



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

TEL.: +1 (514) 954-6709

Ref.: AN 11/41-05/87

٢٠٠٥/٨/١٢

الموضوع: اجراءات الشفافية والافصاح عن
القصور البالغ في امتثال القواعد والتوصيات
الدولية المتعلقة بالسلامة الجوية
الاجراء المطلوب: الاحاطة علما

تحية طيبة وبعد،

١- أتشرف بإفادتكم بأن المجلس أحاط علما في الجلسة ١٢ من دورته ١٧٥ المعقودة في ٢٠٠٥/٦/١٠ بمعلومات التقرير المرحلي عن التنفيذ العام للدورة الأولى من عمليات برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، والتي دلت على أن التدقيق جرى في ١٨١ دولة من ١٨٨ دولة متعاقدة، وأن بعثات متابعة التدقيق أوفدت الى ١٦٢ دولة منها، وأن التقدم كان ملحوظا عموما في تنفيذ الخطط التصحيحية التي وضعتها الدول لتعزيز أجهزتها المسؤولة عن مراقبة السلامة الجوية. لكن عددا من الدول لا تزال تواجه في هذا الصدد صعوبا تعزى أساسا الى نقص الموارد. هذا فضلا عن أن القلق مازال قائما في مجال مراقبة السلامة الجوية في معظم الدول التسع عشرة التي لم توفد إليها بعد بعثات المتابعة.

٢- ان الغرض الرئيسي من ائاحة نتائج تدقيق مراقبة السلامة الجوية لجميع الدول هو موافاة الدول المتعاقدة بالمعلومات الكافية لكي تتخذ قراراتها وهي على علم بمدى قدرة مراقبة السلامة الجوية في الدول التي جرى فيها التدقيق، وتركز على دورها في مراقبة جميع عمليات الطائرات، بما فيها الطائرات الأجنبية التي تشغل في أقاليمها. وبالنظر الى الثغرات التي اكتشفت في مجال مراقبة السلامة الجوية في عدة دول، وفي ضوء المعلومات الحرجة المتاحة عن السلامة الجوية، لا بد لجميع الدول من أن تتخذ الاجراءات المناسبة التي يقتضيها الأمر للمحافظة على السلامة الجوية. وقد أعادت الدورة الخامسة والثلاثون للجمعية العمومية للايكاو الى أذهان الدول هذه الحاجة (في الفقرة ٤ من منطوق القرار ٣٥-٧: وضع استراتيجية موحدة لسد ثغرات السلامة الجوية). وقد سبق أن أنهيت الى علمكم نص قرار الجمعية العمومية ٣٥-٧ وفق كتاب المنظمة رقم AN 11/41-05/34 بتاريخ ٢٤/٣/٢٠٠٥.

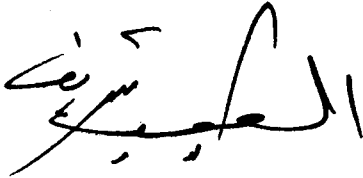
٣- لقد وضعت الاستراتيجية الموحدة لتبديد مخاوف السلامة التي تم تحديدها من خلال البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، ومساعدة الدول غير القادرة على تنفيذ التزاماتها في مجال السلامة الجوية. وبموجب هذه الاستراتيجية تبذل الايكاو قصارى جهودها لتسهيل سد ثغرات مراقبة السلامة والتشجيع على امتثال القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بالسلامة، وذلك من خلال التعاون وتقديم المساعدات وانشاء الشراكات. وتتسأ بموجب هذه الاستراتيجية الموحدة نظم تضمن أن الدول غير القادرة على الوفاء بالتزاماتها في مجال مراقبة السلامة ستحصل على الدعم الذي يفي باحتياجها بالضبط. وستركز هذه النظم على موارد مجتمع الطيران المدني الدولي وتوجيهها لاشباع أكثر الاحتياجات الحاحا. وهذا يقتضي انشاء الشراكات بين الايكاو والدول وصناعة الطيران ومؤسسات التمويل والمنتهجين بالمجالات الجوية وغيرهم (انظر الفقرة ١٣ من منطوق القرار ٣٥-٧).

٤- ينبغي مع ذلك أن ندرك أن الظروف غير المأمونة قد تستمر في بعض الدول إذا استحال على سلطاتها المسؤولة أن تتغلب عليها لأسباب خارجة عن سيطرتها، مثلما يحدث عندما يمارس المشغلون عديمو الضمير أو المغرضون أو أي أطراف أخرى نفوذهم وينتهزون ما في الدول من أوضاع سائدة تحول دون تدخل السلطات على النحو المناسب. وفي هذه الحالة قد تقضي الحاجة في المطاف الأخير بأن يتخذ المجلس الإجراءات اللازمة، وله في هذه الحالة أن يقدم توصية أو يصدر قرارا حسب الاقتضاء. وإذا أخفقت الدولة المعنية في تنفيذ التوصيات أو القرارات الصادرة عن المجلس وفي إزالة الظروف غير المأمونة، فلا بد من إبلاغ ذلك إلى جميع الدول المتعاقدة طبقا للمادة ٥٤ (ي) من اتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو ١٩٤٤). وقد طالبت الجمعية العمومية في الفقرة ٥ من منطوق قرارها ٣٥-٧ بوضع الاجراءات اللازمة لافادة جميع الدول المتعاقدة، وذلك من منطلق المادة ٥٤ (ي) من اتفاقية شيكاغو.

٥- بناء على ذلك اعتمد المجلس في الجلسة ١٣ من دورته ١٧٥ المعقودة في ١٣/٦/٢٠٠٥ اجراءات الشفافية والافصاح عن المعلومات المتعلقة بالقصور البالغ في امتثال أي دولة للقواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بالسلامة الجوية، ولا سيما عدم تقيدها بالتزاماتها في مجال مراقبة السلامة الجوية. وقد اعتمد المجلس أيضا المبادئ المرتبطة بهذه الاجراءات، والمؤشرات التي تدل على مدى خطورة الحالة على السلامة الجوية. وارتبطت هذه الاجراءات بضمانات تكفل اتخاذ هذه الاجراءات طبقا للمبادئ المقررة ولأغراض لا تتجاوز السلامة الجوية، حتى لا يقع أي تمييز بين الدول وحتى لا تجد أي دولة نفسها في وضع مناوئ لمجرد أن الموارد اللازمة لمراقبة السلامة الجوية تعوزها. وقد أحاط المجلس علما في هذا السياق بالتصورات الموضوعية لاتخاذ الاجراءات بموجب الاستراتيجية الموحدة، وبخريطة بيانية مرتبطة بهذه التصورات، وهي تشدد على تقديم المساعدة من خلال الاستراتيجية الموحدة.

٦- يتضمن المرفق (أ) التصورات التي تحرك الاجراءات في اطار الاستراتيجية الموحدة، ويتضمن المرفق (ب) الخريطة البيانية. ويتضمن المرفق (ج) الاجراءات التي اعتمدها المجلس لابلاغ جميع الدول المتعاقدة بالقصور البالغ في امتثال أي دولة للقواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بالسلامة الدولية، بما في ذلك عدم تقييد الدولة بالتزامات مراقبة السلامة الجوية. ويتضمن المرفق (د) المبادئ ذات الصلة ومؤشرات الخطر على السلامة الجوية.

وتفضلوا، سيادتكم، بقبول فائق الاحترام،،،



الطيب شريف
الأمين العام

المرفقات:

- (أ) — التصورات التي تحرك الاجراءات بموجب الاستراتيجية الموحدة
- (ب) — الخريطة البيانية المرتبطة بالتصورات التي تحرك الاجراءات بموجب الاستراتيجية الموحدة
- (ج) — اجراءات ابلاغ جميع الدول المتعاقدة بالقصور البالغ في امتثال أي دولة للقواعد والتوصيات الدولية بخصوص السلامة الجوية، بما في ذلك عدم تقييد الدولة بالتزاماتها في مجال مراقبة السلامة الجوية
- (د) — المبادئ ومؤشرات الخطر على السلامة الجوية

التصورات التي تحرك الاجراءات بموجب الاستراتيجية الموحدة

التصور الأول

التصور الأول هو أن تكون الدولة مشاركة تماما في اجراءات برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية ولكن نتائجها مازالت ضعيفة. وهذه الدولة لديها موارد ضئيلة لمراقبة السلامة الجوية. وقد يعوزها الاطار التنظيمي الأساسي وقد يكون لديها عدد قليل من العاملين المؤهلين لترخيص ومراقبة المشغلين الجويين، أو قد لا يكون لديها هؤلاء العاملين بالمرة. وعند النظر في مستوى أنشطة الطيران في هذه الدولة يتبين أن مستوى أنشطة الطيران فيها منخفض نسبيا ولا يتجاوز القدر الضروري لدعم اقتصادها. وهذا يدل على توازن متعمد بين قدرة مراقبة السلامة الجوية وأنشطة الطيران الأساسية.

ستحصل هذه الدولة على المساعدة في اطار الاستراتيجية الموحدة. وستحصل على الدعم من مقر الايكاو الرئيسي والمكاتب الاقليمية وادارة التعاون الفني. وستعرض الايكاو احتياجات هذه الدولة على انتباه المانحين والمؤسسات المالية. وستعمل الايكاو أيضا مع هذه الدولة على اعداد الشراكات الملائمة الاقليمية أو شبه الاقليمية لدعم مراقبة السلامة الجوية، على أن يكون هدف جميع الأطراف هو تحسين قدرات الدولة على مراقبة السلامة الجوية تحسينا سريعا حتى يتسنى للدولة أن تستفيد من توسيع نطاق صناعة الطيران لديها بطريقة مأمونة ومنظمة وتتولى بنفسها السيطرة على مخاطر السلامة الجوية. وبموجب آليات الشفافية المنصوص عليها في قرار الجمعية العمومية ٣٥-٧ تبلغ الى الدول الأخرى المعلومات الضرورية لممارسة المراقبة على العمليات الأجنبية، في حين تتخذ جميع الاجراءات الممكنة لحل المشاكل. ولن تكون هذه الدولة عرضة لقيام المجلس بدراسة حالتها بصفة خاصة لاتخاذ اجراءات الشفافية والافصاح بموجب الفقرة (ي) من المادة ٥٤ من اتفاقية شيكاغو.

التصور الثاني

التصور الثاني هو أن تعاني الدولة من صعوبات في ادارة السلامة الجوية وفي كفاءة تجهيزات الملاحة الجوية التي لديها. في هذه الحالة سيتم اقتفاء ثغرات الملاحة الجوية المحددة اقتفاء روتينيا من خلال عملية التخطيط الاقليمي الموجودة منذ أجل طويل. وعند تدقيق مراقبة السلامة الجوية يحتمل أن يسفر التدقيق عن نتائج وتوصيات بشأن قدرة الدولة على السيطرة على مسائل سلامة الملاحة الجوية. وهذا التصور لم يتحقق حتى الآن ولا يستبعد أن يظهر بعد أن يزداد تواتر وعدد عمليات التدقيق المكتملة بموجب النهج التجميعي الشامل لتدقيق السلامة الجوية وبعد أن يتسع نطاق برنامج التدقيق ليشمل جميع الملاحق التي تضمنت أحكاما خاصة بالسلامة.

ستحصل الدولة في ظل هذا التصور، مثلما ورد الذكر في التصور الأول، على المساعدة الملائمة بموجب الاستراتيجية الموحدة لسد ثغرات مراقبة السلامة الجوية. والدولة هي التي تقرر مع آليات التخطيط الاقليمية الحلول اللازمة لسد ثغرات الملاحة الجوية المحددة. وسيقدم برنامج التعاون الفني المساعدة، تماما كما يحدث اليوم، الى الدولة لحل هذه المسائل التي تتعلق بالبنية الأساسية. ولن تكون هذه الدولة عرضة لقيام المجلس بدراسة حالتها بصفة خاصة لاتخاذ اجراءات الشفافية والافصاح المنصوص عليها في الفقرة (ي) من المادة ٥٤ من اتفاقية شيكاغو. وفي هذه الحالة يمكن

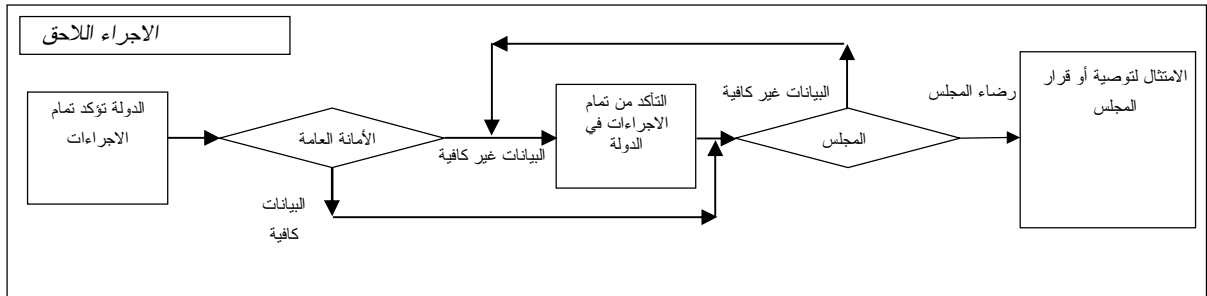
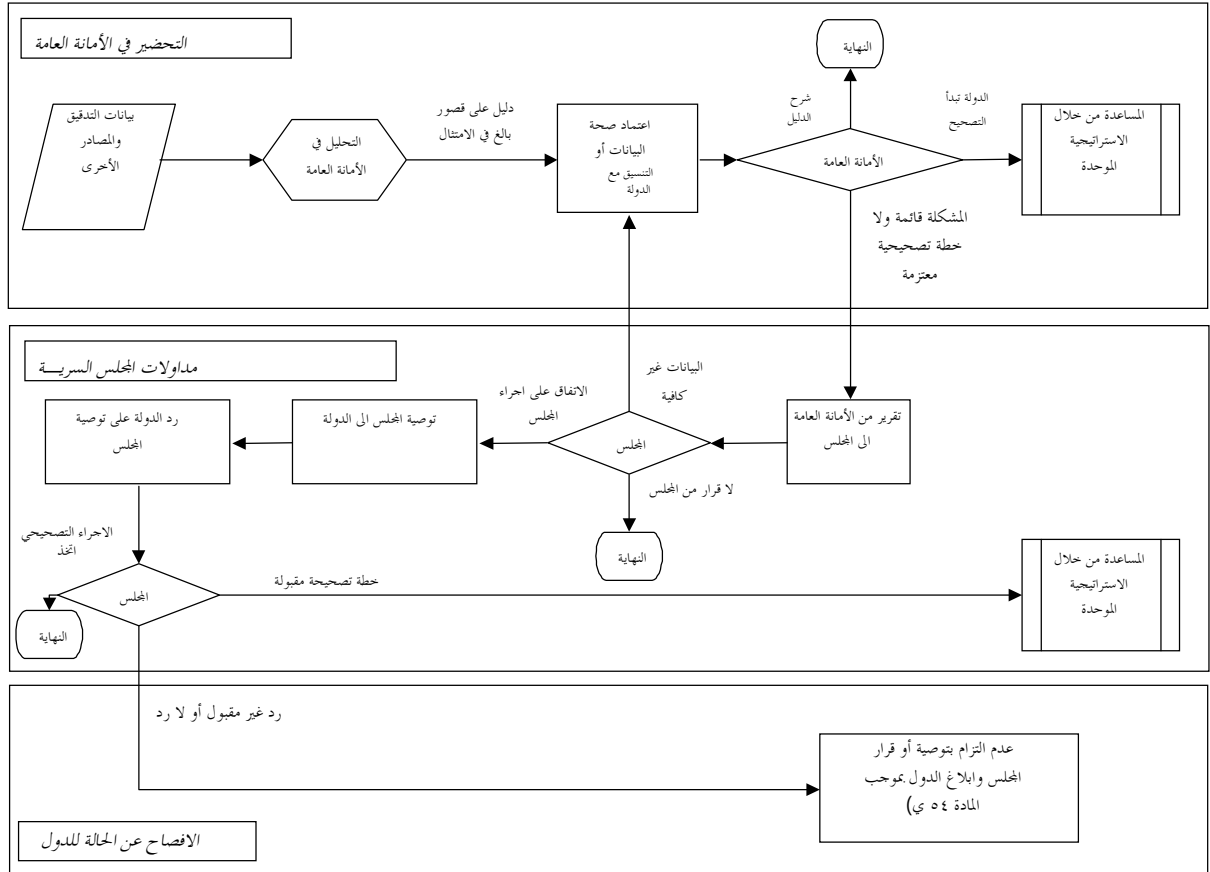
للجهود التعاونية أن تحد من الأخطار المحدقة بالسلامة، وذلك من خلال آليات التخطيط الإقليمية، بما يضمن الشفافية الضرورية لحالة ثغرات الملاحة الجوية، وبما يساعد على سد هذه الثغرات بأنسب الآليات.

التصور الثالث

التصور الثالث والأخير هو أصعبهم. وهو أن تظل في الدولة ثغرات كبيرة ومستمرة في مجال مراقبة السلامة الجوية، شأنها كشأن الدولة المذكورة في التصور الأول. ولكن الدولة في هذه الحالة، على عكس التصور الأول، قد لا تكون شاركت مشاركة تامة في إجراءات التدقيق بموجب برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، أو قد لا تكون شاركت فيها بالمرة. وقد تكون البيانات المتاحة عن القدرات التي تتمتع بها الدولة لمراقبة السلامة الجوية بيانات محدودة. وقد تبين هذه البيانات أيضا أن الدولة تمارس أنشطة طيران غير متناسبة على ما يبدو مع ما يعرف عن قدرتها على مراقبة السلامة الجوية. مثل ذلك أن تكون الدولة قد طلبت من الايكاو عددا غير متناسب من علامات النداء المكونة من ثلاثة أحرف وعلامات الهاتف اللاسلكي لحساب مشغلي الخطوط الجوية الذي أصدرت لهم الدولة شهادة المشغل الجوي. وقد تكون الدولة سجلت عددا مفرطا من طائرات النقل الكبيرة يتجاوز قدرتها على مراقبة السلامة الجوية. وتدل البيانات عن هذه الطائرات وعن مشغليها أن الخطوط تشغل حصرا في بلدان بعيدة وأقاليم بعيدة عدة آلاف من الأميال عن الدولة ودون أن تكون الدولة قد عقدت الاتفاقات الملائمة، مثل اتفاق نقل بعض المهام والواجبات طبقا لنص المادة رقم ٨٣ مكرر من اتفاقية شيكاغو، مما يجعل فاعلية مراقبة السلامة أمرا مستحيلا. وقد تعرض هذه الدولة علنا خدمات تسجيل الطائرات لقاء رسم، وقد يتبين من تقارير مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة وجود علاقة بين بعض عمليات هذه الطائرات والأنشطة غير القانونية.

في هذه الحالة يصبح التصرف الأول هو الحصول على معلومات أفضل عن قدرات هذه الدولة في مجال مراقبة السلامة الجوية. وتُبدل كل الجهود اللازمة بالتعاون مع الدولة. ولا بأس من التوصية بإيفاد بعثة خاصة من البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، وقد تطلب الايكاو من هذه الدولة أن تعرض عليها المعلومات الراهنة والمعتمدة المدونة في سجل الطائرات وعن ملكية الطائرات بناء على المادة ٢١ من اتفاقية شيكاغو. وقد تظل هذه الدولة غير قادرة على دعم هذه الجهود الرامية إلى اعتماد صحة البيانات، أو قد تحول قوى خارجية دون مشاركتها في هذه الجهود. وما أن تظهر هذه المعلومات تحصل هذه الدولة على أولوية النظر في تقديم المساعدة إليها بموجب الاستراتيجية الموحدة. ويصبح هدف جميع المعنيين هو انشاء آليات الدعم والشراكات الإقليمية لحل مشكلة الدولة. أما إذا لم ترغب الدولة في المشاركة في هذه الأنشطة أو كانت غير قادرة على هذه المشاركة، فيحال الموضوع إلى مجلس الايكاو للنظر فيه بصفة خاصة واتخاذ الاجراءات بموجب اجراءات الشفافية والافصاح المنصوص عليها في الفقرة (ي) من المادة ٥٤ من اتفاقية شيكاغو. وهذا أمر ضروري لأن الخطر الذي يثيره مشغلو هذه الدولة على السلامة الجوية ليس محصورا في حدود ضيقة، ولأن آليات الشفافية المنصوص عليها في قرار الجمعية العمومية ٣٥-٧ تصبح غير فعالة، ولأن التقدم صوب حل المشكلة منعدم.

الخريطة البيانية المرتبطة بالتصورات التي تحرك الإجراءات بموجب الاستراتيجية الموحدة



**اجراءات ابلاغ جميع الدول المتعاقدة بالقصور البالغ في امتثال
أي دولة للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو بخصوص السلامة الجوية،
بما في ذلك عدم تقيد الدولة بالتزاماتها في مجال مراقبة السلامة الجوية**

١ - المقدمة

١-١ ترصد الأمانة العامة رصدًا متواصلًا المعلومات المستمدة من برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية ومن المصادر الأخرى، وذلك بهدف تعزيز المساعدات التي تقدمها الى الدول، فرادى أو جماعات، بموجب الاستراتيجية الموحدة لتعزيز قدراتها على مراقبة السلامة الجوية حسب الاقتضاء.

٢-١ تحلل الأمانة العامة طبقًا للمبادئ المرفقة ومؤشرات الخطر على السلامة، البيانات المعتمدة على النحو السليم، وعندما يتبين لها وجود قصور بالغ في امتثال القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو بخصوص السلامة الجوية، ومستوى من الخطر على السلامة الجوية بلغ قدرًا يقتضي تصرفًا عاجلاً، تبذل الأمانة العامة كل جهودها لمناقشة المسألة مع الدولة المعنية لكي تحصل منها على الشرح اللازم ولكي تشرع الدولة في وضع خطة تصحيحية أو لتساعدها الايكاو من خلال الاستراتيجية الموحدة على وضع وتنفيذ خطتها التصحيحية.

٣-١ عندما يتأكد الخطر على السلامة الجوية، وتدل المشاورات مع الدولة المعنية على أن ليس في نيتها وضع خطة تصحيحية أو أنها لن تبذل هذا الخطر على السلامة حتى ولو حصلت على المساعدة في إطار الاستراتيجية الموحدة، تبادر الأمانة العامة الى تقديم تقرير عن الموضوع الى المجلس طبقًا للاجراءات المذكورة أدناه.

٤-١ هذه الاجراءات أداة لتحديد الدول التي لديها قصور بالغ في الالتزام بالقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو بخصوص السلامة الجوية، ولم تستوف الالتزامات الدولية التي قطعها على نفسها في مجال مراقبة السلامة الجوية. وهذه الاجراءات تشجع تلك الدول على الامتثال للملائم، والقصد منها أن تكون الملاذ الأخير. أما اذا استمرت الظروف غير المأمونة، كأن يتعذر على السلطات المسؤولية التغلب على هذه المشكلة مهما كان مقدار المساعدات الخارجية، فان هذه الاجراءات تفيد في ابلاغ جميع الدول المتعاقدة بهذه الحالة طبقًا لمبادئ الشفافية والافصاح.

٢ - الاجراءات

١-٢ قدمت الأمانة العامة في ورقات عمل مقيدة التوزيع اقتراحات بشأن الاجراءات التي ينبغي أن يتخذها المجلس، وناقش المجلس هذه الاقتراحات في جلسات مغلقة. وكلما شرع المجلس في النظر في تطبيق هذه الاجراءات، ستفاد بذلك الدول المعنية وستدعى وفقا للمادة ٥٣ من اتفاقية شيكاغو والمادة ٣٢ من النظام الداخلي للمجلس (Doc 7559) الى المشاركة بدون حق التصويت في نظر المجلس لهذه المسألة.

٢-٢ توجد أمام المجلس عدة حلول. فقد لا يقتنع المجلس بمدى ملاءمة البيانات فيطلب المزيد من العمل على التأكد من صحتها و/أو التنسيق مع الدولة المعنية. وقد يقرر المجلس أيضا أن الموضوع لا يستحق أي اجراء. أما اذا رأى المجلس ضرورة اتخاذ اجراء بصدد القصور البالغ في امتثال الدولة للقواعد والتوصيات الدولية، بما في ذلك عدم

تقيدها بالالتزامات التي قطعتها على نفسها في مجال مراقبة السلامة الجوية، فله أن يصدر توصية أو قرارا حسب الاقتضاء. وبوسعه النظر في اصدار التوصيات أو القرارات التالية:

- أن تشرح الدولة اجراءاتها في غضون مهلة محددة.
- أن تحل الدولة في غضون مهلة محددة المشكلة (الواحدة أو الأكثر) التي ثارت في مجال السلامة (أو مراقبة السلامة) الجوية.
- يجوز أن يقرر المجلس أن نشاطا محددا أصبح مخالفا بوضوح للالتزامات الدولية في مجال مراقبة السلامة الجوية، وأن يحث هذه الدولة على أن تحظر فورا ذلك النشاط أو توقفه فورا وأن تتخذ الاجراءات التصحيحية المناسبة في غضون مهلة محددة.

٢-٣ ما أن يتسلم المجلس رد الدولة، أو اذا لم يتسلم ردا منها في غضون المهلة المحددة، يبادر الى النظر في جلسة مغلقة فيما اذا كانت الدولة امتثلت توصيات أو قرارات المجلس أو لم تمتثلها. ويجوز أيضا للدولة أن تشارك في هذه الجلسة. ويوجه الأمين العام بالنيابة عن المجلس الى جميع الدولة المتعاقدة تقريرا عن كل تقصير في تنفيذ التوصيات أو القرارات، وذلك طبقا للفقرة (ي) من المادة ٥٤ من اتفاقية شيكاغو.

٢-٤ اذا قدمت الدولة فيما بعد معلومات عن الاجراءات المناسبة التي عمدت الى انجازها، وأعرب المجلس عن اقتناعه بأن الدولة تنفذ التوصيات أو القرارات التي أصدرها، فيجب ابلاغ جميع الدول بذلك فورا. وقد تتحقق الايكاف من صحة انجاز الاجراءات المناسبة.

المبادئ ومؤشرات الخطر على السلامة الجوية

١ - المبادئ

١-١ يجب الالتزام بالمبادئ التالية عند اتخاذ الاجراءات:

الانصاف لا تستخدم سوى البيانات المعولة أو المعتمدة أو المثبتة والتي تتميز بمستوى عال من الثقة. وتدعى الدولة المعنية الى المشاركة في العملية.

الشفافية ستعم الشفافية أسلوب التحقق من صحة البيانات أو اثبات صحتها ومصدرها وطريقة استخدامها في الاجراءات.

عدم التمييز ستتبع هذه الاجراءات لأغراض السلامة الجوية وحدها، بحيث تضمن عدم التمييز بين الدول، وأن الدول لن توضع في موقف المتضرر اذا لم تكن لديها الموارد اللازمة لمراقبة السلامة الجوية على النحو السليم. أما نقص الموارد فهو لا يكفي وحده لتحريك الاجراءات.

الموقوتية ينبغي أن تستهل هذه الاجراءات وأن تنفذ في حينها. وينبغي ابلاغ جميع الدول بدون تأخير بالاجراء الذي قرره المجلس ازاء الحالة التي اقتضت توصيات أو قرارات منه، وابلاغها كذلك بانجاز الدولة المعنية للاجراءات التصحيحية المناسبة.

٢ - مؤشرات الخطر على السلامة

١-٢ ينبغي أن توضع في الاعتبار مؤشرات الخطر على السلامة الواردة أدناه عند تحديد مستوى الخطر على السلامة الذي يقتضي اجراء من المجلس:

- أ) عدم المشاركة في اجراءات البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.
- ب) عدم استيفاء استبيان أنشطة الطيران في الدولة وقوائم التحقق من الامتثال.
- ج) عدم المشاركة في أي عملية تدقيق في الموقع بموجب البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.
- د) عدم تقديم خطة عمل تصحيحية مقبولة.
- هـ) عدم سد ثغرات السلامة الجوية المكتشفة من التدقيق الذي جرى بموجب البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.

- (و) عدم التناسب بين مستوى النشاط والقدرة على مراقبة السلامة الجوية^١.
- (ز) عدم التناسب بين طبيعة النشاط والقدرة على مراقبة السلامة الجوية^٢.
- (ح) بيانات حوادث ووقائع الطائرات المرتبطة بمسؤوليات والتزامات الدولة في مجال مراقبة السلامة الجوية.

— انتهى —

-
- ^١ جدير بالملاحظة أن مجرد انخفاض مستوى قدرة الدولة على مراقبة السلامة الجوية لا يحرك أي إجراء. وأفضل طريقة لمساعدة دول كثيرة من هذا القبيل هو زيادة قدرتها على مراقبة السلامة الجوية من خلال التعاون وتقديم المساعدات.
- ^٢ تدل الأنشطة التالية على أن مستوى أو طبيعة نشاط الطيران في الدولة لا يتناسب مع قدرتها على مراقبة السلامة الجوية:
- أن تكون الدولة التي لا تتمتع بالقدرة على مراقبة السلامة الجوية على النحو السليم على عملياتها ولكنها تصدر شهادات عديدة للمشغلين الجويين الذين يشغلون معظم طائراتهم في بلدان بعيدة، أو إذا كان لهم عدد كبير من الطائرات مسجلة في دولة السجل ويشغلون هذه الطائرات في أجزاء مختلفة من العالم.
 - أن تصدر الدولة شهادة المشغل الجوي أو شهادة صلاحية الطائرات للطيران لقاء رسم دون أن تمارس أي مراقبة على السلامة الجوية.
 - أن تصدر الدولة شهادات صلاحية الطيران لطائرات لا تشغل إلا في بلدان بعيدة أو يستأجرها مشغلون أجانب بدون اتفاق مع دولة المشغل (الواحدة أو الأكثر) حسب الاقتضاء بموجب المادة رقم ٨٣ مكرر من اتفاقية شيكاغو بخصوص نقل مهام المراقبة، بما يجعل من الصعب المراقبة الملائمة للسلامة فيما يتعلق بالصيانة واستمرار صلاحية الطيران.
 - وجود اختلافات شاسعة بين المعلومات التي قدمتها الدولة والمعلومات المعتمدة التي استمدها البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية والمعلومات الواردة من مصادر أخرى بشأن شهادات المشغل الجوي وشهادات صلاحية الطيران.
 - كثرة التغيير الذي يتعلق بكل طائرة في دولة السجل، مع أن الدولة المعنية لديها قدرة محدودة على مراقبة السلامة الجوية.