.uno-verlag.de>

*India.* Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001 or 17 Park Street, Calcutta 700016  
Telephone: +91 (11) 331-5896; Facsimile: +91 (11) 51514284

*India.* Sterling Book House – SBH, 181, Dr. D. N. Road, Fort, Bombay 400001  
Telephone: +91 (22) 2261 2521, 2265 9599; Facsimile: +91 (22) 2262 3551; E-mail: sbh@vsnl.com

*Japan.* Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo  
Telephone: +81 (3) 3503-2686; Facsimile: +81 (3) 3503-2689

*Kenya.* ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation, P.O. Box 46294, Nairobi  
Telephone: +254 (20) 7622 395; Facsimile: +254 (20) 7623 028; Sitatex: NBOCAYA; E-mail: icao@icao.unon.org

*Mexico.* Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe, Av. Presidente Masaryk No. 29, 3<sup>er</sup> Piso, Col. Chapultepec Morales, C.P. 11570, México D.F. / Teléfono: +52 (55) 52 50 32 11; Facsimile: +52 (55) 52 03 27 57;  
Corre-e: icao\_nacc@mexico.icao.int

*Nigeria.* Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos  
Telephone: +234 (1) 4979780; Facsimile: +234 (1) 4979788; Sitatex: LOSLORK; Email: aviation@landovercompany.com

*Peru.* Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100  
Teléfono: +51 (1) 575 1646; Facsimile: +51 (1) 575 0974; Sitatex: LIMCAYA; Correo-e: mail@lima.icao.int

*Russian Federation.* Aviaizdat, 48, Ivan Franko Street, Moscow 121351 / Telephone: +7 (095) 417-0405; Facsimile: +7 (095) 417-0254

*Senegal.* Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar  
Téléphone: +221 839 9393; Fax: +221 823 6926; Sitatex: DKRCAYA; Courriel: icaodkr@icao.sn

*Slovakia.* Air Traffic Services of the Slovak Republic, Letové prevádzkové služby Slovenskej Republiky, State Enterprise, Letisko M.R. Stefánika, 823 07 Bratislava 21 / Telephone: +421 (7) 4857 1111; Facsimile: +421 (7) 4857 2105

*South Africa.* Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg  
Telephone: +27 (11) 315-0003/4; Facsimile: +27 (11) 805-3649; E-mail: avex@iafrica.com

*Spain.* A.E.N.A. — Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14, Planta Tercera, Despacho 3. 11, 28027 Madrid / Teléfono: +34 (91) 321-3148; Facsimile: +34 (91) 321-3157; Correo-e: sccc.ventasoaci@aena.es

*Switzerland.* Adeco-Editions van Diermen, Attn: Mr. Martin Richard Van Diermen, Chemin du Lacue 41, CH-1807 Blonay  
Telephone: +41 021 943 2673; Facsimile: +41 021 943 3605; E-mail: mvandiermen@adeco.org

*Thailand.* ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyaeak Ladprao, Bangkok 10901  
Telephone: +66 (2) 537 8189; Facsimile: +66 (2) 537 8199; Sitatex: BKKCAYA; E-mail: icao\_apac@bangkok.icao.int

*United Kingdom.* Airplan Flight Equipment Ltd. (AFE), 1a Ringway Trading Estate, Shadowmoss Road, Manchester M22 5LH  
Telephone: +44 161 499 0023; Facsimile: +44 161 499 0298; E-mail: enquiries@afeonline.com; World Wide Web: <http://www.afeonline.com>

## Catalogue of ICAO Publications and Audio-visual Training Aids

Issued annually, the Catalogue lists all publications and audio-visual training aids currently available. Supplements to the Catalogue announce new publications and audio-visual training aids, amendments, supplements, reprints, etc.

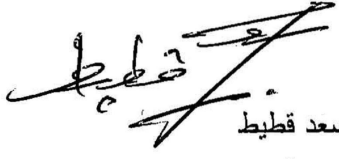
Available free from the Document Sales Unit, ICAO.

## خطاب احالة

الى: رئيس مجلس الايكاو

من: رئيس مؤتمر رؤساء الطيران المدني الخاص بالاستراتيجية العالمية للسلامة الجوية

يشرفني أن أرفق اليكم طيا تقرير مؤتمر رؤساء الطيران المدني الخاص بالاستراتيجية العالمية للسلامة الجوية الذي عقد في مونتريال من ٢٠ الى ٢٢/٣/٢٠٠٦.

  
أسعد قطيط  
رئيس المؤتمر

مونتريال، ٢٢/٣/٢٠٠٦



## قائمة المحتويات

## الصفحة

	المعلومات الأساسية عن المؤتمر
ii-1	١- المدة .....
ii-1	٢- التمثيل .....
ii-1	٣- المسؤولون .....
ii-1	٤- أمانة المؤتمر .....
ii-1	٥- اقرار جدول الأعمال .....
ii-2	٦- ترتيبات العامل .....
ii-2	٧- الكلمات الافتتاحية .....
ii-2	٧-١ رئيس المجلس .....
ii-3	٧-٢ الأمين العام .....
iii-4	٧-٣ وزير النقل والبنية الأساسية والمجمعات — كندا .....
iv-1	قائمة الممثلين .....
v-1	جدول أعمال المؤتمر وشروحه .....
1-1	الجدول الزمني لجلسات المؤتمر .....
2-1	ملخص المناقشات .....
3-1	الاعلان .....
4-1	الاستنتاجات والتوصيات .....

-----



## المعلومات الأساسية عن المؤتمر

## ١- المدة

١-١ افتتح الدكتور أسعد قطيط، رئيس المجلس، مؤتمر رؤساء الطيران المدني الخاص بالاستراتيجية العالمية للسلامة الجوية، في الساعة التاسعة من صباح ٢٠/٣/٢٠٠٦ في قاعة الجمعية العمومية بمقر منظمة الطيران المدني الدولي في مونتريال.

## ٢- التمثيل

١-٢ حضر هذا المؤتمر ٥٦٧ مشاركاً من ١٥٣ دولة متعاقدة و ٢٦ منظمة دولية.

## ٣- المسؤولون

١-٣ انتخب الدكتور أسعد قطيط رئيساً لهذا المؤتمر عقب افتتاح المؤتمر.

## ٤- أمانة المؤتمر

١-٤ عمل السيد وليام ر. فوس مدير ادارة الملاحة الجوية أمينا لهذا المؤتمر. وكان مستشارو الأمين هم السيد مارينوس ك. ف. هايل نائب رئيس ادارة الملاحة الجوية، والسيد ب. لامي رئيس قسم السلامة الجوية. وكان مساعداً الأمين هم السيد م. كوستا رئيس قسم التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها، والسيد أ. كيروز منسق الشؤون الادارية والتدريب، قسم تدقيق مراقبة السلامة، والسيد م. أ. فوس رئيس وحدة سياسات ومعايير التدريب على أعمال الطيران، والسيد د. مورينو منسق برنامج السلامة الجوية والعوامل البشرية، قسم السلامة الجوية، والسيد ج. هيربست رئيس وحدة برنامج الاستراتيجية الموحدة.

٢-٤ نفذت الترتيبات الادارية العامة لهذا المؤتمر بتوجيهات السيد أ. سينغ مدير ادارة الشؤون الادارية والخدمات. وأشرف على تقديم خدمات اللغات السيد ي. ن. بيلاييف رئيس فرع اللغات والنشر، بمساعدة السيدة ر. ج. ازراتي رئيس قسم الترجمة الفورية، والسيد د. ويلسون (قسم اللغة الانجليزية والنشر)، والسيد ب. ج. باتلز (القسم الفرنسي) والسيد ف. أ. غاباكوف (القسم الروسي)، والسيدة أ. دي كوادرا ليندستروم (القسم الاسباني) والسيد مرتضى الباقر (القسم العربي)، والسيد ك. لي (القسم الصيني).

٣-٤ نفذ الترتيبات المادية لهذا المؤتمر كل من السيد م. بلانش رئيس قسم المؤتمرات والخدمات المكتبية، والسيدة ر. زاجوريتيس المسؤول المساعد بقسم المؤتمرات والسيدة د. رحمانى المسؤول بالانابة عن قسم مراقبة الوثائق، والسيد ج. د. داوو رئيس وحدة الطباعة، والسيد ج. بوديه المشرف على وحدة التوزيع الداخلي، والسيد س. دوبريكا رئيس قسم الشبكة والمكتبة والمحفوظات. وقدم مسؤولون آخرون متخصصون من الأمانة العامة للايكوا مشورتهم الى هذا المؤتمر حسب الاقتضاء.

## ٥- اقرار جدول الأعمال

١-٥ أقر المؤتمر في جلسته الأولى جدول الأعمال الذي أحاله المجلس اليه.

## ٦- ترتيبات العمل

١-٦ أعلن المؤتمر في جلسته الأولى قبوله للجدول الزمني للأعمال الذي كان قد أرسل الى الدول قبل انعقاد المؤتمر.

٢-٦ أنشأ المؤتمر مجموعة تنسيقية طبقاً لأحكام الوثيقة الصادرة بعنوان "توجيهات الى اجتماعات الملاحة الجوية من نوع الشعبة والنظام الداخلي لتصريف أعمالها" (Doc 8143)، واجتمعت هذه المجموعة طوال انعقاد المؤتمر، وتكونت من أمين المؤتمر ومساعد أمين المؤتمر وممثلي مختلف أقسام الأمانة العامة التي قدمت خدماتها الى المؤتمر. وتمكنت هذه المجموعة من تنسيق أنشطة المؤتمر، مستعينة في ذلك بالخدمات والتسهيلات المتاحة.

## ٧- الكلمات الافتتاحية

## ١-٧ رئيس المجلس

بالنيابة عن المجلس والأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) يشرفني أن أعلن افتتاح مؤتمر رؤساء الطيران المدني الخاص بالاستراتيجية العالمية للسلامة الجوية، وأن أرحب ترحيباً حاراً بصاحب الشرف لورنس كانون وزير النقل والبنية الأساسية والمجتمعات في كندا وبجميع المشاركين في هذا المؤتمر.

الغرض من هذا المؤتمر هو توفيق الآراء حول استراتيجية عالمية للسلامة الجوية في القرن الحادي والعشرين. ذلك لأن العامين ٢٠٠٣ و ٢٠٠٤ كانا أكثر الأعوام سلامة منذ انشاء الايكاو في عام ١٩٤٤، لكن ست حوادث كبيرة وقعت في أغسطس وسبتمبر من العام الماضي وراح ضحيتها عدد أكبر من وفيات عام ٢٠٠٤ بكامله وهذه الحوادث تذكرت جاءت في وقتها بأن الثغرات المنهجية التي كشفها البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية منذ عام ١٩٩٩ ما زالت قائمة. وهذه الحوادث تذكرنا أيضاً بأننا لا يمكننا أن نعتبر السلامة الجوية مسألة مفروغا منها وبأنه لا مجال للتواكل عندما يتعلق الأمر بالسلامة الجوية، لأن هذا المجال لم يوجد قط ولن يوجد أبداً.

ان رد فعل الجمهور يوطد أهمية هذه الرسالة. فقد أظهرت الأخبار الناس الذين يبحثون عن ردود على أسئلة مقلقة، ويعبرون عن غضبهم لأن بعض السلطات لم تقدم الرد. وان كانت الحكومات قد نفذت بالفعل تدابير لزيادة السلامة الجوية في مجالاتها الجوية، فان اجراءاتها لم تكن دائماً مفهومة أو مقبولة لدى دول أخرى. ولو ظل سوء الفهم بلا معالجة لأدى الى تآكل النظام الذي ساند سلامة تطوير الطيران الدولي على مدى السنتين سنة الماضية. وبوسع رؤساء الطيران المدني أن يتناقشوا مع بعضهم بدلاً من الاعتماد على بعضهم لتحسين السلامة الجوية.

وهذه المسألة تستحق المعالجة بصراحة وحسم في هذا الاجتماع، لأن السلامة الجوية لا تنجز الا من خلال رؤساء الطيران العاملين كشبكة واحدة. والاستراتيجية التي ستضعونها في هذا المؤتمر يجب أن تقوي النظام الذي يربطكم جميعاً ببعضكم. ويجب التسليم في هذه الاستراتيجية بأن ضعف الواحد هو ضعف للجميع. ويجب أن يكون السلك الناظم لهذه الاستراتيجية هو الشفافية، لأن الشفافية وحرية تبادل المعلومات فيما بينكم ومع الجمهور هما الأساس لتهدؤوا الى العمل هبة رجل واحد، وتتعاقدوا في اجراءاتكم، وتعززوا ثقة الجمهور.

وستضعون أنفسكم في موقف الاتحاد ضد من يقوضون السلامة الجوية. وستتمكنون من توطيد عملية الاعتراف بمشغلي الطائرات الأجنبية ومراقبة طائراتهم في أراضي كل منكم. لأن المشغل الخطر الذي يفلت من مراقبة أي رئيس طيران مدني ينبغي ألا يفلت من مراقبة رئيس آخر. وفي هذه المعركة أنتم الحلفاء المدافعون عن السلامة الجوية.



بناء على ذلك لا يكفي تعزيز هذا النظام بدون تعزيز مكوناته التي هي قدرات هيئاتكم على مراقبة السلامة الجوية. وهذا أمر مهم بصفة خاصة للدول المتعاقدة التي تعوزها الموارد البشرية أو الفنية أو المالية الضرورية. ولا بد لكل رئيس طيران مدني أن يدعم الآخر من خلال تنفيذ منظمات اقليمية دائمة لمراقبة السلامة الجوية. وهذه المنظمات لا تنشأ الا بتنسيق الجهود بين الايكاو والدول والصناعة والمانحين.

يجب أن تتعاون هيئات الطيران المدني الوطنية والصناعة ومؤسسات التمويل تعاوننا تاما لتوفير المساعدة الفنية والارشادات في مجال الطيران في جميع أنحاء العالم. والايكاو هي أيضا مستعدة دائما للاسهام في تنسيق المساعدات متعددة الأطراف - اذا كانت هذه المساعدات هي النهج المفضل - بحيث يتسنى للدول أن تبني قدراتها اللازمة لمراقبة السلامة الجوية وأن تطبق ممارسات السلامة الجوية على جميع مكونات أجهزة النقل الجوي.

وان كان تدقيق مراقبة السلامة الجوية أمرا فعالا في تحديد الاجراءات التصحيحية اللازمة والتشجيع على اتخاذها، فانه لا يمثل هدفا في حد ذاته. ومن الأهمية بمكان أيضا توفير القدرة على ادخال التحسينات اللازمة. ولا بد من تقييم الموارد المخصصة لعمليات التدقيق وللجراءات التصحيحية تقييما دقيقا، اذ لا ينبغي أن يساثر التدقيق بموارد ضخمة يمكن صرفها على تحسين مستوى السلامة الجوية.

سيداتي وسادتي، انني سأتقاعد من الايكاو في غضون بضعة أشهر بعد أن قضيت ٥٣ سنة من حياتي لخدمة هذه المنظمة الممتازة، وطوال حياتي المهنية كانت السلامة الجوية شغلي الشاغل. فقد اعتبرت دائما أن الحادثة الواحدة تمثل افراطا، وأن الوفاة الواحدة أيضا تمثل تقريبا. وانني مثلكم جميعا مكلف برسالة نبيلة هي حماية أرواح ورفاه جمهور المسافرين. لقد بذلنا كل ما في وسعنا، ويجب أن نواصل بذله لضمان وصولهم الى مقاصدهم سالمين معافين، ولضمان عدم وقوع أي وفيات أو اصابات على الأرض بسبب حوادث الطائرات.

أنتم حماة هذه الوسيلة الفعالة التي تحقق التنمية الاقتصادية والاجتماعية والثقافية لمواطني بلدانكم. ان في أيديكم أنتم وسيلة المحافظة على سلامة النقل الجوي وكفاءته لكل من يسافر على طائرات شركاتكم ويسير عبر مطاراتكم ويسافر خلال مجالاتكم الجوية.

أنتم معا تشكلون شبكة عالمية. وتستطيعون معا انقاذ الأرواح وتجسيد رؤية اتفاقية شيكاغو وهي انشاء نظام للطيران العالمي قادر على النهوض بالسلام والتفاهم بين شعوب وأمم العالم. ومعا تستطيعون وضع استراتيجية عالمية للسلامة الجوية ستمثل التركة التي سيرثها العالم في العقود القادمة.

اننا بحاجة الى استراتيجية تدفعنا الى التحرك، ولذلك فاني أتطلع الى بناء هذه الاستراتيجية العالمية معكم على مدى الأيام القليلة المقبلة.

٢-٧ الأمين العام

سيداتي وسادتي، بالنيابة عن الأمانة العامة للايكاو أود أن أشكركم على حضوركم هذا المؤتمر العملي. ومن الضروري أن تسفر مناقشاتكم وقراراتكم عن نتائج ملموسة لحل المسائل التي مازالت تقوض سلامة النظام العالمي للنقل الجوي.

ان جدول أعمال هذا المؤتمر مضغوط ليشجع تبادل الآراء بصراحة. وتلاحظون أن كلمة الرئيس وكلمتي الافتتاحيتين قصيرتان وأن البيانات العامة التي جرى العرف على أن يلقيها المشاركون شفويا قد ألغيت لاعطاء المزيد من الوقت للحوار والمداولات. ولا شك في أن مداخلات المشاركين ضرورية وتستحق التشجيع، ولكننا نرجوكم التعاون معنا على جعلها موجزة ودقيقة ومركزة على توفيق الآراء حول بنود جدول الأعمال.

وأؤكد لكم جميعاً أنه ما أن يستعرض المجلس استنتاجات وتوصيات مؤتمركم هذا، ستعتمد الأمانة العامة - التي أفتخر بقيادتها - الى تنفيذ كل منها في حينه وبطريقة مبنية على التعاون والجدوى الاقتصادية.

ان الأهداف الاستراتيجية وخطة الأعمال التي وضعتها الايكاو بدأت تحول الأمانة بالفعل الى منظمة أكثر اتجاهاً نحو تحقيق النتائج. فقد شرعنا في اتباع أساليب عمل جديدة على جميع المستويات من شأنها أن تحسن الكفاءة والانتاجية في ظل الاستخدام الحذر للموارد المحدودة. كما أن التكامل الأفقي بين المقر الرئيسي والمكاتب الإقليمية المعتمدة لدى دولكم يجعل الايكاو في متناول كل واحد منكم. وبفضل اجراءات المراجعة المتأصلة نضمن تسوية أنشطتنا بصفة دورية حتى يتسنى لنا تقديم دعم أفضل لجهودكم الرامية الى تحسين سلامة عمليات النقل الجوي في بلدانكم وأقاليمكم. وبهذه المناسبة سنوزع عليكم مذكرة واستبياناً بشأن أهداف الايكاو الاستراتيجية، لأن الايكاو تريد التماس آرائكم حول هذا المجال المهم. ولذلك نرجوكم التفضل باستيفاء الاستبيان واعادته قبل مغادرتكم.

وقبل أن أختتم كلمتي، أود أن أشكر وأهنئ السيد بيل فوس، مدير ادارة الملاحة الجوية، وفريقه وغيرهم من موظفي الأمانة العامة الذين أبدوا همة كبيرة وعملوا وقتنا طويلاً لضمان نجاح المؤتمر في وضع استراتيجية عالمية للسلامة الجوية في القرن الحادي والعشرين.

٣-٧ معالي لورانس كانون

وزير النقل والبنية الأساسية والمجتمعات - كندا

المقدمة

بصفتي وزير النقل والبنية الأساسية والمجتمعات في كندا، يشرفني أن أرحب بكم في مؤتمر رؤساء الطيران المدني الخاص بسلامة الطيران المدني في الدول الأعضاء في الايكاو.

ويسعدني بصفة خاصة أن أرحب بكم هنا في مدينة مونتريال التي ظلت مقر الايكاو منذ سنة ١٩٤٥.

محبا بكم في هذا الوطن.

ان العلاقات التي تربط كندا بالايكاو يعود تاريخها الى مؤتمر كيبيك الذي عقد في أغسطس ١٩٤٣ بناء على اقتراح قدمه الرئيس روزفلت ورئيس الوزراء تشرشل في منتصف حرب عالمية لانشاء منظمة على شاكله الأمم المتحدة تتولى بعض جوانب الطيران المدني الدولي.

وقد بذلت كندا والبلدان الأعضاء الأخرى جهداً جيداً على مر السنين.

لكن أماننا الكثير الذي يجب أن نعمله لنضمن أن نظام الطيران العالمي سيظل مأموناً أساساً.

ولبلوغ هذا الهدف يجب أن نعزز السلامة الجوية من خلال تضافر جهود جميع الدول المتعاقدة وصناعة النقل الجوي فيها.

وهذه هي الطريقة الوحيدة التي تمكننا من المحافظة على ثقة الجمهور في سلامة النقل الجوي، لأن هذه الثقة هي الأساس الذي يضمن دفعة الصناعة.

ولا شك في أن هذا المؤتمر سيساعدكم على التحرك قدماً صوب بلوغ هذا الهدف المشترك.

## جدول الأعمال

أود في البداية أن أعرب عن اعجابي بجدول الأعمال الموضوع لليومين التاليين، وأتمنى لكم النجاح الباهر في أعمالكم.

ويسعدني بصفة خاصة أنكم ستدرسون التفاوت في مستويات السلامة الجوية بين كل اقليم وآخر، والصعاب الناشئة عن ازدياد الحركة الجوية وعولمة هذه الصناعة.

لقد اتضح في مجال الطيران المدني، مثله كمثل مجالات كثيرة أخرى أن التعاون الدولي هو مفتاح النجاح في الاقتصاد الحديث.

وأصبح التحرر من القيود التنظيمية هو أيضا عاملا حاسما في الطيران العصري، ولذلك لا بد من رسم العلاقة الراهنة بين الصناعة والسلطة الحكومية رسما جديدا.

وانكم لعلى حق اذ تقولون أن جميع الأطراف والحكومات ومقدمي الخدمات وشركات الطيران ينبغي أن يفهموا مسؤولياتهم ويتحملوها بالكامل.

اننا جميعا نفهم أن المصلحة المشتركة تربط بين الدول الأعضاء والصناعة، وتشجع نظام النقل الجوي. ولهذا السبب اتخذت الدول الأعضاء والصناعة عدة مبادرات لتعزيز السلامة الجوية.

لكن المبادرات الرامية الى ضمان المزيد من السلامة الجوية كانت للأسف تفيد في كل مرة دولة واحدة أو مجموعة واحدة من الدول، بمعنى أن فوائد هذه المبادرات لم تعم الجميع بالتساوي. ولذلك فانكم على حق في دراستكم لهذا الموضوع الذي لو ترك بلا حل لازداد التفاوت في مستوى السلامة الجوية بين العديد من الدول.

وستركزون أيضا على الحاجة الى الشفافية وتبادل معلومات السلامة الجوية.

وهذا خيار حكيم.

اذ لا شك في أن تحسين تبادل المعلومات عن السلامة الجوية فيما بين الدول المتعاقدة سيساعدها على تحسين مراقبتها للسلامة الجوية.

ان الالتزام بالشفافية وتبادل المعلومات ليس بالضرورة قرارا طبيعيا أو سهلا على الشركات أو الحكومات. لأن الاشراف الدقيق قد يعني مواجهة تحديات من الخارج فيقتضي وقتا وجهدا لتدبير المعلومات والرد على المسائل العامة.

لكن الاشراف الدقيق يشكل أيضا قطعة لا غنى عنها في فسيفساء تحسين سجلات السلامة الجوية في المستقبل، وهذا ما نحاوله جميعا.

ان كندا ملتزمة التزاما راسخا بمبادئ الشفافية وتبادل معلومات السلامة. ولقد أثبتنا هذا الالتزام مثلا عندما أذناً للإيكو بنشر ما لديها من معلومات عن تدقيق السلامة الجوية الذي جرى في كندا وجهودنا التنظيمية صوب التصدي لتحديات السلامة الجوية التي واجهت نظام الطيران الكندي.

ومما يشجعني أن أرى مجلس الإيكو مستعد لاتخاذ المزيد من الاجراءات لضمان الشفافية، وان من دواعي سرور حكومتنا أن نتعاون في هذا المجال.

بل أود أن أضيف هنا أيضا أن وزارة النقل الكندية ستوقع ابان هذا المؤتمر مع ادارة الطيران الاتحادية الأمريكية اتفاقا لوضع الصلاحيات والشروط اللازمة لكي تشارك وزارتنا الكندية في النظام الدولي لتبادل معلومات السلامة الذي أنشأته ادارة الطيران الاتحادية الأمريكية.

لكن الحكومات، مهما كانت نيتها حسنة ومهما كان عددها كبيرا، لن تتمكن بمفردها من تهيئة البيئة الجديدة المطلوبة لتحسين انسياب المعلومات.

ان التزامنا بتحقيق المزيد من الشفافية والمساءلة يعني أيضا أن يصبح المسؤولون عن أعمال مؤسسات الطيران المدني مسؤولين ومساءلين عن سياسات وسجلات السلامة الجوية.

### نظام ادارة السلامة الجوية

أود أن أشير أيضا الى أننا أنجزنا — في سياق العمل التعاوني على تحسين سجلات السلامة — منجزات مهمة أوضحها برنامج الايكاو العالمي لمراقبة السلامة الجوية.

ذلك لأن كندا كانت أول دولة جرى فيها التدقيق بموجب نهج تجميعي جديد، وسأقت بذلك دليلا على قيمته وأهميته.

ولا بد من بذل المزيد من الجهود.

لأننا بحاجة الى الاعتماد على الأطر التنظيمية الراهنة والتركيز على ممارسات تقادي المخاطر.

وهذا يعني تغيير طريقتنا جميعا في أداء الأعمال، لنتحول من مجرد السلامة على المستوى التشغيلي صوب ضمان السلامة في النظام بأسره.

وتعتبر كندا نظام ادارة السلامة، المعروف بالمختصر SMS، جزءا كبيرا من الحل.

لأن نظام ادارة السلامة مطلوبة بالحاح لتعزيز برامجنا على مدى السنين المقبلة. وبالرغم من هذا الاحاح أود أن أوضح لكم أن كندا لا تعتبر نظام ادارة السلامة الحل الوحيد لتعزيز السلامة الجوية، وانما جزءا من الحل.

ويرتكز لب نظام ادارة السلامة الى فكرة اعطاء أداء السلامة الأولوية الأولى في صناعة الطيران وفي الايكاو. وقد يبدو هذا بديهيا لبعضنا، لكن قيمة النهج الشامل أراء النظام بأسره تكمن في تحميل كل شخص في كل هيئة مسؤولية ضمان السلامة — من الرئيس التنفيذي الى الميكانيكي العامل على أرضية الورشة.

وهذا يمثل تحولا ثقافيا كبيرا في عدة هيئات. والمنافع واضحة. والسلامة الأفضل تعني ثقة أكبر وصفقات أفضل، لا في الطيران وحده بل وفي جميع قطاعات السلامة. ولقد جربنا كل هذا في كندا.

فقد رأيت مثلا مؤسسات الطيران الكندية التي نفذت نظام ادارة السلامة أن مستويات السلامة ارتفعت كما ارتفعت مستويات الصنفاقات.

لماذا؟ لأنها أكتشفت المخاطر قبل أن تتحول الى حوادث. وأصلحت المشاكل الصغيرة قبل أن تستفحل. وبتقليل المخاطر تتخفض أقساط التأمين وتزداد الثقة، لا في القطاع العام فحسب بل وفي الصناعة بأسرها أيضا.

## الأمّعة

بصفتي الوزير الجديد للنقل والبنية الأساسية والمجتمعات في كندا، اشتد عزمي عندما علمت أن الإيكاو حددت مهمة كبيرة لمجتمع الطيران، وهي أن تتمكن جميع البلدان في موعد أقصاه أول يناير من هذه السنة من تطبيق الفرز الأمني على جميع الأمّعة المسجلة على الرحلات الجوية الدولية.

وهذه مرحلة أساسية في أمن الطيران. وقد عملت كندا حثيثا على احترام هذا الموعد بل وتجاوزت هذه المهمة بخطوة أخرى هي تطبيق الفرز الأمني على الأمّعة المسجلة على الرحلات الجوية الداخلية أيضا.

وان كنا فخورين بهذا الانجاز فاننا نعلم أن العمل لم ينته بعد. ففي السنة الماضية قام فريق التدقيق التابع للإيكاو باستعراض برنامجنا الأمني. وقد سعدنا بالنتيجة وعمدنا الى تنفيذ توصياته.

ونحن بصدد وضع برامج معززة لتقييم الركاب وبرامج أمنية جديدة للبضائع الجوية، وذلك في محاولتنا الدائبة لحماية المسافرين من خطر الارهاب.

ان كندا تعلم تماما العلم أنها ليسب وحدها في هذا الالتزام بالسلامة والأمن. فهذه مسائل تشغل بال كل واحد منا وتهم شخصا جميع المسافرين بطريق الجو. وها نحن نتقدم باطراد حتى وان كان العمل غير سهل. فالتوقعات السكانية مثلا تجعلنا نعتقد أن اطار السلامة لن يدوم.

لأن الحركة الجوية ستنمو، وسينمو بالتالي عدد الحوادث ما لم نجد سبيلا لتقليله، خاصة وأنا شاهدنا ازدياد طفيف في الحوادث في سنة ٢٠٠٥ لا بد من تفاديه في المستقبل.

لذلك يجب أن نسعى مع بعضنا لنحاول دائما تحسين مستوى السلامة في نظم الطيران المدني. وستدور أعمال هذا المؤتمر حول تأمين ثقة الناس في الطيران، والعثور على حلول ابتكارية، وشحن الهمم وحشد التدريب والعمل المضني، بل وحول الالتزام بالحاجة الى توشي الشفافية، وهي أهم بند.

وهذا المؤتمر يخص الالتزام بالسلامة فوق كل شيء وجعل السلامة ثقافة وممارسة في جميع الهيئات، لأن عالم الأعمال اليوم يقتضي من كل مدير عام ومن كل رئيس تنفيذي مداومة التفاهم وتأكيد الالتزام بالسلامة. وهذا هو معنى القيادة.

وإذا أردنا توجيه هذه الحلول من أعلى الى أسفل لاتضح جليا أن دور الإيكاو حاسم. فهذه المنظمة لها تاريخ عريق ولكن أمامها أيضا تطورات عالمية يجب أن تواكبها وأن تثبت دورها القيادي ازاءها. وفي هذا السياق أعتقد أن هناك ثلاثة أهداف يجب أن ندرسها اذا أردنا حقا أن نحمي حق الركاب في الصعود الى طائرات تتميز بالسلامة والأمن.

الهدف الأول هو ادراك أن هذه الصناعة عالمية. ويجب أن نجدد التزامنا بالعمل من خلال الإيكاو والمنظمات الأخرى على اعداد نهج جديدة لتجديد وتحسين سجلات السلامة الراهنة. وهذه النهج الجديدة يجب أن تشمل زيادة الشفافية في تبادل المعلومات الحيوية عن السلامة فيما بين الدول الأعضاء في الإيكاو.

الهدف الثاني هو اعتناق المفهوم الذي يقضي بأن السلامة أمر من اختصاص كل شخص. ويجب أن تكون لهذا الهدف أولوية في قاعات المغادرة في شركات الطيران والمطارات مثلما هو أولوية في حظائر الطائرات وفي أجوائنا وفي مجلس الإيكاو.

الهدف الثالث هو أن نقبل أن المحافظة على السلامة في الأجواء لن تأتي لمجرد وضع قواعد وممارسات جديدة في مجال السلامة أو لتجديد القواعد والممارسات الراهنة فحسب بل وستأتي أيضا من المستويات الجديدة للمساءلة والشفافية في الحكومات وفي هذه الصناعة.

وانني لعلى يقين من أن مجلس الايكاو قادر وعازم على اثبات دوره القيادي في هذا الصدد.

#### الخلاصة

اننا نعلم جميعا أن الركاب لن يطيروا بطائرة، ولا ينبغي لهم أن يطيروا بطائرة، اذا لم يشعروا بالأمان، بصرف النظر عن الاغراءات أو الحوافز أو الأسعار الخاصة.

ونعلم أيضا أن لكل راكب الحق في الصعود الى طائرة تتميز بالسلامة والأمن ولن يحدث ذلك الا اذا تضافرت جهودنا.

وانني على يقين راسخ من أنه ما من أداة للتعاون والعمل الدولي أفضل من الايكاو.

وان مسؤوليتكم مضمينة بوصفكم رؤساء الطيران المدني في بلدانكم لكنني أعلم أيضا أنكم ملتزمون بجدية وقوة بأداء هذه المهمة.

وفي الختام أرجو أن يساعدكم هذا المؤتمر على انجاز مهمة يقدرها ملايين الناس أيما تقدير عبر جميع

القارات.

وشكرا لكم.

-----

## قائمة الممثلين

CD	—	رئيس الوفد	ADV	—	مستشار
ACD	—	مناوب رئيس الوفد	COBS	—	رئيس المراقبين
D	—	مندوب	OBS	—	مراقب
ALT	—	مناوب			

الدولة/الاقليم	الاسم	الصفة
<b>الدول المتعاقدة</b>		
Afghanistan	Mir, Y.	CD
Albania	Dibra, G.	CD
Algeria	Benchemam, M.	CD
Angola	Preza, H.	CD
	Dos Santos, G.	D
	Pinto Da Cruz, A.	D
	Pombal, A.	D
Argentina	Matiak, C.	CD
	Lopez Gonzalez, J.	ACD
	Di Risio, H.	D
	Dimeglio, N.	D
	Valente, D.	D
	Cornelio, J.	ALT
	Riaboi, J.	ALT
Armenia	Movsesyan, A.	CD
	Karapetyan, S.	D
Australia	Doherty, J.	CD
	Murray, P.	ACD
	Bills, K.	D
	Brooks, L.	D
	Clegg, S.	D
	Harfield, J.	D
	Sutherland, V.	D
	Macfarlane, R.	ADV
Austria	Bialonczyk, M.	CD
	Gehrer, S.	D
	Puleo - Leodolter, K.	D
Bahrain	Abdulrahim, A.	CD
	Al Alawi, E.	D
	Al Kooheji, G.	D
Barbados	Archer, E.	CD
Belarus	Mazai, N.	CD
Belgium	De Smet, M.	CD
	Ardui, M.	ACD
Belize	Contreras, J.	CD
Benin	De Souza, A.	CD

الدولة/الإقليم	الاسم	الصفة
Bolivia	Garcia Soruco, R.	CD
	Ballesteros H, W.	ACD
	Andrade Requena, J.	ADV
Bosnia and Herzegovina	Ratkovica, D.	CD
	Hodzic, S.	D
Brazil	Almeida, P.	CD
	Pohlmann, A.	CD
	Cunha, P.	D
	Pinto, R.	ALT
	Brasil, R.	ADV
	Cirilo, C.	ADV
	Ferreira, R.	ADV
	Gageiro Pinto, M.	ADV
	Machado, S.	ADV
	Medeiros, N.	ADV
	Mendes Da Silva, J.	ADV
	Rodrigues, A.	ADV
	Vieira, P.	ADV
Brunei Darussalam	Haji Latip, H.	CD
	Haji Besar, H.	ACD
Bulgaria	Stoyanov, G.	CD
	Petrova, I.	D
Burkina Faso	Salambere, R.	CD
Cameroon	Sama, I.	CD
	Mandeng, S.	D
	Tekou, T.	D
	Tsamo, C.	D
Canada	Preuss, M.	CD
	Dupuis, L.	ACD
	Shuter, R.	ACD
	Chambers, S.	D
	Deshaies, M.	D
	Normoyle, D.	D
	Sherritt, D.	D
	Vineberg, P.	D
Ouellette, Y.	ADV	
Cape Verde	Barbosa, A.	ACD
	Correia, V.	D
Central African Republic	Lenguendayen, G.	CD
Chad	Guelpina, C.	CD
Chile	Rosende, E.	CD
	De La Vega, A.	D
	Gomez, C.	D
	Mena, A.	D
	Miranda, G.	D
	Sepulveda, L.	D
	Yuraszeck, G.	ALT
China	Wang, C.	CD
	Chan, W.	D
	Diao, Y.	D
	Fang, J.	D
	Han, J.	D
	Jiang, H.	D



الدولة/الإقليم	الاسم	الصفة
	Li, K.	D
	Li, M.	D
	Liu, S.	D
	Liu, Y.	D
	Lo, N.	D
	Tsang, Y.	D
	Wang, L.	D
	Wong, E.	D
	Wong, P.	D
	Wu, Z.	D
	Xia, X.	D
	Zhang, H.	D
	Zhang, Y.	D
Colombia	Sancllemente, F.	CD
	Ortiz, J.	ACD
	Bejarano, C.	ADV
	Paez, L.	ADV
	Paris, S.	ADV
Comoros	Anzi Mohamed, S.	CD
Congo	Nzaou, G.	CD
Costa Rica	Lopez Viquez, V.	CD
	Duran Orozco, A.	D
Côte d'Ivoire	Abonouan, J.	CD
	Douka, K.	ACD
	Elefteriou, G.	D
Croatia	Bilas, P.	CD
	Mrden Korac, V.	D
	Cop, S.	ADV
Cuba	Ojeda Vives, A.	CD
	Silveira Carrazana, A.	ACD
	Castillo De La Paz, J.	D
	Castro Amechazurra, A.	D
	Lopez Falcon, J.	D
	Valdivia Acosta, R.	D
	Calderin Rodriguez, D.	ALT
Cyprus	Leonidou, L.	CD
Czech Republic	Stolc, J.	CD
	Ploch, J.	ACD
	Mika, L.	D
	Strubl, P.	D
Democratic Republic of the Congo	Nsiye, I.	CD
	Tshiumba, M.	ACD
Denmark	Larsen, K.	CD
	Remmer, N.	ACD
	Veingberg, P.	ACD
	Holdt, J.	D
Dominican Republic	Rodriguez, L.	CD
	Veras, C.	D
Ecuador	Birkett, W.	CD
Egypt	Farrag, S.	CD
	Kamel, N.	D
El Salvador	Rodriguez, J.	CD
	Zaghini, R.	D

الدولة/الإقليم	الاسم	الصفة
Estonia	Kaskel, K.	CD
	Martsenkov, K.	D
Ethiopia	Woldeyohannes, M.	CD
	Belayneh, M.	D
	Meshesha, G.	D
Fiji	Waqqa, N.	D
Finland	Salonen, K.	CD
	Tupamaki, M.	D
France	Wachenheim, M.	CD
	Chouvet, J.	ACD
	Coffin, M.	ACD
	Arslanian, P.	D
	Bour, J.	D
	Dehais, M.	D
	Jaquard, P.	D
	Lapene, L.	D
	Thirion, G.	D
	Aqallal, A.	ADV
	Iches, M.	ADV
	Olivero, G.	ADV
	Pape, P.	ADV
	Ravelojaona, M.	ADV
Thebault, B.	ADV	
Gabon	Obiang Zue Beyeme, J.	ACD
	Ayiliga, A.	D
	Bemengue, S.	D
Gambia	Bass, JR, P.	CD
	Njie, K.	D
Germany	Dr. Froböse, H.-J.	CD
	Mickler, T.	ACD
	Burlage, T.	D
	Köster, M.	D
	Matthes, H.	D
	Mürl, H.	D
	Nitschke, D.	D
	Schwierczinski, U.	D
Ghana	Adumansa-Baddoo, N.	CD
	Kwakwa, K.	CD
	Allotey, S.	ACD
	Akohene, E.	D
Greece	Vasilakos, E.	CD
	Dochtsis, D.	D
	Iliou, V.	D
	Marini, A.	D
	Rigas, V.	D
	Sfakianakis, K.	D
	Sourvanos, G.	D
	Tzanetoulea-Zanetoulea-Dimidis, H.	D
Guatemala	Moreno, J.	CD
Guinea	Camara, A.	CD
	Bah, B.	D
	Villet, P.	D
Guinea-Bissau	Co, J.	CD
Guyana	Ramphul, C.	CD

الدولة/الإقليم	الاسم	الصفة
Haiti	Pierre, J. Dumas, L.	CD D
Honduras	Pagoada Figueroa, B. Seaman Martinez, G. Suazo Morazan, A.	CD D D
Hungary	Kiss, L. Szekely, Z. Mudra, I. Sipos, A. Omajnikov, V.	CD ACD D D ADV
Iceland	Palsson, T. Palsson, A. Tomasson, J.	CD D D
India	Gohain, K. Ramalingam, K. Zaidi, N. Goswami, S. Ram, A.	CD ACD ACD ADV ADV
Indonesia	Tatang, M. Hardono, D. Darwoto, B. Fuschad, M. Haryoto, E. Idrus, I. Martono, A. Nuryadin, R. Sunardi, D. Mala, A.	CD ACD D D D D D D D ALT
Iran, Islamic Republic of	Rezaei Niaraky, N. Karimi Majd, F.	CD D
Iraq	Blebil, A. Al-Khayat, S.	CD D
Ireland	McKay, R.	ACD
Italy	Manera, S. Carrabba, G. Cristiani, F. Marasa, B. Ciancaglioni, P.	CD D D D ADV
Jamaica	Lewis, T. Fox, G.	CD ADV
Japan	Endoh, S. Kawakami, M. Kono, H. Fujisaki, A. Imawaka, Y. Kudo, M. Machida, M. Nakada, T. Sato, K. Tanaka, T. Watanabe, S.	CD ACD ACD D D D D D D D D
Jordan	Obeidat, S.	CD

الدولة/الإقليم	الاسم	الصفة
Kazakhstan	Koshanov, Y. Shnayder, Z. Murzalin, Z.	CD D ADV
Kenya	Kuto, C. Chocho, T. Murani, G.	CD D D
Kuwait	Alfozan, F. Al-Buloushi, N. Al-Enezi, F.	CD ACD D
Lebanon	Chaouk, H.	CD
Lesotho	Moeketsi, K.	CD
Libyan Arab Jamahiriya	EL-Mesallati, S. Abughres, M.	CD ACD
Lithuania	Sumskas, A. Paulauskiene, M.	CD D
Luxembourg	Klein, H.	CD
Madagascar	Randriamahandry, F.	CD
Malaysia	Kok, S. Abdul Rahman, A. Abdul Rahman, Y. Gunaseelan, V. Mohammad, N. Van Lutam, S.	CD D D D D D
Maldives	Razee, M.	CD
Mali	Sanogho, K. Traore, K.	CD ACD
Malta	Sultana, J.	CD
Marshall Islands	Myazoe, S.	CD
Mauritania	Ould Zoueine, M.	CD
Mauritius	Gungah, A.	CD
Mexico	Lopez Meyer, G. Kobeh, R. Mendez Mayora, D.	CD ACD D
Monaco	Bayol, H.	CD
Morocco	Yaalaoui, A.	CD
Mozambique	Samuel, A. Pinto, A. Deus, D.	CD ACD D
Myanmar	Nu, M.	D
Namibia	Mujetenga, B.	CD
Nepal	Neupane, R. Rawal, M.	CD D
Netherlands	Kneepkens, J. Blaauw, F.	CD D

الدولة/الإقليم	الاسم	الصفة
	De Jong, M.	D
	Kok, T.	D
	Reed, L.	D
	Van Lieshout, J.	D
	Wilbrink, J.	D
New Zealand	Jones, J.	CD
	Douglas, S.	D
Nicaragua	Watson, O.	CD
Niger	Halidou, M.	CD
Nigeria	Demuren, H.	CD
	Aliu, O.	ACD
	Dare, A.	D
	Tukur, M.	D
	Jallow, M.	ADV
Norway	Lagarhus, O.	CD
	Lysne, T.	ACD
	Uribarri, E.	D
	Ramfjord, B.	ADV
Oman	AL-Amri, M.	CD
	AL-Harthy, A.	D
	AL-Zuwadi, A.	D
Pakistan	Nawaz, P.	CD
	Awan, M.	ACD
Panama	Paredes, T.	CD
	Garcia De Paredes, R.	D
	Sarasqueta Oller, G.	D
Papua New Guinea	Sagati, W.	CD
Paraguay	Bittar Navarro, T.	CD
	Rios Rabello, J.	ACD
	Moringo Torres, S.	ADV
Peru	Rivera Perez, L.	CD
	Rodriguez Gallso, R.	ACD
	Gamarra, M.	D
	Munoz Deacon, J.	D
Philippines	Jatico, N.	CD
Poland	Mikrut, C.	CD
	Krolkowski, W.	ACD
	Jankowiak, R.	ADV
	Netkowski, W.	ADV
	Porzozynska, E.	ADV
Portugal	Almeida, L.	CD
	Cunha, J.	D
Qatar	AL-Janahi, I.	CD
Republic of Korea	Chung, S.	CD
	Kim, K.	ACD
	Chang, M.	D
	Kim, G.	D
	Yu, K.	D
Republic of Moldova	Vizant, V.	CD
	Costei, E.	ACD

الدولة/الإقليم	الاسم	الصفة
Romania	Andrei, D. Cotrut, C.	CD ACD
Russian Federation	Aristov, S. Lysenko, I. Ruppel, K. Korsakov, A. Lobachev, E. Saleev, V. Shavlyugin, V.	CD ACD ACD D D D ADV
Saint Lucia	Wilson, H. James, R.	CD D
Saudi Arabia	Berenji, M. Alsalmi, M. Nagadi, A. Rashad, A.	CD D D D
Senegal	Bessane, M. Mbengue, P. Dieng, M. Fall, P. Gueye, B. Mbaye, A. Ngom, M. Sall, S.	CD ACD D D D D D D
Serbia and Montenegro	Saranovic, B. Potparevic, A.	CD D
Seychelles	Faure, G. Orr, M.	CD ACD
Sierra Leone	Gbon'gbor, G.	CD
Singapore	Wong, W. Tay, T. Foo, A. Hoh, M. Loo, C. Mohamed Jumari, H. Tan, Y.	CD ACD D D D D ADV
Slovakia	Zupanic, F.	CD
Solomon Islands	MacGregor, W.	CD
South Africa	Mpofu, M. Msomi, N. Chakarisa, O. Lephuthing, F. Mabaso, L. Machobane, S. Marais, P.	CD ACD D D D D D

الدولة/الإقليم	الاسم	الصفة
Spain	Mngomezulu, S.	D
	Morrison, J.	D
	Peege, T.	D
	Matshoba, J.	ADV
	Thakuridin, R.	ADV
	Bautista Perez, M.	CD
	Rodriguez Gil, L.	ACD
	Adrover, L.	D
	Ferreiro, D.	D
	Gonzalez, E.	D
Sri Lanka	Herrero, J.	D
	Nogales Chavero, J.	D
Sudan	Nimalsiri, C.	CD
	Fernando, M.	D
Suriname	Karim, A.	CD
	Elmagamer, M.	ACD
Swaziland	Hanenberg, V.	
Sweden	Litchfield, D.	CD
	Billinger, N.	CD
	Eckerbert, N.	ACD
	Gustavsson, S.	ACD
	Bystrom Moller, L.	D
	Karlsson, K.	D
	Linden, I.	D
Switzerland	Cron, R.	CD
	Gschwind, D.	D
	Hunninghaus, R.	D
	Vonlanthen, L.	D
Syrian Arab Republic	Aisa, F.	CD
	Sardini, M.	ACD
	Alkhatib, N.	D
Thailand	Theanthanoo, P.	CD
	Pongthai, S.	D
The former Yugoslav Republic of Macedonia	Mehmedi, I.	CD
	Andonova, E.	D
Timor-Leste	Cruz, F.	CD
	Da Silva, R.	ACD
	Domankusic, E.	ADV
Togo	Latta, D.	CD
Trinidad and Tobago	Lutchmedial, R.	CD
Tunisia	Cherif, M.	CD
	Dridi, R.	ALT
Turkey	Tozar, B.	CD
	Calislar, S.	ACD
	Yalcin, H.	D
	Bakay, E.	D
	Sarigul, G.	D
	Aygun, C.	ADV
Turkmenistan	Charyev, T.	CD
	Rozyev, A.	ADV

الدولة/الإقليم	الاسم	الصفة
Uganda	Akandonda, A.	CD
	Opolot, A.	D
	Twijuke, J.	D
Ukraine	Marchenko, M.	CD
	Melnyk, O.	D
	Mischenko, V.	D
	Sukhopara, M.	D
United Arab Emirates	Ghanem AL Ghaith, M.	CD
	Abubaker AL Farea, M.	D
United Kingdom	Mcmillan, D.	CD
	Macintyre, I.	D
	Ricketts, P.	D
	Sayce, A.	D
	Smethers, M.	D
	Smith, R.	D
	Zilz, R.	D
United Republic of Tanzania	Munyagi, M.	CD
	Maugo, M.	D
	Nundu, O.	D
United States	Blakey, M.	CD
	Bliss, D.	ACD
	Sabatini, N.	ACD
	Bogosian, J.	D
	Daniel, M.	D
	Gallegos, R.	D
	Jennison, M.	D
	Maillett, L.	D
	Creamer, S.	ADV
	Mattingley, B.	ADV
	McDermott, S.	ADV
	Serwer, C.	ADV
Wilson-Hunter, C.	ADV	
Uruguay	Vilaro, J.	CD
	Olmedo, D.	ACD
	Bianchi, E.	D
Uzbekistan	Lim, O.	CD
Venezuela	Paz, F.	CD
	Falcon Gotopo, E.	ACD
	Isea Monagas, D.	ACD
	Castillio Mena, H.	D
	Fraino, C.	D
	Nessi, O.	D
	Salazar, M.	D
Viet Nam	Dinh, V.	D
	Duong, V.	D
Yemen	Farag, H.	CD
	AL-Theeb, S.	ACD
	Allmadaghi, M.	D
Zambia	Kabalika, C.	CD
Zimbabwe	Chawota, D.	CD
	Mlilo, G.	D



الدولة/الإقليم	الاسم	الصفة
<b>المنديون الآخرون</b>		
AAMAC (Autorités Africaines et Malgaches de l'Aviation Civile)	Latta, D.	COBS
ACAC (Arab Civil Aviation Commission)	EL Alj, M. Jabboura, A. Lahboubi, A.	COBS OBS OBS
ACI (Airports Council International)	Aaronson, R. Griffins, R. McGinley, A.	COBS OBS OBS
AFCAC (African Civil Aviation Commission)	Diop, C. Djibo, B. Chingosho, E.	COBS OBS OBS
ASECNA (Agency for Air Navigation Safety in Africa and Madagascar)	Youssouf, M. Courbin, J. Marafa, S. Mdiaye, M. Oyougou, P. Sissoko, M. Veillard, A.	COBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS
CANSO (Civil Air Navigation Services Organisation)	Ter Kuile, A.	COBS
COCESNA (Central American Corporation for Air Navigation Services)	Marin, E. Alvarez, F.	COBS OBS
DPKO (Department of Peacekeeping Operations)	Divounguy, S. Petrunov, E.	COBS OBS
EASA (European Aviation Safety Authority)	Goudou, P.	OBS
EC (European Commission)	Calleja, D. Cras, S. Fajardo, J. Fenoulhet, T.	OBS OBS OBS OBS
ECAC (European Civil Aviation Conference)	Benjamin, R. Auer, A. Mariadassou, J.	COBS OBS OBS
EUROCONTROL	Aguado, V. Cerasi, E. Paulson, G. Stadler, G. Stasny, P.	COBS OBS OBS OBS OBS
FSF (Flight Safety Foundation)	Matthews, S. Stimpson, E.	OBS OBS
IAC (Inter-State Aviation Committee)	Filatov, A. Rukhlinskiy, V.	COBS OBS
IAOPA (International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations)	Sheehan, J. Hofmann, F.	COBS OBS
IATA (International Air Transport Association)	Bisignani, G. Comber, M. Galibert, D. Gates, C. Heighes-Thiessen, R. Hubble, M.	COBS OBS OBS OBS OBS OBS

الدولة/الإقليم	الاسم	الصفة
	Matschnigg, G.	OBS
	Mawdsley, D.	OBS
	Morgan, P.	OBS
	O'Brien, M.	OBS
	Ryan, F.	OBS
	Windmuller, T.	OBS
IBAC (International Business Aviation Council)	Spruston, D.	COBS
	Brown, S.	OBS
	Rohr, R.	OBS
ICCAIA (International Coordinating Council of Aerospace Industries Association)	Schmitt, C.	COBS
	Atkins, S.	OBS
	Barthelemy, J.	OBS
	Engler, W.	OBS
	Mack, G.	OBS
	Mather, R.	OBS
	Mello, F.	OBS
	Romanowski, M.	OBS
IFALPA	D'Ancey, B.	OBS
	McCarthy, P.	OBS
IFATCA	Churchill, D.	COBS
LACAC (Latin American Civil Aviation Commission)	Ospina, M.	OBS
	Queiroz, M.	OBS
UEMAO (Union Economique et Monétaire Ouest Africaine)	Akoko, H.	COBS
	Seka, I.	OBS
UN (UNITED NATIONS)	O'Brien, C.	COBS
	Cissoko, A.	OBS
	Dietrich, C.	OBS
	Van Der Westhuizen, V.	OBS
UNWTO (World Tourism Organization)	Lyle, C.	COBS
WFP (World Food Programme)	Arroyo, C.	OBS
WORLD BANK	Schlumberger, C.	COBS

-----

## جدول أعمال المؤتمر وشروحه

### الموضوع رقم ١: حالة السلامة الجوية في الوقت الحاضر

مازال النظام العالمي للطيران مأمونا أساسا. لكن الحاجة تقضي بادخال مزيد من التحسينات على سلامة الطيران من خلال اجراءات منسقة تقوم بها جميع الدول المتعاقدة وصناعة الطيران. وسوف يساعد ذلك في الحفاظ على ثقة الجمهور في سلامة النقل الجوي، وهو أمر لا غنى عنه لازدهار صناعة الطيران.

### الموضوع ١-١: الاتجاهات العالمية والإقليمية في مجال السلامة الجوية

ان التفاوت الشديد في مستويات السلامة الجوية بين اقليم وآخر، والتحديات الناشئة من زيادة الحركة وعولمة الصناعة، واستمرار الصعوبات التي تواجهها الدول في وضع وتجديد نظام لمراقبة السلامة الجوية يتسم بالكفاءة، وحدود نظام مراقبة جوية يستند حصرا على الامتثال، هي أمثلة على مواضيع ينبغي أن تناقش لضمان تحسين سلامة الطيران باستمرار. وسوف يقدم عرض عن الاتجاهات الحالية.

### الموضوع ١-٢: حالة مراقبة السلامة الجوية

أجريت عمليات التدقيق الأولي في اطار برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية في ١٨١ دولة من سنة ١٩٩٩ الى سنة ٢٠٠١. وأجريت عمليات متابعة التدقيق في ١٦٢ دولة من سنة ٢٠٠١ الى سنة ٢٠٠٤. وبدأت الايكاو الآن عمليات التدقيق النظامية وفقا لجميع أحكام السلامة الواردة في الملحق المرتبطة بالسلامة، مع التركيز على العناصر الحرجة الثمانية في النظم الحكومية لمراقبة السلامة الجوية. ونتيجة لعمليات تدقيق مراقبة السلامة الجوية بالايكاو، عرفت الدول المتعاقدة والايكاو الكثير عن حالة النظم الحكومية لمراقبة السلامة. وفي اطار هذا الموضوع من جدول الأعمال، سوف تعرض النتائج والملاحظات والاتجاهات.

### الموضوع ١-٣: مبادرات الدول والصناعة

ان التعاون الدولي هو سبيل بناء نظام نقل جوي يتسم بمزيد من السلامة والحفاظ على ثقة الجمهور في هذه السلامة. ولدى الدول وصناعة الطيران مصلحة مشتركة في ازدهار شبكة النقل الجوي، وقد اتخذت العديد من المبادرات الرامية الى تعزيز السلامة. الا أنه في العديد من الحالات لا تعود هذه المبادرات بالنفع إلا على دولة واحدة أو مجموعة من الدول في كل مرة ولا يتم تقاسم ثمره العمل فيما يتعدى ذلك. وبغية التوصل الى أفضل النتائج، ينبغي تجنب ازدواج الجهود ونقص الكفاءة والحالات التي لا تتوفر فيها المواد المرتبطة بالسلامة للدول التي هي بحاجة اليها. وسوف تعرض طبيعة هذه المبادرات المرتبطة بالسلامة في اطار هذا الموضوع من جدول الأعمال.

### الموضوع رقم ٢: تحسين السلامة الجوية

سوف يستعرض المؤتمر الحلول المحتملة للتحديات التي تم تحديدها خلال الجزء الأول من جدول الأعمال. وسوف تكون الحاجة الى الشفافية والمشاركة في معلومات السلامة هي محور المناقشات. وازدادت صعوبة تحسين مستويات السلامة بشكل كبير بسبب استخدام النهج التنظيمية الحالية وقلة الموارد. وبالتالي يلزم البحث عن نهج جديدة ومبتكرة.

### الموضوع ٢-١: الشفافية وتبادل معلومات السلامة

ان الشفافية وتبادل معلومات السلامة من ضمن الدعائم الرئيسية لسلامة نظام النقل الجوي. وتبادل معلومات السلامة بين الدول المتعاقدة من شأنه أن يساعد كل دولة على الاضطلاع بمهام مراقبة السلامة بشكل يتسم

بالكفاءة. وسوف ينظر المؤتمر في ما يعيق التدفق الحر لمعلومات السلامة. وسوف تناقش الحاجة الى اطلاع الصناعة والجمهور على تلك المعلومات.

### الموضوع ٢-٢: ادارة السلامة الجوية

ان الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية المرتبطة بالسلامة هو الركيزة الأساسية لسلامة الطيران المدني الدولي. فقد أدت الصناعة المتوسعة بشكل سريع والموارد المحدودة لدى سلطات المراقبة الجوية الى زيادة صعوبة الاستمرار في العمل بكفاءة وفعالية بنهج ادارة السلامة الذي يعتمد فقط على الامتثال للقواعد التنظيمية. ومن الضروري اكمال النهج التنظيمي لادارة السلامة بنهج قائم على الأداء. وأفضل مثال على هذا النهج هو نظم ادارة السلامة، واستنادا الى النضج الذي وصل اليه مفهوم نظام ادارة السلامة، ينبغي تعزيز تنفيذه على أساس عالمي. وفي اطار هذا الموضوع، سوف يقوم المؤتمر بمناقشة عامة وتقديم التوصيات بشأن السبل المتاحة أمام الدول لاستكمال نهجها التنظيمية القائمة لادارة السلامة بنهج قائم على الأداء. وسيناقش المؤتمر أيضا حلقة الوصل الأساسية بين الهيئات التنظيمية والمشغلين في سياق نظم ادارة السلامة.

### الموضوع ٢-٣: الاستراتيجية الموحدة لسد ثغرات السلامة الجوية

احتاجت دول كثيرة الى المساعدة على تعزيز قدراتها على مراقبة السلامة. وترمي استراتيجية الايكاو الموحدة لسد ثغرات السلامة الجوية، والتي صدر بها قرار الجمعية العمومية ٣٥-٧، الى تسخير موارد الايكاو والمانحين والدول المتعاقدة لتعزيز مراقبة السلامة بصفة عالمية وسد ثغرات السلامة الجوية من خلال التعاون الفني والالتزام. وتركز الاستراتيجية الموحدة قدرا كبيرا من أعمالها على تسهيل الجهود التعاونية الاقليمية والاقليمية الفرعية بغية تنفيذ حلول قابلة للاستمرار تساعد الدول في هذا الشأن. وسيلتمس المؤتمر من الدول والصناعة التزامها بتأييد فكرة تأسيس منظمات اقليمية ومنظمات اقليمية فرعية لمراقبة السلامة.

في اطار برنامج الاستراتيجية الموحدة سوف يتم تحليل ثغرات السلامة التي كشفها البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، وذلك لمساعدة الدول التي لا تستطيع أن تسد ثغرات السلامة على النحو الملائم. وتشمل المساعدة في هذا الصدد تحديد الدول أو مجموعات الدول التي ترغب في انشاء وادارة منظمات اقليمية أو منظمات اقليمية فرعية لمراقبة السلامة بدعم من أصحاب المصلحة الآخرين. وسوف يستدعي ذلك التزام الدول بدعم هذه المبادرات ليجاد حلول فعالة وقابلة للاستمرار لمراقبة السلامة. على أن يوفر برنامج الايكاو للتعاون الفني المساعدة هو أيضا. وبذلك تسهل الايكاو سد ثغرات مراقبة السلامة في الدول، وتعزز الامتثال للأحكام المرتبطة بالسلامة.

### الموضوع ٢-٤: تبادل الاعتراف

سوف يناقش المؤتمر التنفيذ الفعال لتبادل الاعتراف وفقا لاتفاقية شيكاغو (المادة ١٦: تفتيش الطائرات، والمادة ٢١: تقارير التسجيل، والمادة ٣٣: الاعتراف بالشهادات والرخص) والأحكام ذات الصلة. وفي اطار هذا الموضوع سوف ينظر المؤتمر في وضع ارشادات للمعايير المشتركة التي تستخدمها الدول في تحديد مدى استيفاء القواعد والشروط الأخرى المنطبقة واللازمة للاعتراف.

### الموضوع ٢-٥: تعزيز مراقبة السلامة

تعتمد احدى الدعائم الأساسية لضمان وتعزيز السلامة بشكل كبير على قدرة الدول على مراقبة السلامة الجوية بطريقة تتسم بالكفاءة والاستمرار. ومن المهم أن تواكب مراقبة السلامة التنظيمية توسع الصناعة ونموها. وقد عاد

تدقيق الايكاو الالزامي لمراقبة السلامة بالنفع على كفاءة وفعالية مراقبة السلامة. ومع توسع برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية ليشمل جميع الأحكام المرتبطة بالسلامة في جميع الملاحق المتصلة بالسلامة، تصبح أفضل وسيلة للعمل هي التزام الدول المتعاقدة بالمشاركة الكاملة وقبول عمليات التدقيق في الموقع حسب الجدول الذي وضعته الايكاو.

بالنسبة لأي دولة لديها ثغرات بالغة في مراقبة السلامة، خاصة في جوانب المتابعة المستمرة ومعالجة المسائل المرتبطة بالسلامة، يوجد خطر متزايد لأن الناقلين الجويين التابعين لها قد لا يلتزمون بأحكام السلامة وقد لا تكون الطائرة المسجلة لديها بحالة تمكنها من الطيران. وإذا تعذر سد ثغرات مراقبة السلامة على الأجل القصير، لأمكن وضع ترتيبات لنقل واجبات مراقبة السلامة من دولة المشغل أو دولة السجل الى سلطة أخرى باتفاق ثنائي يسجل لدى مجلس الايكاو. ويمكن تطبيق هذا النهج لضمان استمرار تقديم الخدمات الجوية الدولية الأساسية الى أن تستطيع الدولة المعنية سد ثغرات مراقبة السلامة. والغرض من ذلك هو تلبية احتياجات العالم الى نقل جوي يتسم بالسلامة والانتظام والكفاءة والاقتصاد، مع ضمان الاحترام الكامل لحقوق الدول المتعاقدة واعطاء كل دولة متعاقدة فرصة عادلة لتشغيل شركات الطيران الدولي.

بناء على ما تقدم سوف يناقش المؤتمر الدور المباشر الذي تستطيع الايكاو أداءه لضمان الكفاءة والاستمرار في مراقبة السلامة الجوية، والامتثال التام للأحكام المرتبطة بالسلامة.

### الموضوع رقم ٣: ما وراء اطار العمل الحالي

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

أصبح التحرر من القيود التنظيمية سمة رئيسية في عالم الطيران المعاصر وهو يقتضي منا أن نعيد رسم العلاقة بين صناعة الطيران والسلطة الحكومية. وفي اطار هذا النظام الذي يتزايد فيه التحرير، يتعين على كل الأطراف — من حكومات ومقدمي الخدمات وشركات طيران — أن يفهموا تماما التزاماتهم المتبادلة في مجالي السلامة والأمن ومراقبتها وأن يفوا بهذه الالتزامات. وهذا الموضوع له أهمية خاصة في الحالات التي تشغل فيها شركات الطيران بواسطة أطراف متعددة من دول مختلفة، أو عندما يكون مقر الطائرة والمكان الذي تشغل منه مختلفا عن دولة السجل أو دولة المشغل. ومع ذلك تظل الدولة هي المسؤولة أولا وأخيرا عن السلامة والأمن، بغض النظر عن تغير ترتيبات التنظيم الاقتصادي. ومن الأهمية بمكان في هذا السياق ضمان قدرة اطار السلامة على تلبية الاحتياجات المتغيرة في عالم الطيران المدني الدولي.

-----



## الجدول الزمني لجلسات المؤتمر

الأربعاء ٢٢ مارس ٢٠٠٦	الثلاثاء ٢١ مارس ٢٠٠٦	الاثنين ٢٠ مارس ٢٠٠٦	التوقيت	الجلسة
<ul style="list-style-type: none"> <li>الموافقة على الاستنتاجات والتوصيات</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>٢- تحسين السلامة الجوية (مواصلة)</li> <li>٤-٢: تبادل الاعتراف</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>افتتاح المؤتمر</li> <li>١- حالة السلامة الجوية في الوقت الحاضر</li> <li>١-١: الاتجاهات العالمية والإقليمية في مجال السلامة الجوية</li> <li>٢-١: حالة مرافقة السلامة الجوية</li> <li>٣-١: مباريات الدول والصناعة</li> </ul>	<p>٩,٠٠٠ الى ١٠,٣٠٠</p>	١
١٠,٣٠٠ الى ١١,٠٠٠ استراحة القهوة				
<ul style="list-style-type: none"> <li>الموافقة على الاستنتاجات والتوصيات (مواصلة)</li> <li>ما يستجد من أعمال</li> <li>اختتام المؤتمر</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>٢-٠٥: تعزيز مرافقة السلامة</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>٢- تحسين السلامة الجوية</li> <li>١-٢: الثقافية وتبادل معلومات السلامة</li> </ul>	<p>١١,٠٠٠ الى ١٢,٣٠٠</p>	٢
١٢,٣٠٠ الى ١٤,٠٠٠ استراحة العشاء				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>٢-٠٥: تعزيز مرافقة السلامة (مواصلة)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>٢-٢: ادارة السلامة الجوية</li> </ul>	<p>١٤,٠٠٠ الى ١٥,٣٠٠</p>	٣
١٥,٣٠٠ الى ١٦,٠٠٠ استراحة القهوة				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>٣-٣: ما وراء اطار العمل الحالي</li> <li>١-٣: اطار العمل في مجال السلامة للقرن الحادي والعشرين</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>٢-٣: الأستراتيجية الموحدة لمد ثغرات السلامة الجوية</li> </ul>	<p>١٦,٠٠٠ الى ١٧,٣٠٠</p>	٤
	<ul style="list-style-type: none"> <li>حفل استقبال</li> <li>تقييمه كذا</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>حفل استقبال يقيمه رئيس المجلس والأمين العام</li> </ul>	<p>٢٠,٠٠٠ الى ١٨,٠٠٠</p>	جدول المساء ١٨,٠٠٠ الى ٢٠,٠٠٠





## ملخص المناقشات

## افتتاح المؤتمر

١- أعلن الدكتور أسعد قطييط، رئيس مجلس الايكاو ورئيس المؤتمر بالانابة، افتتاح المؤتمر.

## تقديم مسؤولي الأمانة العامة للايكاو

٢- قدم الدكتور الطيب شريف الأمين العام مسؤولي الأمانة العامة للايكاو الذين سيقدمون خدماتهم للمؤتمر.

## انتخاب رئيس المؤتمر

٣- تم انتخاب الدكتور أسعد قطييط بالتركية رئيسا للمؤتمر.

٤- أوضح رئيس المؤتمر أن مندوبين من ١٢٤ دولة متعاقدة، ومراقبين يمثلون ١٧ منظمة دولية، قد سجلوا أسماءهم في هذا المؤتمر حتى الآن، بما جعل مجموع عدد المشاركين ٤٦٠ شخصا.

## اعتماد جدول الأعمال والموافقة على الجدول الزمني للأعمال

٥- اعتمد المؤتمر جدول أعماله المقترح في المرفق (أ) بورقة العمل DGCA/06-WP/1.

٦- وافق المؤتمر تبعا لذلك على الجدول الزمني لأعماله بصيغته الواردة في المرفق (ب) بورقة العمل DGCA/06-WP/1. وأحاط المؤتمر علما على النحو الواجب بنظام تصريف أعماله المقترح في المرفق (ج) بورقة العمل المذكورة.

## الموضوع رقم ١: حالة السلامة الجوية في الوقت الحاضر

## الموضوع ١-١: الاتجاهات العالمية والإقليمية في مجال السلامة الجوية

DGCA/06-WPs/2 (and Corr. No. 1), 11 (and Corr. No. 1),  
18 and 23 Revised  
DGCA/06-IPs/36 and 48

٧- عرضت على نظر المؤتمر ورقة العمل DGCA/06-WP/2 وتصويبها رقم (١). وارتبطت بمناقشة هذا الموضوع أيضا ورقة العمل WP/11 (مقترحات لادخال مزيد من التحسينات على السلامة الجوية عالميا) وتصويبها رقم (١)، وورقة العمل WP/18 (حالة السلامة الجوية في أفريقيا) وورقة العمل WP/23 Revised (الاستعداد لضغوط الحركة الجوية في المستقبل في اقليم آسيا والمحيط الهادئ). وارتبطت أيضا بهذا الموضوع ورقتا المعلومات IP/36 وIP/48.

٨- أحاط المؤتمر علما بأن ورقة العمل WP/2 حددت محور المناقشة. وعند النظر في الاجراء المقترح في الفقرة ٤ منها، بدر اقتراح بأن يكون النهج الشامل والاستباقي للسلامة الجوية المذكور في الفقرة ٤-١ ب) عملا مشتركا بين الايكاو والدول والصناعة. أما الاجراء المعروض في الفقرة ٤-١ ج) فقد رأى المؤتمر أن جميع المعنيين، وهم يشملون الدول والصناعة ومقدمي الخدمات، مسؤولون عن وضع هذا النهج.

٩- أدلت بعض الوفود بملاحظات حول الصعوبات - من حيث الموارد والتدريب والثقافة التنظيمية - التي واجهت الدول الأفريقية في مساعيها من أجل الامتثال لأحكام ملاحق اتفاقية شيكاغو.

١٠- تم ايضاح أن برنامج الأياتا لتدقيق السلامة التشغيلية يكمل برنامج الايكاو العالمي لمراقبة السلامة الجوية. ولاحظ الرئيس بشأن هذه النقطة أن التعاون الوثيق قائم بين هاتين المنطمتين في مجال عمليات التدقيق. ولكنه شدد على أن الدول هي المسؤول الأول والأخير عن السلامة الجوية.

١١- لخص الرئيس المناقشة التي دارت ملاحظا أن ورقات العمل الأربع التي نوقشت احتوت عدة مسائل مشتركة. أحدها مسألة المنظمات الاقليمية والاقليمية الفرعية لمراقبة السلامة الجوية، وما لهذه المنظمات من مزايا، وقال ان هذه المسألة ستدرس في وقت لاحق من هذا المؤتمر (في اطار الموضوع ٢-٣). وهناك مسألة ثانية تتعلق بمبدأ زيادة الشفافية، وقد عالجتها الجمعية العمومية في الفقرة ١٣ من منطوق قرارها ٣٥-٧. أما فيما يتعلق بالاستنتاجات الواردة في ورقة العمل WP/2، فقد أكد الرئيس أنها ستشمل التغييرات المقترحة في أثناء المناقشة (انظر الفقرة ٨ أعلاه).

### الموضوع ١-٢: حالة مراقبة السلامة الجوية DGCA/06-WP/3 DGCA/06-IPs/7 and 32

١٢- عرضت على نظر المؤتمر ورقة العمل DGCA/06-WP/3 (حالة مراقبة السلامة الجوية). وارتبطت بهذا الموضوع ورقتا معلومات (رقم IP/7 ورقم IP/32). وعند شرح ورقة العمل WP/3 تم تقديم معلومات محدثة عن عدة أمور ومن بينها عمليات التدقيق المقبلة التي ستجرى بموجب النهج التجميعي الشامل في ثلاث دول لم يكن التدقيق قد جرى فيها من قبل بموجب برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.

١٣- في مجرى المناقشة شرح بعض المندوبين المشاكل المرتبطة بالسلامة الجوية في دولهم، والجهود الجارية لحلها، والمساعدات المطلوبة.

١٤- لخص الرئيس الآراء التي تم تبادلها في المناقشة ملاحظا أن التعليقات كانت مثيرة جدا للاهتمام. واسترعى الانتباه الى الفقرة ٤ من ورقة العمل WP/3 ودعا الدول التي لم يتم التدقيق فيها بموجب برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، والدول التي لم تقدم خطة اجراءاتها التصحيحية ولم يتسن بالتالي ايفاد بعثات متابعة التدقيق اليها، والدول التي قدمت خطة اجراءاتها التصحيحية ولم يتسن ايفاد بعثة متابعة اليها لعدة أسباب، أن تتعاون مع الايكاو تعاونا تاما وأن تتخذ الاجراءات المقررة. واقترح الرئيس أن يشكل الاجراء المقترح في الفقرة ٥-١ من تلك الورقة جزءا من استنتاجات وتوصيات المؤتمر بشأن هذا الموضوع، ووافق المؤتمر على ذلك. ولاحظ الرئيس أن بعض النقاط التي أثرت في ورقة العمل WP/3 وفي المناقشة سوف توضع في الحساب عند النظر في الورقات الأخرى ذات الصلة.

### الموضوع ١-٣: مبادرات الدول والصناعة

DGCA/06-WPs/4, 16, 21, 36 and 37  
DGCA/06-IPs/1 Revised, 7, 11, 12,  
13, 14, 15, 17, 24, 27, 32, 33, 37, 38,  
41 (and Corr. No. 1) and 46

١٥- عرضت بعد ذلك على نظر المؤتمر ورقة العمل DGCA/06-WP/4 (مبادرات الدول والصناعة). وقد عولج هذا الموضوع في خمس ورقات عمل (رقم WP/11 ورقم WP/16 ورقم WP/21 ورقم WP/36 ورقم WP/37) مقدمة من الولايات المتحدة، والمجلس الدولي لرابطات ملاك الطائرات والطيارين، و٢١ دولة عضوا في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (لاكاك)، وجمهورية كوريا، على التوالي. هذا فضلا عن ست عشرة ورقة معلومات تتعلق بهذا الموضوع

العمل WP/4 تم استعراضه انتباه المؤتمر الى ورقة المعلومات IP/1 Revised التي قدمتها الأمانة العامة عن خريطة الطريق للسلامة الجوية العالمية، والتي أعدتها لايكاو "المجموعة المعنية باستراتيجيات السلامة الجوية" التابعة للصناعة، تحت قيادة الأيأتا. وأحاط المؤتمر علما بأن الايكاو تعكف الآن على تنفيذ خريطة الطريق هذه من خلال لجنة الملاحه الجوية والمجلس.

١٦- لخص الرئيس المناقشة التي دارت ملاحظا أن عددا من الورقات الجيدة قد عرض على المؤتمر وحظي بتعليقات بناءة جدا. وقال ان ورقة العمل DGCA/06-WP/4 حظيت بقبول جيد ركز بصفة خاصة على الحاجة الى أن تؤدي الايكاو دورا تنسيقيا لمختلف المبادرات متعددة الجنسيات والاقليمية في مجال السلامة الجوية. وأبرز الرئيس اقتراحا بأن يؤكد المؤتمر من جديد على أن تؤدي الايكاو دورا رئيسيا في تنسيق الجهود لكي تتيح للدول الأعضاء الاستفادة من جميع المزايا الكامنة في مبادرات السلامة الجوية الراهنة والمقبلة. وأكد الرئيس أن خريطة الطريق للسلامة الجوية العالمية حظيت بدعم قوي.

١٧- هناك نقطة أخرى كانت موضع تركيز، هي الحاجة الى أن تواصل الايكاو ادراج نتائج أعمال مختلف المجموعات الاقليمية المعنية بالسلامة الجوية في القواعد والتوصيات والارشادات الدولية الصادرة عن الايكاو بخصوص السلامة الجوية، وأن يقوم المجلس والدول المتعاقدة لدى الايكاو بازالة الحواجز القانونية، وحماية المعلومات المحللة والمتقاسمة عن عمليات الطائرات وحوادثها، على النحو المطلوب في الفقرتين ٤-١ (ب) و ٤-١ (ج) من ورقة العمل DGCA/06-WP/16 التي قدمتها الولايات المتحدة. وبناء على اقتراح قدم في أثناء المناقشة، ينبغي أن تعاد صياغة الاجراء المقترح في الفقرة ٥-١ (ب) من ورقة العمل WP/21 التي قدمها المجلس الدولي لرابطات ملاك الطائرات والطارين عن الآثار السلبية المحتمل أن تصيب سلامة الطيران العام من جراء عدة أمور ولا سيما اضافة المزيد من القواعد التنظيمية، لأن اعادة الصياغة ستزيل أي سوء فهم.

١٨- لاحظ الرئيس نقطة أخرى أثارها لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني في ورقة العمل DGCA/06-WP/36، وهي ضرورة قيام مكاتب الايكاو الاقليمية بتقديم المساعدات الى الدول من أجل سد ثغرات السلامة الجوية، وشدد الرئيس على أن المكاتب الاقليمية تشكل جزءا لا يتجزأ من مقر الايكاو، وأن المنظمة ككل ينبغي أن تقدم جميع المساعدات المطلوبة. ثم أشار الى ورقة العمل WP/37 التي قدمتها جمهورية كوريا عن النظام الذي وضعته لتتبع القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو، وشدد على أن تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية أمر لا غنى عنه لسلامة الطيران المدني.

## الموضوع رقم ٢: تحسين السلامة الجوية

### الموضوع ١-٢: الشفافية وتبادل معلومات السلامة

DGCA/06-WPs/5 Revised, 11 (and Corr. No. 1), 22 (and Corr. No. 1), 23 Revised, 26 (and Corr. No. 1), 29 (and Corr. No. 1), 30 Revised, 35 and 39  
DGCA/06-IPs/24, 26, 34 and 39

١٩- عرضت على نظر المؤتمر ورقة العمل DGCA/06-WP/5 Revised الصادرة بعنوان "الشفافية وتبادل معلومات السلامة". وعولج هذا الموضوع أيضا في ورقات العمل WP/11 (وتصويبها رقم ١) و WP/22 (وتصويبها رقم ١)، و WP/23 Revised، و WP/26 (وتصويبها رقم ١)، و WP/29 (وتصويبها رقم ١)، و WP/30 Revised، و WP/35، و WP/39، و قام مقدموها بشرحها. وارتبطت بهذا الموضوع أيضا ورقات المعلومات IP/24 و IP/26 و IP/34 و IP/39.

٢٠- أعرب عدد من المندوبين عن تأييدهم التام لورقة العمل DGCA/06-WP/5 Revised، وعن ضرورة توشي الشفافية وتبادل المعلومات من أجل تعزيز السلامة الجوية وتحسين المساعدات التي تقدم لسد الثغرات، وتهيئة أساس أفضل للاعتراف المتبادل وعرعة ثقة الجمهور، وبالتالي ضمان استمرارية الطيران المدني.

٢١- أعرب بعض المندوبين مع ذلك عن قلقهم من أن يسيء الجمهور فهم المعلومات المستمدة من عمليات التدقيق التي جرت في إطار برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، ورأوا أن هذا الأمر إذا اقترن بخطر اساءة استخدام هذه المعلومات سوف يقوض ثقة الجمهور فيسفر عن ضرر أكثر مما يسفر عن فائدة. ولذلك أيد بعض المندوبين أن يكون الاطلاع على تقارير برنامج مراقبة السلامة الجوية قاصرا على الدول المتعاقدة ومن خلال موقع مأمون على الانترنت. ورأى مندوب واحد أن تقارير الدورة الأولى لتدقيق مراقبة السلامة الجوية قد أصبحت الآن قديمة واذا وضعت على موقع الايكاو على الانترنت لشكلت معلومات مضللة عن حالة قدرات الدول على مراقبة السلامة الجوية. ولهذا السبب ينبغي أن تستكمل هذه المعلومات بالمعلومات الراهنة التي قدمتها الدول المعنية.

٢٢- قيل ان وضع أي شرط لتبادل المعلومات بين الدول عن ثغرات السلامة الجوية ينبغي أن يدرس في ضوء قدراتها على سد هذه الثغرات بسرعة. وفي هذا الصدد شدد المندوبون على الحاجة الى تقديم المساعدة على المستوى الاقليمي والمستوى الاقليمي الفرعي. وبالرغم من التسليم بأن مستوى الشفافية سوف يزداد كلما تحسنت مستويات قدرات مراقبة السلامة، تم التشديد بقوة على أن الشفافية وتبادل المعلومات أمران حاسمان دائما لضمان السلامة الجوية وثقة جمهور المسافرين.

٢٣- شدد المندوبون على أن أي معلومات تنتشر على الجمهور ينبغي أن تكون موحدة قياسيا ووقائية ولا لبس فيها، وذلك تفاديا للخلط أو اساءة التفسير. وقيل أيضا انه ينبغي أن تضع الايكاو استراتيجيتها للافصاح عن هذه المعلومات. وأيد بعضهم انشاء قاعدة بيانات مركزية في الايكاو لجمع المعلومات التي تتطوع الدول بتقديمها، وعززوا ضرورة اطلاع الدول على المعلومات الموثوقة والموقوتة عن ملكية الطائرات والسيطرة عليها، وكان هناك تأييد أيضا لانشاء جهاز مركزي يقدم المعلومات في إطار المادة ٢١ من اتفاقية شيكاغو.

٢٤- أنهى عدد من المندوبين على الأعمال التي تمت حتى الآن لتنفيذ قرار الجمعية العمومية ٣٥-١٧، وأبرزوا الحاجة الى حماية بيانات السلامة. وردا على سؤال بشأن هذا الموضوع قال الرئيس ان مسودة ارشادات قانونية بشأن حماية المعلومات المستمدة من بيانات السلامة ونظم المعالجة سوف توزع عما قريب على الدول، وأنها متاحة الآن للاطلاع عليها في موقع الايكاو على الانترنت.

٢٥- أوضح مندوبون كثيرون ضرورة حماية مسؤولي الطيران الذين يقدمون المعلومات الحرجة عن السلامة الجوية. وقالوا ان مسألة "الثقافة السليمة" ومسألة السرية تستحقان الدراسة. ورأى مندوبون كثيرون أن تتشاور الايكاو مع الدول لدراسة كيفية بدء تنفيذ الثقافة السليمة.

٢٦- لخص الرئيس المناقشة التي دارت مشددا على الحاجة الى العمل في داخل اطار اتفاقية شيكاغو وحسب التوجيهات التي قدمتها الجمعية العمومية. وأشار في هذا الصدد الى النقاط الأساسية المذكورة في المادة ٤٤ د) من اتفاقية شيكاغو، وهي "احتياجات شعوب العالم الى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصاد"، وأشار أيضا الى قرار الجمعية العمومية ٣٥-٧ الذي سلم بأن الشفافية وتبادل المعلومات يشكلان ركيزتين أساسيتين لكي يتسم نظام النقل الجوي بالسلامة. وقال ان هناك تأييدا تاما لتبادل معلومات السلامة فيما بين الدول، وأنه يدرك وجود قلق بشأن اتاحة معلومات السلامة للجمهور، واقترح اعطاء الدول مهلة أقصاها سنتان لتقديم المعلومات المحدثة الى الايكاو، وشجع الدول على اتاحة معلوماتها للجمهور. أما فيما يتعلق بموضوع تصنيف/تقييم نتائج البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، فقد لاحظ

الرئيس أن مجلس الايكاو سيدرس هذه المسألة بعناية. وقال الرئيس ان النقاط الموضوعية التي أشار اليها بعض المندوبين في ورقتي العمل DGCA/06-WP/22 و WP/35 ستكون موضع دراسة.

٢٧- كان هناك تأييد عام للملخص الذي أدلى به الرئيس. وأكد مندوبون كثيرون دعمهم المستمر لمبدأي الشفافية وتبادل المعلومات بين الدول. ورحبوا بمهلة السننتين المقترحة لتحديث المعلومات، لكن بعض المندوبين لم يشعروا بالارتياح لفكرة إتاحة معلومات السلامة للجمهور. واقترح مندوب واحد تكليف الايكاو بإنشاء نظام لإدارة المعلومات يمكن من خلاله تحديد المعلومات التي تتاح في نهاية مهلة السننتين. ولاحظ مندوب آخر أن اخطارات السفر ومسائل التأمين قد تتأثر هي أيضا تأثرا سلبيا بما يسفر عن منافسة غير شريفة.

٢٨- لم يؤيد بعض المندوبين فكرة تأخير نشر معلومات السلامة على الجمهور، ورأوا أن هذه العملية يجب تبدأ مباشرة وتنتهي قبل انعقاد الجمعية العمومية المقبلة، وذلك للمحافظة على مصداقية الايكاو. وقيل ان الإفصاح عن المعلومات للجمهور كثيرا ما يساعد الدول التي تحتاج الى المساعدة والتمويل، وأن هناك قلقا من أن مهلة السننتين قد لا تعود على تلك الدول بفائدة جمة.

٢٩- أعرب بعض المندوبين عن قلقهم ازاء الاقتراح الوارد في ورقة العمل DGCA/06-WP/11 بشأن تصنيف نتائج البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، وأشاروا الى أن هذا البرنامج قد نشأ ردا على نظم تصنيف كانت بعض الدول قد بدأتها. وقدم أحد المندوبين فكرة مختلفة وهي أن التصنيف يشكل بالفعل عاملا قائما، وأن من الأفضل للايكاو أن تضع نظاما خاصا بها. وأحاط المؤتمر علما بأن مجلس الايكاو سوف يضع هذه المسألة موضع المزيد من الدراسة.

٣٠- لوحظ أن البنك الدولي يوجه تمويله الى مشاريع البنية الأساسية للطيران، وتم الاعراب عن الأمل في استمرار هذا التمويل وفي أن يركز البنك الدولي على المبادرات الإقليمية الرامية الى تعزيز السلامة الجوية. أما فيما يتعلق بقرارات الاستثمار فقد شدد المراقب ممثل البنك الدولي على أن الشفافية وتبادل المعلومات يشكلان عاملين رئيسيين. وفيما يتعلق بموضوع الاستثمار في الطيران أشار الرئيس الى أن البنك الدولي قد اقترح أن تنشر الايكاو تقريرا سنويا عن بنية الطيران الأساسية والمساعدات المطلوبة.

## الموضوع ٢-٢: ادارة السلامة الجوية

DGCA/06-WPs/6, 12, 15, 19, 24 Revised, 32 and 38  
DGCA/06-IPs/2, 3, 4, 8, 9, 20, 21, 22, 23, 30, 43  
and 44

٣١- عرضت على نظر المجلس ورقة العمل DGCA/06-WP/6 الصادرة بعنوان "تنفيذ نظم ادارة السلامة في الدول". وارتبطت بهذا الموضوع سبع ورقات عمل WP/11 و WP/12 و WP/15 و WP/19 و WP/24 Revised و WP/32 و WP/38 المقدمة من النمسا بالنيابة عن الجماعة الأوروبية والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني ومنظمة يوروكونترول، ومن الولايات المتحدة، ومن كندا، ومن المجلس الدولي لطيران الأعمال، ومن الدول الأفريقية، ومن ٢١ دولة عضوا في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، ومن المجلس الدولي للمطارات، ومن اليابان، على التوالي. وفضلا عن ذلك، ارتبطت بهذا الموضوع اثنتا عشرة ورقة معلومات (IPs/2, 3, 4, 8, 9, 20, 21, 22, 23, 30, 43 and 44). وعند شرح ورقة العمل WP/6 تمت الاحاطة علما بأنه تم توزيع نسخ باللغة الانجليزية من دليل ادارة السلامة (Doc 9859) الصادر عن الايكاو وبأن هذا الدليل منشور على موقع الايكاو الداخلي ICAO-Net. ورغم أن الوثيقة رقم Doc 9859 لم تتوفر حتى الآن الا باللغة الانجليزية، فان نسخها ستتوفر بجميع اللغات في نهاية مايو ٢٠٠٦ على الأكثر. وتم تقديم معلومات اضافية عن جملة أمور ومن بينها برنامج دورات التدريب على نظام ادارة السلامة في السننتين ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧،

وستعقد أول دورة من هذا النوع في نيروبي في ٢٠٠٦/٥/١٥. ودعي المشاركون الراغبون في عقد دورات اضافية الى اخطار الأمانة العامة بذلك وتوفير الموارد اللازمة. وتم استعراض الاهتمام الى كُشك نظم ادارة السلامة في ردهة المبنى، وتشجيع المشاركين على ابلاغ الأمانة العامة بما اذا كانت دولهم تحتاج الى التدريب أو قدرة على رعاية التدريب. ثم استعرضت ورقات العمل الأخرى التي قدمت في اطار هذا الموضوع، وكانت جميعها في غاية الدعم لأنشطة المنظمة المتعلقة بتنفيذ نظم ادارة السلامة في الدول بالصورة المعروضة في ورقة العمل WP/6.

٣٢- في المناقشة التي دارت حول هذا الموضوع قدمت عروض عديدة لاستضافة دورات التدريب على نظم ادارة السلامة، أو لتقديم التدريب ومواد التدريب ومشورة الخبراء. وأكد عدة مشاركين على الحاجة الى تحديث الملحق السادس (عمليات الطائرات)، الجزء الثاني (الطيران العام الدولي - الطائرات) بالصورة التي اقترحت في ورقة العمل DGCA/06-WP/19 ليعبر عن واقع عمليات الطيران العام. وأعرب عدد من المتحدثين عن دعمهم للاقتراح الوارد في ورقة العمل WP/11 باعداد ملحق جديد يخص اجراءات السلامة على وجه التحديد. ومع ذلك كان هناك رأي مفاده أن تعد الايكاو بدلا من ذلك ارشادات شاملة عن تنفيذ نظم ادارة السلامة. وأكد عدد قليل من المشاركين على الحاجة الى وضع ارشادات خاصة لصغار المشغلين.

٣٣- عرض رئيس المؤتمر ملخصا للآراء، ملاحظا الدعم بالاجماع لورقة العمل DGCA/06-WP/6 حول أنشطة الايكاو لتحسين تنفيذ نظم ادارة السلامة في الدول. وأكد الفوائد التي ستنتج عن تنفيذ نظم ادارة السلامة، بالصورة المبينة في ورقة العمل WP/15. وأشار الرئيس الى الملاحظات التي عرضها المراقب ممثل منظمة يوروكونترول بخصوص مشورة الخبراء التي تقدمها تلك المنظمة للندوات وحلقات الايكاو الاقليمية بشأن نظم ادارة السلامة، وبخصوص تبادل الخبرات معها حول تقييم الأخطار وتقليلها. وأشار الرئيس الى الاقتراح الذي قدمه ممثل منظمة يوروكونترول (انظر ورقة العمل WP/11) ومتحدثون آخرون بأن تعد الايكاو ملحقا جديدا يخص اجراءات السلامة الجوية ويشمل أحكام مراقبة السلامة الجوية، وتقييم السلامة الجوية، وادارة السلامة الجوية، ولاحظ الرئيس أنه قد اقترح في آخر جلسة عقدها المجلس (الجلسة ١١ من الدورة ١٧٧)، بوصفه رئيسا للمجلس، النظر في اعداد ملحق من هذا السبيل بشأن نظم ادارة السلامة ومراقبة السلامة. وأشار الى التعليقات التي طرحت في أثناء المناقشة الحالية ومفادها أن تعد المنظمة بدلا من ذلك ارشادات شاملة بشأن نظم مراقبة السلامة، بهدف ادراج مفهوم نظم ادارة السلامة في الملحق عند تعديلها لتأخذ شكلا يعتمد على الأداء، وأشار الرئيس الى أن اعداد ذلك الملحق الجديد ووضع ارشادات اضافية أمران لا يتعارضان مع بعضهما، ويمكن للأمانة العامة والمجلس النظر فيهما في الوقت المناسب. وأشار الى النقطة التي أثرت بشأن الحاجة الى تنسيق قواعد السلامة عالميا، ولاحظ أن لجنة الملاحة الجوية تنظر في ذلك التنسيق. وأشار الى التعليقات التي أبدت بشأن الحاجة الى مواصلة اعداد ارشادات لتنفيذ نظم ادارة السلامة، مثل الارشادات النوعية لصغار المشغلين، وأشار الى الارشادات الحالية التي ستستعرض باسمرار وتحدث حسب الحاجة لادخال المزيد من التحسينات على تنفيذ نظم ادارة السلامة، التي تعد، كما أكد العديد من المتحدثين، أداة هامة لتعزيز السلامة الجوية.

### الموضوع ٢-٣: الاستراتيجية الموحدة لسد ثغرات السلامة الجوية

DGCA/06-WPs/7, 11 (and Corr. No. 1), 17, 23 Revised,  
28 Revised, 29 (and Corr. No. 1) and 31  
DGCA/06-IPs/16, 18, 31, 45 and 47

٣٤- عرضت على نظر المؤتمر بعد ذلك ورقة العمل DGCA/06-WP/7 الصادرة بعنوان "الاستراتيجية الموحدة لسد ثغرات السلامة الجوية". وارتبطت بهذا الموضوع ست ورقات عمل (WP/11) وتصويبها رقم ١، و WP/17 و WP/23 Revised و WP/28 Revised و WP/29 و WP/31 Revised) المقدمة من النمسا بالنيابة عن الجماعة الأوروبية

والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني ومنظمة يوروكونترول، ومن الأرجنتين وشيلي ومصر وفرنسا والهند وهولندا ونيجيريا وباكستان وأعضاء مجلس ادارة التسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية، ومن مجموعة دول آسيا والمحيط الهادئ الأعضاء في مجلس الايكاو، ومن الدول الأفريقية، ومن البنك الدولي، ومن ٢١ دولة عضوا في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، على التوالي. وارتبطت أيضا بهذا الموضوع خمس ورقات معلومات (DGCA/06-IPs/16, 18, 31, 45 and 47). وعند شرح ورقة العمل WP/7 تم تقديم عرض عن برنامج تبادل معلومات السلامة الجوية الذي استهلته الايكاو على الانترنت.

٣٥- في المناقشة التي دارت حول هذا الموضوع تم الاعراب عن التأييد لبرنامج الاستراتيجية الموحدة، وبرنامج "كوسكاب" الراسخ، وفكرة انشاء منظمات اقليمية ومنظمات اقليمية فرعية لمراقبة السلامة الجوية، وبرنامج الايكاو لتبادل معلومات السلامة الجوية، وهي جميعا مشروحة في ورقة العمل DGCA/06-WP/7. وتم التسليم بقيمة تنسيق المساعدات التي تقدم الى الدول من خلال برنامج الاستراتيجية الموحدة. ذلك لأن هذا التنسيق يضمن، هو وشفافية المعلومات، أفضل مساعدة كلما قضت الحاجة بها. وساد شعور بأن الايكاو في أفضل موقع لتسهيل تبادل المعلومات عن طريق برنامج تبادل معلومات السلامة الجوية. وكان هناك اقتراح بأن يشمل هذا البرنامج قائمة بشهادات المشغلين الجويين الدوليين. واعتبر أيضا انشاء المنظمات الاقليمية والمنظمات الفرعية لمراقبة السلامة الجوية نهجا جيدا لكي تفي الدول بالتزاماتها في مجال مراقبة السلامة الجوية، على أن توضع في الاعتبار المؤسسات الاقليمية الراهنة.

٣٦- تطرقت المناقشة الى عدة مسائل أخرى، ومن بينها دور الصناعة وبعض المؤسسات المالية - مثل البنك الدولي - في تمويل مشاريع السلامة. وتفاوتت الآراء حول فاعلية التسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية. وقال بعض المندوبين ان هذا التسهيل المالي يشكل آلية تمويل مفيدة وتستحق التشجيع. وشدد آخرون على أن تظل هذه الآلية مستقلة حتى لا تؤثر على موارد الايكاو. وكانت هناك تحفظات ازاء اقتراح يرمي الى اتباع نهج اقليمي لامركزي لتنفيذ عمليات التدقيق، وهي تحفظات من منطلق أن الجمعية العمومية قد شددت على أن تكون عمليات التدقيق عالمية. وكانت هناك مسألة أخيرة هي أهمية استقلالية سلطات الطيران المدني للنجاح في مراقبة السلامة الجوية.

٣٧- لخص الرئيس المناقشة التي دارت مشددا على أن الاقتراحات المقدمة بخصوص برنامج الاستراتيجية الموحدة والمناقشات التي دارت حولها لم تتجاوز اطار قرار الجمعية العمومية ٣٥-٧. ولاحظ أن المؤتمر قد أعرب عن تأييده التام لجميع الاجراءات المعروضة في الفقرة ٦-١ من ورقة العمل DGCA/06-WP/7. واقترح الرئيس اضافة الاجراءات التالية: بناء على الفقرة ١٤ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٣٥-٧، أن يوصي المؤتمر بأن تشجع الدول انشاء المزيد من المنظمات الاقليمية والمنظمات الفرعية توخيا لتعزيز قدرات مراقبة السلامة الجوية. واستنادا الى ورقة العمل WP/11، أن تشجع الايكاو الدول على توطيد تعاونها على المستوى الثنائي والمستوى الاقليمي لاتخاذ الترتيبات الملائمة للوفاء بالالتزامات التي تعهدت بها بموجب اتفاقية شيكاغو، ولا سيما كلما رأت أن تخصيص الموارد البشرية والفنية والمالية المطلوبة لأداء مراقبة السلامة الجوية على النحو الوافي أمرا غير ضروري أو غير ملائم. وعلى أساس الفقرة ١٢ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٣٥-٧ وورقة العمل WP/11، أن تحسن الايكاو فاعلية أدوات المساعدة الفنية، بما فيها التسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية، وأن تزيد التنسيق والمشاركة مع مكاتبها الاقليمية لتقديم الدعم الفني الأكثر فاعلية. وعلى أساس قرار الجمعية العمومية ٣٥-٧ وورقة العمل WP/11، أن تعتمد الايكاو أساليب عمل تتيح المشاركة التامة من جانب المنظمات الاقليمية المسؤولة عن مراقبة السلامة الجوية في أعمال الايكاو الفنية. واقترح الرئيس أيضا اضافة بند آخر للتشديد على أهمية استقلالية سلطات الطيران المدني، وحث الدول على أن تتخذ بأسرع ما يمكن التدابير التشريعية الملائمة لهذا الغرض.

## الموضوع ٢-٤: تبادل الاعتراف

DGCA/06-WPs/8, 13 and 27

٣٨- عرضت ورقة العمل DGCA/06-WP/8 بعنوان "تبادل الاعتراف" على المؤتمر لكي ينظر فيها. كما عرضت الورقة WP/13 المقدمة من الولايات المتحدة والورقة WP/27 المقدمة من الدول الأفريقية على المؤتمر لارتباطهما بنفس الموضوع قيد المناقشة.

٣٩- كان هناك تأييد عام للإجراءات المقترحة في الورقة DGCA/06-WP/8. وعلق العديد من أعضاء الوفود على الشواغل المتزايدة بشأن أعلام المواعمة للطيران، التي تشكل خطراً على سلامة النقل الجوي. وأحيط علماً بأن الدول بحاجة لتعزيز السلامة الجوية للعمليات المحلية والأجنبية. وفي هذا الشأن، تم الإقرار بأن الأحكام والمواد الإرشادية للمساعدة على مراقبة عمليات الطائرات الأجنبية من شأنها أن تكون مفيدة.

٤٠- أحاط الرئيس علماً في ملخصه بأنه تم تأييد الفقرة ٤-١ من الورقة DGCA/06-WP/8. واقترح إدراج الإجراءات التالية: أنه ينبغي على الدول إصدار لوائح لتشغيل شركات النقل الجوي الأجنبية وفقاً للاتفاقية، ووضع برنامج لمراقبة هذه الشركات والبدء في اتخاذ إجراءات عندما تطرأ شواغل مرتبطة بالسلامة. واستناداً إلى الإجراءات المتفق عليها، أوصى رئيس المؤتمر بإدراج فقرة مرتبطة بالسلامة في الاتفاقات الثنائية بين الدول. إضافة إلى ذلك، ينبغي إعداد أحكام و مواد إرشادية عن موضوع مراقبة عمليات الطائرات الأجنبية في أسرع وقت ممكن.

٤١- في النهاية، أشار رئيس المؤتمر إلى أن تنفيذ المادة ٣٣ من اتفاقية شيكاغو (الاعتراف بالشهادات والرخص) هو إحدى الركائز الأساسية للسلامة وهو قائم على الثقة. غير أن هذه الثقة قائمة على مفهوم أن المقتضيات التي أصدرت أو اعتمدت بمقتضاها تلك الشهادات أو الرخص "معادلة أو أعلى من الحد الأدنى للقواعد القياسية التي قد تقرر من وقت لآخر تطبيقاً لهذه الاتفاقية"، حسبما تقتضيها المادة ٣٣.

## الموضوع ٢-٥: تعزيز مراقبة السلامة الجوية

DGCA/06-WPs/9, 11 (and Corr. No. 1),  
14 Revised, 25, 28 Revised, 33 and 35  
DGCA/06-IPs/5, 6, 19, and 42

٤٢- عرضت على نظر المؤتمر ورقة العمل DGCA/06-WP/9. وارتبطت بهذا الموضوع ورقة العمل WP/11 (مقترحات لإدخال مزيد من التحسينات على السلامة الجوية عالمياً) وورقة العمل WP/14 (التزامات الدولة بمراقبة السلامة) وورقة العمل WP/25 (وضع حلول إقليمية للسلامة الجوية) وورقة العمل WP/28 (الوفاء بالتزامات الدول: التعاون بين الدول: ضرورة تعزيز السلامة الجوية)، وورقة العمل WP/33 (تحسين السلامة الجوية من خلال استراتيجية الإيكاو الموحدة والشفافية) وورقة العمل WP/35 (تحسين السلامة الجوية).

٤٣- ناقش المؤتمر المقترح الوارد في ورقة العمل DGCA/06-WP/9 بأن ينشئ كل من الدول وأصحاب المصلحة الآخرون هيئة جامعة لمفتشي السلامة الدوليين وغيرهم من خبراء مراقبة السلامة الجوية. وكان هناك تأييد عام لدراسة هذه المسألة بطريقة أكمل مع مراعاة عدة أمور ومن بينها الاعتبارات التشغيلية والقانونية والمالية.

٤٤- فيما يتعلق بمسألة دور المنظمات الإقليمية في إجراءات التدقيق، التي وردت في ورقة العمل DGCA/06-WP/11، قيل إن إجراءات برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية قد وضعت على أساس مبدأ العالمية وتطبيق نفس منهجية التدقيق على جميع الدول. وينبغي من هذا المنطلق إجراء دراسة بعناية لتأثير مشاركة المنظمات الإقليمية على



اجراءات التدقيق هذه. وكان هناك اقتراح بدراسة موضوع آخر هو تصنيف نتائج برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية. وكان هناك تأييد للمزيد من دراسة هذه الفكرة، وتم الاعراب أيضا عن القلق ازاء هذا الموضوع.

٤٥- فيما يتعلق بتقسيم مسؤوليات مراقبة السلامة الجوية بين دولة التسجيل ودولة المشغل، سلم المؤتمر بأن هذا التقسيم قد يعترض استمرارية مراقبة عمليات شركات الطيران ويثير موضوع مسؤولية سلطات الطيران في أي وضع من هذا القبيل.

٤٦- لخص الرئيس المناقشة التي دارت ملاحظا التأييد التام للفقرة ٦-١ من ورقة العمل DGCA/06-WP/9. وشدد على أن تخصيص الموارد لبرنامج الاستراتيجية الموحدة ولادارة المساعدات المباشرة التي تقدم الى الدول سوف يكون موضع مناقشة في مجلس الايكاو عند النظر في الميزانية البرنامجية للفترة الثلاثية المقبلة. وقال ان المسائل التي أثرت في الفقرة ٣-١٢ من ورقة العمل WP/28 بشأن ادارة برنامج المساعدات التشغيلية سوف توضع في الاعتبار عند النظر في المساعدات التي تقدم مباشرة الى الدول في حالة انشاء هيئة جامعة لمفتشي السلامة الدوليين وغيرهم من خبراء مراقبة السلامة الجوية. وأشار الرئيس الى الفقرة ٦-١ (و) من ورقة العمل WP/11 التي حثت المجلس على ممارسة وظائفه الالزامية المقررة في الفقرة (ي) والفقرة (ك) من المادة ٥٤ من اتفاقية شيكاغو، وقال ان المجلس قد وضع اجراءات لتنفيذ المادة ٥٤ (ي) بعد اجراء تحريات مسهبة للحالات المكتشفة وابلغ الدول المتعاقدة بها كلما حدثت أي حالة من هذا القبيل.

**الموضوع ٣-١: اطار العمل في مجال السلامة للقرن الحادي والعشرين**  
**DGCA/06-WPs/10, 11 (and Corr. No. 1), 17, 20**  
**and 31 Revised**  
**DGCA/06-IPs/10 and 35**

٤٧- عرضت على نظر المؤتمر ورقة العمل DGCA/06-WP/10 بعنوان "اطار العمل في مجال السلامة للقرن الحادي والعشرين". وارتبطت أيضا بهذا الموضوع أربع ورقات عمل (WP/11) (وتصويها رقم ١)، و WP/17، و WP/20، و WP/31 Revised) المقدمة من النمسا بالنيابة عن الجماعة الأوروبية والدول الأعضاء فيها والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني ومنظمة يوروكنترول، ومن أعضاء مجلس ادارة التسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية، ومن منظمة السياحة العالمية، ومن ٢١ دولة عضوا في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، على التوالي. هذا فضلا عن أن ورقتي معلومات ارتبطتا أيضا بهذا الموضوع (IP/10 و IP/35).

٤٨- كان هناك تأييد عام للتوصيات الواردة في ورقة العمل DGCA/06-WP/10. وكان هناك تسليم بأن تعريف "دولة المشغل" ينبغي أن يدرس في ضوء الاتفاقات والممارسات التجارية الراهنة، على أن يعاد النظر على وجه الخصوص في معنى المصطلح "مكان العمل الرئيسي" من منطلق المكان الذي تنفذ فيه المراقبة التشغيلية.

٤٩- تبادل المؤتمر الآراء بعد ذلك حول كيفية تحسين اطار العمل الذي وفرته اتفاقية شيكاغو للايكاو من أجل التصدي لتحديات المستقبل. ونوقشت المزايا والمساوئ المحتملة من جراء توسيع اطار العمل الراهن لكي يشمل قدرات الانفاذية ويتضمن انشاء هيئة تفتيش مستقلة. وبدرت آراء بضرورة الترويج في جميع أنحاء العالم لثقافة السلامة وجعلها سمة متأصلة في جميع مبادرات السلامة الجوية المقبلة، وبأن فكرة انشاء سجل عالمي لبيانات شهادات المشغلين الجويين فكرة تستحق المزيد من الاستطلاع.

٥٠- لخص الرئيس المناقشات التي دارت مؤكدا أن المندوبين قد أعلنوا قبولهم للتوصيات الواردة في ورقة العمل DGCA/06-WP/10. هذا فضلا عن التوصيات التي وردت في ورقة العمل WP/11 بشأن اعداد وتقييم القواعد والتوصيات الدولية. وهذه التوصيات تخص على وجه التحديد تقييم مدى تأثير القواعد والتوصيات الدولية في المستقبل على الصناعة

والأطراف الأخرى، والاستفادة بطريقة منهجية أكثر من التوصيات التي نشرتها هيئات التحقيق في الحوادث، وتحديد الأهمية الحرجة للقواعد والتوصيات الدولية، ووضع قواعد وتوصيات دولية جديدة لمعالجة مسألتي إدارة السلامة ومراقبة السلامة. وشاطر الرئيس الآراء التي تم الاعراب عنها بضرورة الاستفادة من خبرة منظمة شقيقة لالاكوا هي المنظمة البحرية الدولية، فيما يخص الجنسية الوهمية.

٥١- لاحظ الرئيس أن القرن الحادي والعشرين هو مستهل عصر العولمة الذي يمس مجتمع الطيران بل وجميع الدوائر الاقتصادية والثقافية والاجتماعية. وان كانت العولمة قد حظيت بالترحيب بوصفها فرصة لتحسين السلامة الجوية وتوسيع نطاق النقل الجوي، فلا بد من الاستمرار في حماية حقوق جميع المشاركين في الطيران المدني.

٥٢- أعرب الرئيس عن شكره للمؤتمر لتعاونه وعمله الشاق من أجل مستقبل الطيران في القرن الحادي والعشرين.

### ما يستجد من أعمال

٥٣- عرض أحد المندوبين موجزا عن حالة الطيران المدني في دولته.

٥٤- ردا على سؤال بشأن الارشادات التي تساعد رؤساء الطيران المدني على تخطيط التدابير الواجب اتخاذها اذا اجتاحت انفلونزا الطيور العالم، أحاط المؤتمر علما بأن المنظمة أعدت معلومات عن هذا الموضوع وسوف توزعها على المندوبين.

٥٥- بالنظر الى أهمية تنفيذ نظام ادارة السلامة من أجل ضمان السلامة الجوية، قال الأمين العام ان بالامكان تفرغ نسخة الكترونية بدون مقابل من دليل الايكاو الخاص بادارة السلامة (Doc 9859) من موقع الايكاو المفتوح للجمهور على الانترنت، وأن النسخة الورقية يمكن شراؤها بتكلفة اسمية.

### الموافقة على الاستنتاجات والتوصيات

٥٦- استعرض المؤتمر الاستنتاجات والتوصيات الواردة في ورقات العمل DGCA/06-WP/40 الى WP/46 واعتمدها بعد أن عدلها.

### الموضوع رقم ١: حالة السلامة الجوية في الوقت الحاضر

الموضوع ١-١: الاتجاهات العالمية والاقليمية في مجال السلامة الجوية

الموضوع ١-٢: حالة مراقبة السلامة الجوية

الموضوع ١-٣: مبادرات الدول والصناعة

DGCA/06-WP/40

٥٧- أدخل المؤتمر بعض التعديلات على التوصيات الواردة في الفقرات (أ) و (ب) و (ج) المنبثقة عن الفقرة ١-٢.

### الموضوع رقم ٢: تحسين السلامة الجوية

الموضوع ١-٢: الشفافية وتبادل معلومات السلامة

DGCA/06-WP/41

٥٨- بالإضافة الى التغييرات التي أدخلت على الاستنتاج الوارد في الفقرة ١-١ (ب) ١)، أضاف المؤتمر فقرة فرعية جديدة برقم ١-١ (ب) ٣) بشأن أحكام اطلاق الجمهور على معلومات السلامة. وأدرج المؤتمر عدة تغييرات على

التوصيات الواردة في الفقرات أ) وب) وج) المنبثقة عن الفقرة ٢-١، وأضاف توصيتين جديدتين بشأن استمرار تبادل نتائج التدقيق الذي يجري بموجب النهج التجميعي الشامل وبشأن الشفافية كوسيلة لتمكين الدول والمانحين من تقديم المساعدات بسرعة وفاعلية لسد ثغرات السلامة الجوية.

**الموضوع ٢-٢: ادارة السلامة الجوية  
DGCA/06-WP/42**

٥٩- أدخل المؤتمر عدة تغييرات على الفقرات أ) ٣، و ج) المنبثقة من الفقرة ١-١ من الاستنتاجات وأدخل تغييرات على الفقرة ٢-١ وأضاف تحت الفقرة ٢-١ فقرة جديدة فرعية برقم ج) عن جهود الايكو الرامية الى تحديث الجزء الثاني من الملحق السادس. وأضاف ملاحظة تحريرية جديدة تحت الفقرة الفرعية ٢-١ ب).

**الموضوع ٢-٣: الاستراتيجية الموحدة لسد ثغرات السلامة الجوية  
DGCA/06-WP/43**

٦٠- أدرج المؤتمر عدة تغييرات على الفقرة ٢-١ من التوصيات، وشدد في الفقرة الفرعية أ) ٧) على ضرورة قيام الدول باثبات عزمها السياسي على سد ثغرات السلامة الجوية.

**الموضوع ٢-٤: تبادل الاعتراف  
DGCA/06-WP/44**

٦١- بالإضافة الى تغييرات طفيفة على الفقرة ١-١ من الاستنتاجات، وأضاف المؤتمر فقرة فرعية جديدة برقم ١-١ ب) ٣) بشأن ظهور الجنسيات الوهمية والعمليات غير القانونية والأنشطة الاجرامية التي تهدد سلامة الطيران المدني.

٦٢- وأضاف المؤتمر توصيتين احدهما بشأن موضوع الجنسيات الوهمية والعمليات غير القانونية، والثانية عن التشاور بين الدول والأطراف قبل فرض حظر انفرادي على العمليات. وأدخل المؤتمر أيضا تغييرات طفيفة على بعض التوصيات الواردة في الفقرة ٢-١.

**الموضوع ٢-٥: تعزيز مراقبة السلامة  
DGCA/06-WP/45**

٦٣- اعتمد المؤتمر الاستنتاجات والتوصيات بصغتها الواردة في ورقة العمل DGCA/06-WP/45.

**الموضوع رقم ٣: ما وراء اطار العمل الحالي**

**الموضوع ٣-١: اطار العمل في مجال السلامة للقرن الحادي والعشرين  
DGCA/06-WP/46**

٦٤- وأضاف المؤتمر استنتاجا جديدا الى الفقرة ١-١ يخص الحاجة الى حشد الموارد من المؤسسات المالية والمانحين للمساعدة على تحسين سلامة الطيران المدني.

٦٥- أدخل المؤتمر تغييرات على التوصيات الراهنة وعلى الملاحظة التحريرية تحت الفقرة ٢-١، وأضاف توصيتين جديدتين بشأن مضاعفة جهود الايكاو لدراسة التطورات المقبلة في مراقبة السلامة الجوية على ضوء عولمة الطيران المدني الدولي، وبشأن النظر في اعداد ملحق جديد مخصص لاجراءات السلامة الجوية ويشمل الأحكام الملثمة بخصوص مراقبة السلامة الجوية وتقييم السلامة الجوية وادارة السلامة الجوية.

## الاعلان

- ٦٦- استعرض المؤتمر مسودة الاعلان الواردة في ورقة العمل DGCA/06-WP/47 واعتمدها بعد أن عدلها.
- ٦٧- أدخل المؤتمر بعض التغييرات على الاعلان، وأضاف فقرتين الى ديباجته تتعلقان بالاعتراف بالشهادات والاجازات الصادرة من دول أخرى، وبدور الايكاو في تسوية الخلافات.
- ٦٨- أضاف المؤتمر أيضا ثلاث فقرات جديدة الى منطوق الاعلان تخص ما يلي: الترويج للثقافة السليمة، والاعتراف بالشهادات والاجازات الصادرة من دول أخرى، واثبات الدول لزمها السياسي على سد ثغرات السلامة الجوية.

## كلمات الشكر

- ٦٩- بعد أن أنهى المؤتمر نظره في الاستنتاجات والتوصيات والاعلان، فوض رئيسه سلطة اعتماد ملخص المناقشات.
- ٧٠- أعرب ممثلو كندا واثيوبيا وهنغاريا والمكسيك وباكستان والمملكة العربية السعودية، وكذلك المراقب الموفد من اللجنة الأفريقية للطيران المدني، عن تقديرهم للروح القيادية والحكمة التي تحلى بها الرئيس طوال المؤتمر وطوال السنين التي قضاها في خدمة الايكاو ومجتمع الطيران المدني الدولي. وقدم المؤتمر شكره أيضا الى الأمين العام والأمانة العامة على جهودهم، والى حكومة كندا وبلدية مونتريال على حسن ضيافتهما.
- ٧١- شكر الرئيس المندوبين على ما أبدوه من تعاون ومساعدة طوال انعقاد هذا المؤتمر وطوال عمله في الايكاو.

## الاعلان

لما كانت اتفاقية الطيران المدني الدولي وملاحقها قد هيأت الاطار الضروري المطلوب للوفاء باحتياجات السلامة في أي نظام عالمي للطيران،

ولما كان رؤساء الطيران المدني يتحملون مسؤولية جماعية عن سلامة الطيران المدني الدولي،

وادراكا لأن اطار السلامة الجوية يجب أن يفيد جميع أصحاب المصلحة فائدة تامة وأن يتطور باستمرار لضمان استمرارية فاعليته وكفاءته في ظل البيئة التنظيمية والاقتصادية والفنية المتغيرة في القرن الحادي والعشرين،

وبالإشارة الى أن الشفافية وتبادل المعلومات في مجال السلامة الجوية دعامتان أساسيتان لسلامة نظام النقل الجوي،

وبالإشارة الى أن المادة ٣٣ من اتفاقية شيكاغو والقواعد القياسية ذات الصلة هي التي تنظم اعتراف الدولة بصحة الشهادات والاجازات الصادرة عن الدول الأخرى،

وبالإشارة الى دور الايكاو في فض المنازعات،

وادراكا لأن الثقة المتبادلة بين الدول، هي وثقة الجمهور، في سلامة النقل الجوي تتوقف على مدى الاطلاع على المعلومات الوافية عن السلامة الجوية،

وادراكا لأن السلامة الجوية تشكل مسؤولية مشتركة ولأن تحسينها في العالم لن يتسنى الا بقيادة الايكاو وبذل الجهود التعاونية والتعاضدية والمنسقة فيما بين جميع أصحاب المصلحة،

وادراكا لأن ادخال المزيد من التحسينات على السلامة الجوية في الدول وفيما بينها أمر يتطلب نهجا تعاونيا واستباقيا لتحديد وادارة الأخطار التي تهدد السلامة الجوية،

فان رؤساء الطيران المدني:

١- يلتزمون بتوطيد الاطار العالمي للسلامة الجوية عن طريق ما يلي:

أ) تبادل المعلومات المناسبة عن السلامة الجوية بأسرع ما يمكن بين الدول وجميع أصحاب المصلحة الآخرين في الطيران والجمهور، بما في ذلك الافصاح بأسرع ما يمكن عن معلومات نتائج تدقيق مراقبتهم للسلامة الجوية وفي موعد لا يتجاوز بأي حال ٢٣/٣/٢٠٠٨،

ب) ممارسة مراقبة السلامة الجوية على مشغليهم الجويين في ظل الامتثال التام للقواعد والتوصيات الدولية، والتأكد بأنفسهم من أن المشغلين الأجانب الذين يشغلون طائراتهم في اقليمها موضوعون تحت المراقبة الوافية من دولتهم، واتخاذ الاجراءات المناسبة حسب الاقتضاء للمحافظة على السلامة الجوية،

ج) التعجيل بتنفيذ نظم ادارة السلامة الجوية في صناعة الطيران استكمالاً للاطار التنظيمي الراهن،

د) وضع حلول قابلة للاستمرار في مجال السلامة الجوية، بما في ذلك انشاء أو تعزيز المنظمات والمبادرات الاقليمية والاقليمية الفرعية لمراقبة السلامة الجوية.

هـ) النهوض بثقافة سليمة.

هذا وان المؤتمر:

- ٢- يدعو الدول الى أن تعتمد على اعتبارات السلامة وحدها لا على امكانية كسب المزايا الاقتصادية عند الاعتراف بصحة الشهادات والاجازات الصادرة عن الدول الأخرى،
- ٣- يدعو الدول والايكاو وصناعة الطيران والمنظمات المانحة الى توجيه الموارد صوب اعداد حلول لمراقبة السلامة الجوية باستمرار،
- ٤- يدعو الدول والايكاو وصناعة الطيران الى دعم التنفيذ المنسق لنظم ادارة السلامة الجوية،
- ٥- يدعو الايكاو الى القيام بما يلي:
- (أ) أن تنشئ وتدعم بنشاط آليات لتبادل المعلومات تتيح تدفق معلومات السلامة الجوية بلا قيد بين جميع أصحاب المصلحة في الطيران،
- (ب) أن تضع في موعد أقصاه يونيو ٢٠٠٦ استراتيجية لنقل معلومات السلامة نقلا فعالا الى الجمهور،
- (ج) أن تنشئ آلية بموجب المادة ٢١ من اتفاقية شيكاغو لاتاحة المعلومات عن تسجيل الطائرات وعن مشغلي الطائرات،
- (د) أن تضع وتنفذ ارشادات اجراءات للتحقق من شروط الاعتراف بصحة الشهادات والاجازات وفقا للمادة ٣٣ من اتفاقية شيكاغو،
- (هـ) أن تدرس امكانية اعداد ملحق جديد بشأن مراقبة السلامة الجوية، وتقييم السلامة الجوية، وادارة السلامة الجوية،
- ٦- يدعو الدول الى اثبات عزمها السياسي على سد ثغرات السلامة الجوية، وأن تنشئ حسب الاقتضاء هيئة مستقلة للطيران المدني وتعطيها كافة الصلاحيات والتمويل الوافي لضمان المراقبة الفعالة للسلامة الجوية.
- ٧- يدعو الدول وصناعة الطيران الى تنسيق مبادراتها في مجال السلامة الجوية تنسيقا وثيقا مع الايكاو لضمان تحقيق أمثل المنافع للسلامة الجوية العالمية والتقليل من ازدواج الجهود.

-----

## الاستنتاجات والتوصيات

الموضوع رقم ١: حالة السلامة الجوية في الوقت الحاضر

- الموضوع ١-١: الاتجاهات العالمية والإقليمية في مجال السلامة الجوية  
 الموضوع ٢-١: حالة مراقبة السلامة الجوية  
 الموضوع ٣-١: مبادرات الدول والصناعة

١-١ الاستنتاج ١/١

١-١ وافق المؤتمر على الاستنتاجات التالية:

(أ) السلامة الجوية

بالرغم من أن النقل الجوي وسيلة مأمونة جدا للنقل، مازالت الحاجة تقضي بالمزيد من خفض عدد الحوادث، ولا سيما الحوادث المميتة، للمحافظة على ثقة الجمهور في سلامة النظام العالمي للنقل الجوي.

(ب) مراقبة السلامة الجوية

(١) أثبتت الدورة الأولى من برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية أن معظم الدول المتعاقدة لدى الايكاو قد أحرزت تقدما في تحسين قدراتها على مراقبة السلامة الجوية. لكن بعض الدول مازالت تعوزها القدرة على الممارسة السليمة لمسؤولياتها في مجال مراقبة السلامة الجوية بل وقد لا يتمكن بعضها أبدا من حشد الموارد البشرية والمالية وممارسة حجم الأنشطة الضروري لدعم انشاء جهاز مستقل فيها لمراقبة السلامة الجوية. ولذلك فمن الضروري التشجيع على اتباع نهج مثل انشاء المنظمات الاقليمية لمراقبة السلامة الجوية لأنها تتيح للدول تقاسم الموارد الضرورية لتنفيذ مسؤوليات كل دولة منها في مجال مراقبة السلامة الجوية.

(٢) ان عدم قيام عدد صغير من الدول بتقديم خطط اجراءاتها التصحيحية أو معلومات عن حالة تنفيذ خططها التصحيحية أمر مثير للقلق. وينبغي لهذه الدول أن تتعاون مع الايكاو تعاوننا تاما وأن تتخذ الاجراءات المقررة.

(ج) مبادرات الدول والصناعة

(١) من الأمور المشجعة أن الدول والصناعة اتخذت مبادرات عديدة لتحسين السلامة الجوية. وقد أحاط المؤتمر علما باهتمام بالمبادرات التي عرضتها عليه مختلف المجموعات الاقليمية المعنية بالسلامة الجوية (فريق سلامة الطيران التجاري، وفريق عموم البلدان الأمريكية للسلامة الجوية، والمبادرة المشتركة لاستراتيجيات السلامة، والمحطة الأرضية لخدمات الطيران، والفريق الاقليمي للسلامة الجوية في شمال آسيا، والفريق الاقليمي للسلامة الجوية في جنوب آسيا، والفريق الاقليمي للسلامة الجوية في جنوب شرق آسيا) ومختلف أنشطة الصناعة مثل

برنامج تدقيق السلامة التشغيلية الذي أنشأته الأيآتا، وبرنامج IS-BAO التابع للمجلس الدولي لطيران الأعمال، ولا سيما البرنامج الذي وضعتة جمهورية كوريا للمساعدة على رصد امتثال القواعد والتوصيات الدولية. وأحاط المؤتمر علما أيضا بأن بيانات السلامة الجوية التي تجمعها هذه المبادرات تعد مفيدة جدا للدول عندما تحضر أو تنفذ أنشطة مراقبة السلامة الجوية أو عندما تطور أنشطة السلامة الجوية.

(٢) ان مبادرات الدول والصناعة لتحسين السلامة الجوية مفيدة وفعالة، لكن قدرتها الكاملة لا تتحقق دائما بسبب عدم تحديد الأولويات، وبسبب ازدواج الجهود، وبسبب أوجه النقص في الاتصالات. ولذلك فان الدروس المستفادة والحلول التي وجدت في مختلف الأماكن وانطوت على درايات واجراءات وتقنيات، قد لا تكون موضع تقاسم بطريقة مفيدة للجميع. وقد رحب المؤتمر في هذا الاطار بانشاء مشروع خريطة الطريق للسلامة الجوية العالمية الذي أعدته الصناعة بناء على طلب الايكاو، لأن هذا المشروع سيوفر الأساس اللازم لكي تضع الايكاو اطارا عالميا لتنسيق سياسات ومبادرات السلامة الجوية.

(٣) كلما أسفر المزيد من المبادرات عن وضع قواعد تنظيمية اضافية، ينبغي أن تخضع هذه القواعد المقترحة لتقييم الأخطار وتحليل الجدوى الاقتصادية للتحقق من صلاحيتها الكاملة.

(٤) ينبغي للايكاو أن تحلل توصيات مختلف مجموعات السلامة الجوية الاقليمية، وأن تجري تقييما لها لتحديد ما اذا كانت بعض جوانب تلك التوصيات تستحق الادراج في القواعد والتوصيات والارشادات الدولية الصادرة عن الايكاو.

(٥) أكد المؤتمر من جديد على دور الايكاو المركزي في تأمين التنسيق الضروري للجهود عبر جميع أنشطة الدول والصناعة.

## ٢- التوصية ١/١

١-٢ وافق المؤتمر على التوصيات التالية:

### أ) السلامة الجوية

ينبغي أن يظل المزيد من تحسين السلامة الجوية، وخفض عدد الحوادث وعدد الحوادث المميتة وعدد الوفيات، هدفا يحتل أعلى أولوية في أعمال الايكاو، لأنه يقتضي نهجا شاملا واستباقيا ومنسقا بين الايكاو والدول والصناعة ومقدمي الخدمات.

### ب) مراقبة السلامة الجوية

ان المراقبة السليمة للسلامة الجوية من جانب الدول تشكل دعامة أساسية للسلامة الجوية. وبالنظر الى استمرار الصعوبات التي تواجه عدة دول وما تسفر عنه من ضرورة حصول تلك الدول على المساعدة، ينبغي للايكاو والدول والصناعة والمنظمات المانحة أن توجه مواردها صوب انشاء حلول قابلة للاستمرار في مجال مراقبة السلامة الجوية.



## (ج) مبادرات الدول والصناعة

ينبغي للايكاو، بالتعاون مع جميع الدول وأصحاب المصلحة، أن تواصل اعداد نهج متكامل لمبادرات السلامة الجوية، وذلك على أساس خريطة الطريق للسلامة الجوية العالمية لأنها تشكل اطارا عالميا لتنسيق سياسات ومبادرات السلامة الجوية.

## الموضوع رقم ٢: تحسين السلامة الجوية

## الموضوع ١-٢: الشفافية وتبادل معلومات السلامة

## ١- الاستنتاج ١/٢

## ١-١ وافق المؤتمر على الاستنتاجات التالية:

## (أ) حصول الدول والصناعة على المعلومات والمساعدات

(١) ان الشفافية هي حجر الزاوية في صرح السلامة الجوية. وينبغي لجميع الدول المتعاقدة وأصحاب المصلحة المعنيين أن يتعاونوا لضمان الحصول على المعلومات التي تقتضيها الادارة السليمة للسلامة الجوية. ويقتضي المزيد من التحسينات في السلامة الجوية مزيدا من تبادل معلومات السلامة الجوية فيما بين الدول المتعاقدة والايكاو وجميع أصحاب المصلحة في الطيران المدني.

(٢) ان تبادل المعلومات فيما بين الدول المتعاقدة أمر لا غنى عنه للمحافظة على الثقة المتبادلة.

(٣) ان تنفيذ الشفافية من جانب سياسة الدولة ازاء مستوى مراقبتها للسلامة الجوية يشكل دليلا واضحا على ادراك الدولة لأي مواطن ضعف قد تكون لديها، وحافزا للدول الأخرى والمانيين على تقديم المساعدات.

## (ب) اطلاع الجمهور على المعلومات

(١) ينبغي أن يتمكن الجمهور من الاطلاع بدون تأخير على المعلومات الضرورية ليتخذ قراره عن علم ازاء مدى سلامة النقل الجوي، بما في ذلك معلومات تدقيق مراقبة السلامة الجوية. ومع ذلك ستحتاج بعض الدول الى وقت أطول لتحديث نظمها وجعلها قادرة على اتاحة معلومات التدقيق للجمهور.

(٢) ينبغي أن تتبع الايكاو استراتيجية لابلاغ معلومات السلامة الجوية المستمدة من تقارير البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية ابلاغا فعالا الى الجمهور. وينبغي ألا تستخدم المعلومات الا لأغراض السلامة الجوية وحدها.

(٣) رأى المؤتمر أن الاجراء الذي تتبعه الايكاو لاطلاع الجمهور على معلومات السلامة مناسب.

(ج) تنفيذ المادة ٢١ من اتفاقية شيكاغو  
ينبغي لكل دولة متعاقدة أن تحصل على معلومات موثوقة وموقوتة عن التسجيل والملكية والسيطرة بخصوص الطائرات المشغلة عادة في الملاحة الدولية.

(د) الشفافية وتبادل المعلومات عن صلاحية الطائرات للطيران  
(١) ان تنفيذ قاعدة بيانات مركزية تسهل تبادل المعلومات في حينها عن صلاحية الطائرات المشغلة في عمليات النقل الجوي التجاري، يشكل وسيلة لتحسين السلامة الجوية.  
(٢) ان الاتصال وتبادل المعلومات عن صلاحية الطائرات للطيران بين دول التصميم ودول التسجيل أمر لا غنى عنه للسلامة الجوية.

٢- التوصية ١/٢

١-٢ وافق المؤتمر على التوصيات التالية:

(أ) حصول الدول والصناعة على المعلومات والمساعدات  
(١) ينبغي أن تظل نتائج التدقيق الذي جرى بموجب النهج التجميعي الشامل مفتوحة أمام جميع الدول المتعاقدة.  
(٢) ينبغي للمجلس أن يسهل تنفيذ نظم ابلاغ "الثقافة السليمة" في الدول المتعاقدة، وذلك من أجل التشجيع على تبادل المعلومات عن الحوادث والوقائع وجميع المعلومات الأخرى المتعلقة بالسلامة الجوية. وينبغي لهذه "الثقافة السليمة" أن تهيئ بيئة تشجع وتسهل تقديم التقارير وتبادل المعلومات.  
(٣) ينبغي للدول أن تتوخى الشفافية التامة لتمكين الدول الأخرى والمانحين من تقديم المساعدة بمزيد من السرعة والفاعلية لسد ثغرات السلامة الجوية.  
(٤) ينبغي للمجلس أن ينظر في اعداد تقرير سنوي عن بنية الطيران الأساسية والتحسينات المطلوبة فيها، وذلك لمساعدة المانحين على تخصيص الدعم الذي تحتاجه الدول المتعاقدة.

(ب) اطلاع الجمهور على المعلومات

(١) ينبغي حث الدول على اعطاء موافقتها لكي تنشر الايكاو بأسرع ما يمكن نتائج العمليات الأولية لتدقيق مراقبة السلامة الجوية أو نتائج متابعة التدقيق، وذلك باتباع الشكل المختصر الوارد في ورقة المعلومات DGCA/06-IP/39. ويجوز للدول أن تسمح للايكاو بنشر التقارير الختامية عن تدقيق مراقبة السلامة الجوية، المستمدة من دورة التدقيق الأولية.  
(٢) ينبغي أن تتاح للدول التي تتبادل معلومات الايكاو عن مراقبة السلامة الجوية فرصة تقديم تعليقاتها على التقدم الذي أحرزته بعد اجراء التدقيق فيها، وذلك لنشرها في القسم المخصص لمعلومات التدقيق في موقع الايكاو على الانترنت.

(٣) ينبغي للمجلس أن يضع في مايو ويونيو ٢٠٠٦ إجراءات مستمرة تتيح اطلاع الجمهور على المعلومات ذات الصلة عن عمليات تدقيق مراقبة السلامة الجوية التي أجريت بموجب النهج التجميعي الشامل.

(٤) رهنا بوضع هذه الإجراءات المقترحة في الفقرة (٣) أعلاه، ينبغي للدول أن تأذن للايكاو بأن تنشر على الجمهور المعلومات ذات الصلة عن عمليات تدقيق مراقبة السلامة الجوية التي أجريت بموجب النهج التجميعي الشامل. على أن تنشر هذه المعلومات بموجب نموذج موافقة مستقل.

(٥) ينبغي للمجلس أن يضع نظاما لتقييم وتصنيف نتائج البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية حسب العناصر الحرجة لنظام مراقبة السلامة الجوية، وذلك لتقييم قدرة كل دولة متعاقدة على مراقبة السلامة الجوية بدون تصنيف أو ترتيب الدول، وأن يقدم تقريرا عن ذلك الى الجمعية العمومية في سنة ٢٠٠٧.

(٦) ينبغي للدول المتعاقدة أن تعطي موافقتها على نشر المعلومات ذات الصلة في أقرب وقت ممكن وذلك، على أي حال، في موعد أقصاه ٢٣/٣/٢٠٠٨. وبعدئذ تصدر الايكاو نشرة صحفية تذكر فيها أسماء الدول التي لم تأذن بنشر نتائج التدقيق الذي جرى فيها، وتضع هذه النشرة الصحفية في موقع الايكاو المفتوح للجمهور على الانترنت. وينبغي تقديم تقرير مرحلي الى كل دورة من دورات المجلس والى الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية في سنة ٢٠٠٧.

#### (ج) تنفيذ المادة ٢١ من اتفاقية شيكاغو

ينبغي للمجلس أن يضمن أن الدول المتعاقدة تحصل على معلومات موثوقة وموقوتة عن التسجيل والملكية والسيطرة بخصوص الطائرات المشغلة عادة في الملاحة الدولية. وينبغي للدول المتعاقدة أن تتعاون مع الايكاو على تقديم المعلومات المطلوبة وفقا للخطط التوجيهية والاجراءات التي توضع لهذا الغرض.

#### (د) الشفافية وتبادل المعلومات عن صلاحية الطائرات للطيران

(١) ينبغي للمجلس أن يدرس امكانية انشاء برنامج تطبيقي موسع لقاعدة بيانات حتى يتسنى للدول المتعاقدة أن تتبادل بصفة طوعية معلومات صلاحية طيران الطائرات المشغلة عادة في العمليات الدولية.

(٢) ينبغي لدول التصميم ودول التسجيل أن تعقد اتفاقا بخصوص صلاحية الطائرات للطيران، على النحو المبين في دليل صلاحية الطائرات للطيران (Doc 9760)، وذلك لتشجيع تبادل المعلومات فيما بين الدول عن صلاحية الطائرات للطيران.

## الموضوع ٢-٢: ادارة السلامة الجوية

## ١- الاستنتاج ٢/٢

## ١-١ وافق المؤتمر على الاستنتاجات التالية:

## (أ) نظم ادارة السلامة

(١) ان منظمات الطيران المدني، بما فيها هيئات الطيران المدني، تعمل تحت الضغوط لتؤدي الصلاحيات المسندة اليها بموارد دائبة النقصان، وبالتالي فانها تواجه مسائل الكفاءة.

(٢) ان نظام ادارة السلامة يزود منظمات الطيران المدني بنهج يعتمد على البيانات لوضع الأولويات للموارد بحيث توجه صوب تبيد شواغل السلامة الجوية التي تنطوي على أكبر خطر احتمالي، وصوب الأنشطة التي يرجح أن تحقق أكبر عائد من الموارد المستثمرة.

(٣) دلت الخبرة المكتسبة على أن فوائد نظام ادارة السلامة تشمل ما يلي:

- خفض معدلات الوقائع والحوادث.
- المزيد من الكفاءة التشغيلية، مثل قلة العودة الى بوابات المغادرة وقلة الغاء الرحلات الجوية.
- تحسين معنويات الموظفين نتيجة لتمتعهم بالمزيد من السلطة ورؤيتهم للنتائج من خلال نظام ادارة السلامة.
- خفض أفساط التأمين.
- تحقيق وفورات ملموسة للمشغلين، لأن معرفة المخاطر التشغيلية ومنع وقوع الحوادث يسفران عن وفورات ضخمة.
- قلة التدخل بأعمال المراقبة، لأن المشغلين يديرون أنشطتهم اليومية بأنفسهم. وتكتفي الهيئة التنظيمية بالاشراف على مدى فاعلية النظم.

(٤) ان الامكانيات الكاملة لنظام ادارة السلامة لن تتحقق الا اذا اعتمدت مفهومه جميع الدول المتعاقدة في جميع أنحاء العالم، واعتمده من خلال الدول أكبر عدد ممكن من منظمات الطيران. ولكي يتحقق هذا التنفيذ العالمي ينبغي للدول أن تعي تماما مفهوم نظام ادارة السلامة وأن تحصل على جميع المعلومات عنه وعن الوسائل والأدوات اللازمة لتنفيذه.

(٥) ينبغي النظر في اعداد ارشادات اضافية وتنظيم ندوات وحلقات عملية لمساعدة الدول والمشغلين على تنفيذ نظام ادارة السلامة. وتسهيلا لذلك ينبغي الاعتماد على الخبرة الراهنة المتوفرة لدى الدول والمنظمات الدولية الخبيرة باعداد وتنفيذ نظام ادارة السلامة.

- (ب) النظر في اعداد ملحق جديد باتفاقية شيكاغو يخص اجراءات السلامة الجوية  
ينبغي النظر في استكمال مجموعة ملاحق اتفاقية شيكاغو بملحق محدد يتضمن الأحكام الملئمة  
لمراقبة السلامة الجوية وتقييم السلامة الجوية وادارة السلامة الجوية.
- (ج) تحديث الجزء الثاني من الملحق السادس  
أكد المؤتمر الحاجة الى تحديث الجزء الثاني: الطيران العام الدولي — الطائرات من الملحق السادس —  
تشغيل الطائرات.

٢-٢ التوصية ٢/٢

١-٢ وافق المؤتمر على التوصيات التالية:

(أ) نظم ادارة السلامة

- (١) ينبغي أن تنفذ الدول نظم ادارة السلامة في جميع التخصصات المتعلقة بالسلامة الجوية.
- (٢) ينبغي أن تشرع الدول في تعاون بعيد الأثر مع الايكاو لتنظيم برنامج الدورات التدريبية، وذلك  
برعاية احدى دورات التدريب السبع و/أو بتقديم خدمات خبراء ادارة السلامة الجوية لدعم فرق  
الايكاو.
- (٣) ينبغي أن تتبادل الدول المعلومات اللازمة للمضي قدما في تنفيذ نظام ادارة السلامة من خلال  
تقديم مشورة الخبراء والأدوات والوسائل الأخرى.
- (٤) ينبغي أن تلتزم الدول بتنفيذ نظام ادارة السلامة بأسرع ما يمكن في جميع أنحاء العالم استنادا  
الى الأحكام ذات الصلة التي أقرها مجلس الايكاو.
- (٥) ينبغي أن يواصل مجلس الايكاو عمله من أجل وضع مواد تدريبية وارشادية وغيرها من  
الأدوات التي تمكن الدول المتعاقدة من الاسراع بتنفيذ نظام ادارة السلامة.

(ب) النظر في اعداد ملحق جديد باتفاقية شيكاغو يخص اجراءات السلامة الجوية

ينبغي أن تدرس الايكاو المزيد من تنسيق شروط ادارة السلامة، وأن تنظر في اعداد ملحق جديد  
مخصص لاجراءات السلامة الجوية ويشمل الأحكام الملئمة بخصوص مراقبة السلامة الجوية وتقييم  
السلامة الجوية وادارة السلامة الجوية.

ملاحظة تحريرية — التوصية الواردة أعلاه مطابقة للفقرة (ح) من التوصية ١/٣ التي وردت تحت  
الموضوع ١-٣.

(ج) ينبغي أن تواصل الايكاو جهودها الرامية الى تحديث الجزء الثاني من الملحق السادس.

## الموضوع ٢-٣: الاستراتيجية الموحدة لسد ثغرات السلامة الجوية

## ١- الاستنتاج ٣/٢

١-١ وافق المؤتمر على الاستنتاجات التالية:

## أ) المساعدات التي تقدم الى الدول

(١) بالرغم من عمليات التدقيق وبعثات متابعة التدقيق التي تمت في اطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، لم يتمكن عدد ملحوظ من الدول من تنفيذ خطط اجراءاتها التصحيحية والوفاء بالتزاماتها في مجال السلامة الجوية.

(٢) ان برنامج الاستراتيجية الموحدة الذي وضعته الايكاو يشكل أداة قيمة لتنسيق تقديم المساعدات الى الدول المتعاقدة وانشاء المبادرات الاقليمية لمراقبة السلامة الجوية. وبوسع هذا البرنامج أن يضمن تقديم أحسن المساعدات.

(٣) ان التركيز الخاص ينصب على أهمية اعطاء الاستقلالية لهيئات الطيران المدني، لأن غياب هذه الاستقلالية يشكل عائقاً خطيراً أمام تنفيذ مراقبة السلامة الجوية في بعض الدول.

(٤) ان الشراكات الاقليمية والمنظمات أو المبادرات الاقليمية لمراقبة السلامة الجوية تمثل وسائل جيدة لتمكين الدول من الوفاء بالتزاماتها في مجال مراقبة السلامة الجوية، ومن تحقيق نتائج طويلة الأجل وقابلة للاستمرار بدعم من مختلف أصحاب المصلحة.

(٥) ينبغي تنسيق التمويل الذي يقدمه التسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية بوصفه آلية تمويل (لا بوصفه أداة تنفيذ) والتمويل الذي يقدمه المانحون الدوليون الآخرون، من أجل الحصول على أفضل النتائج.

(٦) لا بد للايكاو من أن تحسن فاعلية مساعداتها الفنية وزيادة مشاركة مكاتبها الاقليمية في هذه المساعدات حتى يتسنى تقديم الدعم الفني الأكثر فاعلية وتدريب الخبراء الوطنيين.

## ب) تبادل المعلومات

(١) ان تبادل المعلومات الحرجة عن السلامة الجوية فيما بين الدول المتعاقدة التي تمارس مهام مراقبة السلامة الجوية يعزز التوحيد القياسي ويحسن تنفيذ تدابير السلامة ويقلل من ازدواج الجهود.

(٢) ان برنامج تبادل معلومات السلامة الجوية (FSIX) الذي استهلته الايكاو على الانترنت، يشكل وسيلة عملية لتسهيل تبادل المعلومات المتعلقة بالسلامة الجوية فيما بين الدول الأعضاء والصناعة.

## ٢- التوصية ٣/٢

١-٢ وافق المؤتمر على التوصيات التالية:

(أ) تقديم المساعدات الى الدول

(١) ينبغي تشجيع الدول المتعاقدة على النهوض بانشاء منظمات اقليمية ومنظمات اقليمية فرعية دعما لتعزيز قدرات الدول على مراقبة السلامة الجوية.

(٢) لكي تفي الدول المتعاقدة بالالتزامات التي قطعتها على نفسها بموجب اتفاقية شيكاغو، ينبغي لها أن تحسن تعاونها الثنائي والاقليمي على اعداد الترتيبات الملائمة لأداء التزامات مراقبة السلامة عندما لا تملك كل منها بمفردها الموارد الكافية البشرية والفنية والمالية.

(٣) ينبغي للدول المتعاقدة التي تحتاج الى المساعدة أن تتسق طلباتها مع وحدة برنامج الاستراتيجية الموحدة من أجل التأكد من أن خطط عملها ستسفر على وجه الاحتمال عن النتائج المستتوية، وتحديد أنسب آليات المساعدة. ويمكن توجيه المساعدات من خلال مختلف القنوات ومنها برنامج التعاون الفني.

(٤) ينبغي للايكافو والدول أن تحسن فاعلية وتنسيق أدوات المساعدة الفنية وآليات التمويل اللازمة لسد ثغرات السلامة الجوية، بما في ذلك التسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية.

(٥) ينبغي للايكافو أن تزيد من مشاركة مكاتبها الاقليمية في تقديم المساعدات، بحيث توفر دعما فنيا أكثر فاعلية لصالح الدول المتعاقدة، وتشجع انشاء المزيد من المنظمات الاقليمية والمنظمات الاقليمية الفرعية التي تجري مراقبة السلامة الجوية.

(٦) ينبغي للايكافو أن تكيف أساليب عملها بحيث تتيح المشاركة الكاملة من جانب المنظمات الاقليمية التي تجري مراقبة السلامة الجوية والأعمال الفنية، وأن تطلب من الأمين العام طبقاً للفقرة ٧ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٣٥-٧ أن يواصل تعزيز التنسيق والتعاون بين برنامج الايكافو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وبرامج التدقيق التي تمارسها المنظمات الأخرى في مجال السلامة الجوية.

(٧) ينبغي للدول المتعاقدة أن تثبت عزمها السياسي على سد ثغرات السلامة الجوية، وذلك بأن تنشئ حسب الاقتضاء وبأسرع ما يمكن هيئات طيران مدني مستقلة ومتمتعة بكافة الصلاحيات وممولة على النحو الوافي لمراقبة السلامة الجوية.

(٨) ينبغي للدول والهيئات صاحبة المصلحة والمؤسسات المالية، القادرة على العطاء، أن تقدم المساهمات المالية و/أو المساهمات العينية لدعم الدول التي تحتاج الى المساعدة من برنامج الاستراتيجية الموحدة على سد ثغرات مراقبة السلامة الجوية.

(ب) تبادل المعلومات (برنامج FSIX)

ينبغي تشجيع الدول المتعاقدة والمنظمات الصناعية والمهنية ذات الصلة على تقديم الارشادات والمعلومات المتعلقة بالسلامة الى مجتمع الطيران المدني الدولي من خلال الموقع الذي فتحته الايكافو على الانترنت لتبادل معلومات السلامة الجوية (برنامج FSIX).

## الموضوع ٢-٤: تبادل الاعتراف

## ١- الاستنتاج ٤/٢

١-١ وافق المؤتمر على الاستنتاجات التالية:

## (أ) التحقق

قبل الاعتراف بصحة الشهادات والاجازات، لا بد من التحقق من أن شروط هذا الاعتراف قد استوفيت، أي التحقق من أن هذه الوثائق قد صدرت بموجب شروط تساوي على الأقل القواعد القياسية المنطبقة الصادرة عن الايكاو.

## (ب) الاعتراف بالطائرات الأجنبية ومراقبتها

(١) ان الدولة هي التي يجب عليها أن تضمن السلامة في المجال الجوي لاقليمها، بما في ذلك سلامة عمليات طائرات المشغلين الأجانب.

(٢) من المستصوب وضع اجراءات لتنسيق الاعتراف بصحة الشهادات والاجازات، ووضع نهج موحد لمراقبة عمليات الطائرات الأجنبية. ولهذا الغرض ينبغي للايكاو أن تعد الخطوط التوجيهية والاجراءات الضرورية.

(٣) الجنسيات الوهمية والعمليات غير القانونية والأنشطة الاجرامية التي تهدد سلامة الطيران المدني.

## (ج) بند السلامة الجوية

(١) من المستصوب ادراج بند يخص السلامة الجوية في الاتفاقات الثنائية، وتوجد لهذا البند نصوص نموذجية جاهزة.

(٢) من الضروري اجراء حوار مستمر، ومراقبة المشغلين الجويين الأجانب، من أجل المحافظة على صلاحية هذه الاتفاقات.

## ٢- التوصية ٤/٢

١-٢ وافق المؤتمر على التوصيات التالية:

## (أ) التحقق

ينبغي للدول أن تتحقق من أن الشروط التي صرفت بها أو اعتمدت بها الدول الأخرى الشهادات والاجازات تساوي على الأقل القواعد القياسية الدولية المنطبقة، وذلك قبل الاعتراف بصحة هذه الوثائق.

## (ب) الاعتراف بالطائرات الأجنبية ومراقبتها

(١) ينبغي للايكاو أن تعد الخطوط التوجيهية والاجراءات اللازمة لمساعدة الدول على ضمان أقصى درجة ممكنة من التوحيد في شروط الاعتراف بصحة الشهادات والاجازات، وفي مراقبة عمليات الطائرات الأجنبية في أقاليمها.



- (٢) ينبغي للدول أن تضع قواعد تشغيلية طبقاً لاتفاقية شيكاغو وعلى أساس غير تمييزي لتنظيم قبول ومراقبة المشغلين الجويين الأجانب في أقاليمها.
- (٣) ينبغي للدول أن تنفذ وتعزز مراقبة عمليات الطائرات الأجنبية في أقاليمها، وأن تتخذ الاجراءات المناسبة التي تقتضيها الضرورة للمحافظة على السلامة الجوية.
- (٤) ينبغي للدول أن تقضي على الجنسيات الوهمية وأن تمنع العمليات غير القانونية وامكانية تصدير هذه الأنشطة من أي دولة أو مجموعة من الدول الى أخرى، وأن تتبادل المعلومات لهذا الغرض.

## (ج) بند السلامة الجوية

- (١) ينبغي للدول أن تدرج بندا يخص السلامة الجوية في اتفاقات الخطوط الجوية الثنائية، استناداً الى النص النموذجي لبند السلامة الجوية الذي وضعته الايكاو.
- (٢) ينبغي عادة للدول والأطراف أن تتشاور فيما بينها قبل أن تشرع في أي أنشطة انفرادية لمنع العمليات.

## الموضوع ٢-٥: تعزيز مراقبة السلامة

## ١- الاستنتاج ٥/٢

## ١-١ وافق المؤتمر على الاستنتاجات التالية:

## (أ) البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية

- (١) لا بد من التعاون التام من جانب الدول لتشغيل البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية على المستوى الأمثل. ولهذه الغاية لا بد من قبول عمليات التدقيق في الموقع على أساس الجداول التي تعدها الايكاو.
- (٢) ينبغي انشاء آلية اضافية للاسراع بتبديد أهم مخاوف السلامة التي كشفها البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، وأن تطلب هذه الآلية الى الدول أن تبدد هذه المخاوف في حينها بالطريقة التي وافقت عليها الأمانة العامة، وتعديل مذكرة التفاهم العمومية تبعاً لذلك.

## (ب) الاستراتيجية الموحدة

ان الاستراتيجية الموحدة لسد ثغرات السلامة الجوية تقتضي جهداً مستمراً من جانب جميع أصحاب المصلحة بما يضمن العثور على الحلول الفعالة والمستمرة لمراقبة السلامة الجوية والامتثال التام للأحكام المتعلقة بالسلامة الجوية.

## (ج) المساعدات المباشرة

يقتضي الأمر وضع تدابير مؤقتة تضمن اتاحة فرصة عادلة أمام كل دولة متعاقدة لتشغيل خطوط جوية دولية. ومن المعترف أن تقوم الايكاو بدور ايجابي في تحديد الدول التي تحتاج الى اجراءات فورية لتشرع في تعزيز مراقبتها للسلامة الجوية، وأن تتشاور الايكاو مع الدول المعنية من أجل تنفيذ

حل مؤقت فوري لمشغليها الجويين. ولتحقيق هذا الغرض يمكن انشاء هيئة جامعة لمفتشي السلامة الدوليين وغيرهم من خبراء مراقبة السلامة الجوية. وهذا الأمر يقتضي تعاوننا سخيا من جانب الدول وأصحاب المصلحة القادرين على العطاء. وينبغي تبعا لذلك اعداد خطة تدير بها الايكاو تقديم المساعدات المباشرة الى الدول والمشغلين الجويين.

## ٢- التوصية ٥/٢

١-٢ وافق المؤتمر على التوصيات التالية:

### (أ) البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية

- (١) ينبغي للدول أن تتعاون مع البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية تعاوننا تاما يشمل قبول عمليات التدقيق في الموقع حسب الجداول التي وضعتها الايكاو.
- (٢) ينبغي للايكاو أن تنشئ آلية اضافية للاسراع بتبديد أهم مخاوف السلامة الجوية التي كشف عنها البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، وأن تعدل مذكرة التفاهم العمومية تبعا لذلك.

### (ب) الاستراتيجية الموحدة وتقديم المساعدات المباشرة

- (١) ينبغي للايكاو أن تنظر في جدوى اعداد خطة تعتمد عليها الجمعية العمومية في دورتها المقبلة لتدير بها الايكاو المساعدات التي تقدم مباشرة الى الدول التي مازالت قدراتها على مراقبة السلامة الجوية غير وافية، والى المشغلين الجويين في تلك الدول، وذلك على أساس هيئة جامعة لمفتشي السلامة الدوليين وغيرهم من خبراء مراقبة السلامة الجوية الذين تتيحهم الدول ويتيحهم أصحاب المصلحة الآخرون. وينبغي أن تراعي هذه الخطة المسائل التي أثرت في ورقة العمل DGCA/06-WP/28 وكذلك الصعاب القانونية والمالية المحتملة.
- (٢) ينبغي للايكاو أن تنظر في تخصيص الأموال اللازمة لبرنامج الاستراتيجية الموحدة، وأن تقدم المساعدات في مجال مراقبة السلامة الجوية بدون تجاوز الميزانية البرنامجية للسنوات الثلاث ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠.

## الموضوع رقم ٣: ما وراء اطار العمل الحالي

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

### ١- الاستنتاج ١/٣

١-١ وافق المؤتمر على الاستنتاجات التالية:

- (أ) أصبح التحرير الاقتصادي سمة حاسمة في الطيران المعاصر، وأصبح يترك أثرا كبيرا على صناعة الطيران. ولا بد من ضمان استمرار وفاء اطار السلامة الجوية باحتياجات تنمية الطيران المدني الدولي بسلامة وانتظام.
- (ب) لا بد من توضيح مفهوم "المشغل" وعلاقته بالدولة المسؤولة عن مراقبة سلامة رحلاته الجوية.

- (ج) ينبغي أن يعاد النظر في محتوى وطبيعة وهياكل ملاحق اتفاقية شيكاغو بما يضمن أن قواعد الايكاو الدولية تركز على أهداف السلامة، وتعطي في الوقت ذاته مزيداً من المرونة للدول المتعاقدة في اختيار وسائل تنفيذ هذه القواعد.
- (د) لا بد من تحقيق مستوى أعلى من تنسيق أنشطة التعاون الفني، من أجل التقليل من ازدواج الجهود ومن أجل تحقيق الفائدة لأكبر عدد ممكن من الدول.
- (هـ) لا بد من حشد الموارد من المؤسسات المالية والمانحين للمساعدة على تحسين سلامة الطيران المدني.
- (و) ان الجنسيات الوهمية موجودة في الطيران المدني اليوم وينبغي ألا تقبل.

٢- التوصية ١/٣

١-٢ وافق المؤتمر على التوصيات التالية:

- (أ) ينبغي للمجلس أن ينظر في توسيع نطاق تعريف "دولة المشغل" و"المشغل" بأن يحدد الربط الضروري بين "محل العمل الرئيسي" والمكان الذي توجد فيه "المراقبة التشغيلية"، لأن هذا الربط وسيلة لتحديد الدولة المسؤولة عن مراقبة السلامة الجوية.
- (ب) ينبغي للدول المتعاقدة أن تفي بالتزامها المنصوص عليه في المادة ٨٣ من اتفاقية شيكاغو، بأن تسجل اتفاقاتها طبقاً لقواعد تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران لدى الايكاو (Doc 6685).
- (ج) ينبغي للايكاو أن تضع ارشادات لتستعين بها سلطات الطيران المدني في الدول على تنفيذ سياسات اقتصادية وفنية متماسكة.
- (د) ينبغي للايكاو أن تنظر في تحسين اجراءات اعداد واعتماد القواعد والتوصيات الدولية، وذلك عن طريق ما يلي:
- (١) اجراء 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 ابلاغ اختلافات عنها الا في حالات استثنائية، وتحديد القواعد القياسية ذات الطبيعة الفنية التفصيلية التي ينبغي تحويلها الى توصيات أو حذفها من ملاحق الايكاو وجعلها مواد ارشادية.
- (هـ) ينبغي لجميع أصحاب المصلحة العاملين في تصميم وتمويل المشاريع الرامية الى زيادة السلامة الجوية في البلدان منخفضة الدخل أن يعززوا تعاونهم وأن يتبادلوا المعلومات والخبرة لتفادي ازدواج الجهود.
- (و) ينبغي للمجلس أن يدرس مسألة الجنسيات الوهمية، واضعاً في اعتباره الخبرة التي اكتسبتها المنظمات الدولية الأخرى.
- (ز) ينبغي للايكاو أن تضاعف جهودها الرامية الى التعامل مع التطور المستقبلي لمراقبة السلامة الجوية، واضعة في اعتبارها عولمة الطيران المدني الدولي.

(ح) ينبغي أن تدرس الايكاو المزيد من تنسيق شروط ادارة السلامة، وأن تتظر في اعداد ملحق جديد مخصص لاجراءات السلامة الجوية ويشمل الأحكام الملانمة بخصوص مراقبة السلامة الجوية وتقييم السلامة الجوية وادارة السلامة الجوية.

ملاحظة تحريرية — التوصية الواردة أعلاه مطابقة للفقرة ب) من التوصية ١/٢ التي وردت تحت الموضوع ٢-٢.

— انتهى —

© ICAO 2006  
NOT FOR SALE  
5/06, A/P1/50

Order No. 9866  
Printed in ICAO