



مؤتمر رؤساء الطيران المدني الخاص بالاستراتيجية العالمية للسلامة الجوية

مونتريال، من ٢٠ الى ٢٢/٣/٢٠٠٦

الاستنتاجات والتوصيات

الموضوع رقم ١: حالة السلامة الجوية في الوقت الحاضر

١ - الاستنتاجات

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 وضعته 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 - التوصيات

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 - الاستنتاجات

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 والمانحين 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.

(ج) تنفيذ المادة ٢١ من اتفاقية شيكاغو

(١) 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 - التوصيات

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 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 اجراءات مستمرة تتيح اطلاع الجمهور على المعلومات ذات الصلة عن عمليات تدقيق مراقبة السلامة الجوية التي أجريت بموجب النهج التجميعي الشامل.
- (٤) رهنا بوضع هذه الاجراءات 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 للاطلاع على نتائج البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية حسب العناصر الحرجة لنظام مراقبة السلامة الجوية، وذلك لتقييم قدرة كل دولة متعاقدة على مراقبة السلامة الجوية، وأن يقدم تقريراً 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 للخطوط 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 - الاستنتاجات

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 تبديد شواغل السلامة الجوية التي تتطوي 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 أقساط 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 الامكانات 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 الملائمة 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 - التوصيات

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 الايكالو لتنظيم برنامج الدورات التدريبية، وذلك برعاية احدى دورات التدريب السبع و/أو بتقديم خدمات خبراء ادارة السلامة الجوية لدعم فرق الايكالو.
- (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 الملائمة بخصوص مراقبة السلامة الجوية وتقييم السلامة الجوية وادارة السلامة الجوية.
- ج) ينبغي أن تواصل الايكاو جهودها الرامية الى تحديث الجزء الثاني من الملحق السادس.

الموضوع ٢-٣: الاستراتيجية الموحدة لسد ثغرات السلامة الجوية

١- الاستنتاجات

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 عائقا خطيرا 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 الايكاف على الانترنت، يشكل وسيلة عملية لتسهيل تبادل المعلومات المتعلقة بالسلامة الجوية فيما بين الدول الأعضاء والصناعة.

٢ - التوصيات

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 المستنوبة، وتحديد أنسب آليات المساعدة. ويمكن توجيه المساعدات من خلال مختلف القنوات ومنها برنامج التعاون الفني.
- (٤) ينبغي للايكاف 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 للايكاف 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 للايكاف أن تكيف أساليب عملها بحيث تتيح المشاركة الكاملة من جانب المنظمات الاقليمية التي تجري مراقبة السلامة الجوية والأعمال الفنية، وأن تطلب من الأمين العام طبقا للفقرة ٧ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٣٥-٧ أن يواصل تعزيز التنسيق والتعاون بين برنامج الايكاف 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، القدرة 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 فتحتة الايكاو على الانترنت لتبادل معلومات السلامة الجوية (برنامج FSIX).

الموضوع ٢ - ٤: تبادل الاعتراف

١ - الاستنتاجات

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 - التوصيات

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 للإيكاو 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 طبقا 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، استنادا الى النص النموذجي لبند السلامة الجوية الذي وضعته الإيكاو.

(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 - الاستنتاجات

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 الإيكاو.

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 المعترم 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 تعاوناً سخياً من جانب الدول وأصحاب المصلحة القادرين على العطاء. وينبغي تبعاً لذلك اعداد خطة تدبير بها الايكاو تقديم المساعدات المباشرة الى الدول والمشغلين الجويين.

٢ - التوصيات

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 تعاوناً تاماً 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 تبعاً لذلك.

(ب) الاستراتيجية الموحدة وتقديم المساعدات المباشرة

- ١) ينبغي للايكاو أن تنتظر في جدوى اعداد خطة تعتمد عليها الجمعية العمومية في دورتها المقبلة لتدبير 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 أثيرت في ورقة العمل DGCA/06-WP/28 وكذلك الصعاب القانونية والمالية المحتملة.

- ٢) ينبغي للايكاو أن تنتظر 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 - الاستنتاجات

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 مزيدا 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 - التوصيات

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 طبقا 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 تنتظر 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، واضعا 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.

ملاحظة تحريرية: تم توحيد التوصية الواردة في ورقة العمل WP/46 بشأن النظر في اعداد ملحق يخص اجراءات السلامة مع التوصية المشابهة التي وردت في ورقة العمل WP/42 برقم ٢-١ ب) وبمعنوان "اعداد ملحق باتفاقية شيكاغو يخص السلامة الجوية تحت الموضوع ٢-٢".

— انتهى —