



مؤتمر رؤساء الطيران المدني الخاص بالاستراتيجية العالمية للسلامة الجوية

مونتريال، ٢٠ إلى ٢٢/٣/٢٠٠٦

الموضوع رقم ٢: تحسين السلامة الجوية
الموضوع رقم ٣: ما وراء اطار العمل الحالي

مقترحات لادخال مزيد من التحسينات على السلامة الجوية عالميا

(ورقة مقدمة من النمسا بالنيابة عن الجماعة الأوروبية والدول الأعضاء فيها^٢ والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (الايكاك)^٣ والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول))

ملخص

توجز هذه الورقة التدابير التي ينبغي اتخاذها على مستوى الايكاو فيما يتعلق ببعض المسائل التي يعالجها المؤتمر والتي تؤثر خاصة على (١) شفافية وتبادل معلومات السلامة الجوية، (٢) تنفيذ الاستراتيجية الموحدة للايكاو، (٣) تعزيز مراقبة السلامة الجوية، و(٤) التغييرات الهيكلية الممكن ادخالها على اطار السلامة الجوية. يرد الاجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ٦.

١ - مقدمة

١-١ ان الجماعة الأوروبية والدول الأعضاء فيها والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (الايكاك) والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول) ليلاحظون بكل أسف استمرار الوفيات في حوادث الطيران رغم التحسينات الفنية والتحسينات المتوفرة على مستوى ادارة السلامة ورغم وجود هيئة القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو التي توفر قاعدة متينة لتحقيق مستوى عال من السلامة الجوية. وتقترح هذه الهيئات في هذه الورقة تدابير ينبغي اتخاذها على مستوى الايكاو بخصوص بعض المسائل التي يعالجها المؤتمر من أجل تعزيز السلامة الجوية عالميا واطار السلامة الجوية الذي يتعين على جميع أصحاب المصلحة أن يلعبوا فيه دورا كما يستطيعون المساهمة

^١ قدمت الجماعة الأوروبية النص باللغتين الفرنسية والأسبانية.

^٢ النمسا، بلجيكا، قبرص، الجمهورية التشيكية، الدنمارك، استونيا، فنلندا، فرنسا، المانيا، اليونان، هنغاريا، ايرلندا، ايطاليا، لاتفيا، لتوانيا، لكسمبورج، مالطة، هولندا، بولندا، البرتغال، سلوفاكيا، سلوفينيا، اسبانيا، السويد، والمملكة المتحدة.

^٣ جميع هذه الدول الخمس والعشرين أعضاء كذلك في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (الايكاك).
ألبانيا، أرمينيا، أذربيجان، البوسنة والهرسك، بلغاريا، كرواتيا، جورجيا، ايسلندا، مولدوفا، موناكو، النرويج، رومانيا، صربيا والجبل الأسود، سويسرا، جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة، تركيا، وأوكرانيا.

فيه بفعالية. وتتجه مختلف التدابير التي تم ادخالها على المستوى الأوروبي وكذلك المبادرات المقبلة في اتجاه مماثل. وقد تم وصفها بايجاز في ورقة معلومات منفصلة تم تقديمها الى مؤتمر رؤساء الطيران المدني.

٢ - الشفافية وتبادل معلومات السلامة (البند ٢ - ١)

١-٢ ان الشفافية وتبادل المعلومات أساسيان لبناء الثقة الضرورية فيما بين العاملين في مجال الطيران المدني الدولي وهما أيضا شرطان أساسيان لنظام سليم لتبادل الاعتراف. وفي هذا الاطار، ينبغي أن تتخذ الايكاو مبادرات جديدة لتحسين تبادل المعلومات ذات الصلة بالسلامة فيما بين الدول المتعاقدة لتسهيل مراقبة السلامة الجوية وكذلك للاستجابة للطلب العام للمعلومات من الركاب. وتصبح مصداقية المنظمة في المحك.

تبادل المعلومات بشأن عمليات التدقيق للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية واطار الجمهور

٢-٢ ينبغي على الايكاو أن تجعل في متناول جميع الدول المتعاقدة كل التقارير التي تم وضعها في اطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية بما في ذلك تلك التقارير التي تم تحضيرها في اطار دورات سابقة. ثم من أجل مزيد من الشفافية، ينبغي أن تكون التقارير مفصلة بقدر الامكان وأن تتضمن جميع البيانات ذات الصلة والمرتبطة بالسلامة الجوية والتي يمكن أن تساعد جميع الدول المتعاقدة لاصدار أحكام قائمة على أساس معلومات فيما يتعلق بقدرة الدول الأخرى على مراقبة السلامة الجوية.

٣-٢ على أساس تقارير البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة، ينبغي تقديم معلومات موضوعية وموثوقة الى الجمهور بشأن مستوى السلامة العام داخل الدول المتعاقدة وذلك بطريقة سهلة الفهم للحفاظ على ثقة الركاب. وبالتالي من الضروري اعتماد وتنفيذ استراتيجية ملائمة للاتصال خاصة بالايكاو.

٤-٢ تُحث الايكاو على ما يلي:

أ) أن تقوم بصفة منهجية بوضع التقارير المصاغة في اطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة كاملة تحت تصرف جميع الدول المتعاقدة بما فيها تلك التقارير التي تم وضعها خلال الدورات السابقة باستخدام مهامها التساهلية وفقا للمادة ٥٥ (هـ) من الاتفاقية.

ب) أن تعتمد استراتيجية اتصالات ملائمة لتوفير معلومات ذات صلة وسهلة الفهم قائمة على أساس التقارير للجمهور.

تنفيذ المادة ٢١ من اتفاقية شيكاغو

٥-٢ تقدم اتفاقية شيكاغو في مادتها ٢١ وعنوانها: تقارير التسجيل امكانية زيادة الشفافية بواسطة توفير تبادل المعلومات المتعلقة بتسجيل وملكية أي طائرة مستخدمة عادة في الطيران المدني الدولي. وفي بيئة العولمة والتحرير والخصخصة، تحتاج الدول المتعاقدة الى نظام أفضل لتتبع ملكية ومراقبة طائرة مسجلة في دول متعاقدة أخرى.

٦-٢ المطلوب من الايكاو القيام بما يلي:

أ) تنفيذ أحكام المادة ٢١ من اتفاقية شيكاغو بصفة منهجية لتسهيل تبادل المعلومات بين جميع الدول المتعاقدة فيما يخص تسجيل الطائرة وملكيته وكذلك أي بيانات ذات صلة بالموضوع يمكن أن تكون متاحة فيما يتعلق بملكية ومراقبة الطائرة المسجلة في الدول المتعاقدة.

(ب) ضمان تبادل مثل هذه المعلومات بين الدول المتعاقدة بواسطة وسائل عملية ملائمة، مثلاً بواسطة إنشاء قاعدة بيانات مركزية لجعل مثل تلك المعلومات في متناول الدول المتعاقدة.

وضع التقارير حول السلامة الجوية — الحاجة الى "ثقافة سليمة"

٧-٢ لازال النقص في وضع تقارير كاملة ومفتوحة يشكل عقبة كأداء أمام مزيد من التحسين للسلامة الجوية في مجالات متعددة. والعراقيل الرئيسية هي الخوف من المتابعة وعدم توفر السرية الملائمة. وتعتمد فعالية وضع التقارير اعتماداً كاملاً على بيئة وضع تقارير تهدف الى تحقيق نتائج ايجابية - "ثقافة سليمة" - تم تعريفها بـ "ثقافة حيث لا يعاقب فيها المشغلون الرئيسيون على اجراءات أو قرارات تتناسب مع تجربتهم وتدريبهم، وأيضاً ثقافة لا يسمح فيها بعمليات خرق قوانين وأعمال تدمير متعمدة يقوم بها مشغلون رئيسيون أو غيرهم". ونظراً للصعوبات التي يلاقيها مجتمع الطيران لتحقيق تقدم في هذا الميدان على المستوى الوطني، ينبغي النظر في ادخال أحكام لصالح نظام "ثقافة سليمة" لوضع التقارير في الملحق الجديد لاتفاقية شيكاغو المقترح أدناه حول عمليات السلامة الجوية (في القسم ٥ من ورقة الاجراء هذه).

٨-٢ تُحث الايكاو على:

(أ) وضع مزيد من التدابير للتمكن من تنفيذ بيئة ثقافة سليمة لوضع التقارير تكون مرتبطة على الأقل باجراءات تأديبية ممكنة وبالسرية.

(ب) تسهيل تبادل المعلومات في حينها واستخدام المعلومات عن الحوادث والوقائع بما في ذلك التوصيات التي نشرتها هيئات التحقيق على نحو يخفف من مخاطر السلامة الجوية.

٣- الاستراتيجية الموحدة لسد ثغرات السلامة الجوية (البندان ٢-٣ و ٣-١)

١-٣ وفقاً لقرار الجمعية العمومية للايكاو رقم ٣٥-٧، ينبغي أن تعمل الايكاو على تسهيل التعاون بين الدول المتعاقدة وانشاء منظمات اقليمية لمراقبة السلامة. والمبتغى هو أن تكون المنظمات الاقليمية الضرورية لمراقبة السلامة الجوية قائمة في أجل أقصاه سنة ٢٠١٠ لتقوم بتجميع الموارد الكافية للاضطلاع بدورها بكفاءة وفعالية. وينبغي تحديد الأحكام الضرورية في الملحق الجديد لاتفاقية شيكاغو المقترح أدناه حول عمليات السلامة الجوية (في القسم ٥ من ورقة الاجراء هذه).

٢-٣ ينبغي أن تكون أدوات المساعدة الفنية التي تقدمها الايكاو خاصة التسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية (الايكافس) وادارتها المعنية بالتعاون الفني ومكاتبها الاقليمية أكثر تركيزاً على تعزيز التعاون الاقليمي ودون الاقليمي. ولزيادة كفاءتها وفعاليتها ينبغي مراجعة البنى الهيكلية للتعاون الفني للايكاو ومنهجيات عملها، بما في ذلك نفس البنى الخاصة بالتسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية وذلك لتصبح أكثر ابداعاً. وينبغي إيلاء اهتمام أفضل لمساهمات الصناعة وينبغي التنسيق معها كما ينبغي تحسين الجهود التي تبذلها المنظمات الأخرى النشيطة في هذا المجال. وينبغي أن تدعم الايكاو بوجه خاص تطوير الخبرة الكافية في مجال السلامة الجوية بواسطة تعزيز الوسائل الجماعية لتحسين فعالية التدريب الى أقصى حد ممكن. ويكتسي مثل هذا الحكم أهمية بالغة.

٣-٣ تقودنا الدروس المستخلصة من التجربة الأوروبية الى الاعتراف بأنه بغرض ضمان سلامة الطيران المدني الدولي عالمياً، فإن الايكاو قد تستفيد للغاية اذا ما اعترفت تماماً بالمنظمات الاقليمية القائمة والمسؤولة عن مراقبة السلامة الجوية واذا ما كُيفت منهجيات عملها بالتالي مع ظهور هذه الأنواع الجديدة من المؤسسات التنظيمية.

٣-٤ يرجى من الايكاو ما يلي:

- (أ) أن تقوم بتعزيز تطوير المنظمات الاقليمية ودون الاقليمية بهدف تقوية قدرات مراقبة السلامة الجوية.
- (ب) أن تشجع الدول المتعاقدة على التعاون بطريقة أفضل على المستويين الثنائي والاقليمي والقيام بالترتيبات الملائمة لتمكين الدول من الوفاء بالتزاماتها وفقا لاتفاقية شيكاغو خاصة عندما لا ترى هذه أنه من الممكن أو الملائم تخصيص الموارد البشرية والفنية والمالية اللازمة لانجاز مراقبة السلامة الجوية على النحو الملائم.
- (ج) أن تقوم بتحسين فعالية وسائلها الخاصة بالمساعدة الفنية بما في ذلك التسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية وزيادة التنسيق مع مكاتبها الاقليمية واشراكها لتوفير دعم فني أكثر فعالية.
- (د) أن تقوم بتكليف أساليب عملها للسماح للمنظمات الاقليمية المسؤولة عن مراقبة السلامة الجوية بمشاركة كاملة في عملها الفني.

٤ - تعزيز مراقبة السلامة (البند ٢ - ٥)

٤-١ تمثل عمليات التدقيق الالزامية لمراقبة السلامة الجوية التي تقوم بها الايكاو انجازا لا جدال فيه بالنسبة للنقل الجوي. الا أنه بوسع الايكاو أن تزيد من تحسين أثر هذه الأنشطة من خلال استعراض بعض عناصر منهجية البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية ووضع تقارير بشأن حالات خرق اتفاقية شيكاغو.

تحسين أساليب عمل البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية

٤-٢ وفقا للنهج التجميعي الشامل الجديد الخاص بالبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية ينبغي اعطاء الأولوية لأنشطة التدقيق والتركيز عليها ومعايرتها وفقا لأهمية القواعد والتوصيات الدولية للسلامة الجوية ولعوامل المخاطر المصاحبة. ومن أجل تحسين أثر البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وتوصيل فاعلية استخدام الموارد المتوفرة الى الحد الأمثل، ينبغي للايكاو العمل على اجراء استعراض لأساليب عملها، وبوجه خاص، الأدوات التي وضعت لتحديد الامتثال للعناصر الهامة لنظام مراقبة السلامة (لا سيما قوائم مراجعة الامتثال).

٤-٣ وينبغي أن تقوم الايكاو بمزيد من التكثيف لأنشطة التحقيق التي تقوم بها وفقا للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية. وينبغي أن يكون تواتر عمليات التدقيق قصيرا بقدر الامكان. وهذا أمر أساسي خاصة اذا كان يتعين على الدول المتعاقدة استخدام معلومات التدقيق لتحسين الامتثال استخداما فعليا واذا كان يتوجب على الايكاو ضمان متابعة فعلية ومنتظمة لهذه التحسينات.

٤-٤ تحتاج نتائج البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية الى تحليل وتصنيف وفقا للعناصر الأساسية الخاصة بنظام مراقبة السلامة بهدف تقييم القدرة الفردية لكل دولة من الدول المتعاقدة على المراقبة. وعلى وجه الخصوص، هناك حاجة الى تقييم الأمانة العامة للايكاو لدرجة الامتثال لأحكام كل قاعدة وتوصية دولية صادرة عن الايكاو وللأثار المعاكسة لكل نتيجة من النتائج على قدرة الدولة المتعاقدة على مراقبة السلامة الجوية.

٤-٥ يخضع عدد كبير من الدول المتعاقدة الى برامج تدقيق مختلفة.

٤-٦ لا تتسم هذه البرامج بالتنسيق تماما كما تتداخل مجالاتها جزئيا. وفي هذا السياق، ينبغي أن تقوم الايكاو بتسهيل التعاون مع المنظمات الدولية والاقليمية التي تجري عمليات تدقيق مراقبة السلامة الجوية من أجل تحسين التنسيق فيما بين البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وتلك الأنشطة الأخرى المتعلقة بتدقيق السلامة الجوية. وبذلك سيتم في النهاية استخدام أكثر فعالية للموارد الشحيحة المتاحة والحد من عبء سلطات الطيران المدني للدول المتعاقدة.

٤-٧ تُحث الايكاو على ما يلي:

(أ) أن تستعرض منهجية البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية لتحسين تأثيره وتوصيل استخدام الموارد الى الحد الأمثل لا سيما من خلال تنسيق أفضل وتعاون مع برامج التدقيق الخاصة بمنظمات أخرى وذات الصلة بالسلامة الجوية.

(ب) أن تقوم بمزيد من التكثيف لأنشطة التحقيق التي تقوم بها في اطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية باعطاء أولوية لعمليات تدقيق أكثر تواترا وتركيزا وفقا لأهمية القواعد والتوصيات الدولية بالنسبة للسلامة الجوية ولعوامل المخاطر المصاحبة.

(ج) أن تطلب من أمانتها العامة تصنيف نتائج البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقا للعناصر الأساسية لنظام مراقبة السلامة الجوية بهدف تقييم القدرة الفردية للدول المتعاقدة على مراقبة السلامة الجوية.

تبليغ تقارير حول مخالفات اتفاقية شيكاغو

٤-٨ ان سد ثغرات السلامة الجوية مهم بقدر أهمية تحديدها. في هذا الاطار، من المهم تنفيذ على وجه السرعة، أحكام اتفاقية شيكاغو التي وفقا لها يجب على مجلس الايكاو "رفع تقارير الى الدول المتعاقدة بشأن أي مخالفة وكذلك أي عجز في تنفيذ توصيات أو قرارات المجلس". وعندما تبين دولة متعاقدة وجوه قصور حادة ومتكررة في مجال مراقبة السلامة الجوية ويتضح أنها غير راغبة أو غير قادرة على تنفيذ الاجراءات التصحيحية اللازمة، ينبغي لمجلس الايكاو النظر، دون تأخير، في التدابير اللازم اتخاذها.

٤-٩ تحث الايكاو على زيادة الشفافية بانهاء الى علم الدول المتعاقدة حالات القصور الهامة في الامتثال بالنسبة للقواعد الدولية ذات الصلة بالسلامة الجوية التي وضعتها الايكاو عن طريق استعمال المهام الالزامية لمجلس الايكاو طبقا لاجراء الشفافية والافصاح المنصوص عليه في المادة ٥٤ (ي) و (ك) من الاتفاقية.

٥- اطار العمل في مجال السلامة الجوية للقرن الحادي والعشرين (البند ٣-١)

٥-١ تطور النقل الجوي تطورا كبيرا منذ التوقيع على اتفاقية شيكاغو عام ١٩٤٤. ويجب أن تتكيف أنشطة الايكاو باستمرار مع هذه التطورات. وهذا يقتضي اجراء استعراض لأهداف المنظمة وتحديث لأساليب عملها. ان اصلاح الايكاو أمر أساسي لترشيد عملية وضع القواعد القياسية الخاصة بها وتحسين ردود فعلها وتركيز أعمالها على المسائل ذات الأولوية الواضحة وأولها السلامة الجوية.

محتوى وهيكل الملاحق (ذات الصلة أيضا بالبندين ٢-٢

و ٢-٥)

٢-٥ تحتاج عملية اتخاذ القرارات في الايكاو الى تحسين للأخذ في الاعتبار بصفة أفضل ليس التطورات التكنولوجية فحسب بل كذلك التغذية المرتدة بالمعلومات من أصحاب المصلحة. وينبغي، فيما يخص هذا، إيلاء اهتمام أكبر الى التوصيات التي نشرتها المنظمات المكلفة بتحليل التحقيق في الحوادث. وينبغي أن يتضمن اعداد قواعد وتوصيات دولية جديدة، وذلك بصفة منهجية، تقييما للتأثير واجراء للقيام بمشاوره كاملة مع الصناعة والأطراف المعنية الأخرى.

٣-٥ ينبغي اجراء استعراض لمحتوى وطبيعة وهيكل ملاحق اتفاقية شيكاغو. وينبغي أن يوسع نطاق الجهود التي تبذلها حاليا الايكاو للتمييز بين أحكام الملاحق التي تكتسب أهمية بالغة بالنسبة للسلامة الجوية والملاحق ذات طبيعة فنية مفصلة وأن يصبح هذا ممارسة دائمة. وسوف يعمل هذا على ضمان تركيز القواعد الدولية الخاصة بالايكاو على أهداف السلامة الجوية في الوقت الذي سيعطي للدول المتعاقدة مرونة أكبر في التقرير بشأن وسائل التنفيذ. الا أنه سيتم تعزيز تنسيق مثل هذه الوسائل عن طريق اصدار مواد ارشادية ملثمة وأدلة التنفيذ. وتسهلا لهذا الأمر، ينبغي انشاء معايير موضوعية لتحديد القواعد والتوصيات الدولية التي تنسم بأهمية رئيسية للسلامة الجوية العالمية وبالتالي يكون الامتثال لها بصفة كاملة أمرا مرغوبا فيه الى أبعد حد. ومن جهة أخرى، ينبغي تحديد القواعد والتوصيات الدولية ذات الطبيعة الفنية المفصلة التي ينبغي تحويلها الى مواد ارشادية.

٤-٥ ينبغي وضع ملحق محدد جديد بشأن عمليات السلامة الجوية. كما سبقت الإشارة الى ذلك (الجزء ٢ أعلاه)، ينبغي أن يتضمن الملحق متطلبات المنظمة والموارد ومؤهلات الموظفين وتدريب سلطات وهيئات الطيران المشاركة في أنشطة الاشراف والمراقبة على المستوى الوطني وكذلك على المستويين الاقليمي أو دون الاقليمي. الا أن تنفيذ نظم جديدة أكثر تعقيدا ومتكاملة جو - أرض سيستلزم نهجا جديدا للسلامة عبر جميع مجالات الطيران (مثلا المطارات والمشغلين الجويين ومقدمي خدمة الملاحة الجوية). ومن المطلوب انشاء تقييم للسلامة الجوية ونظم لإدارة السلامة في هيئات المراقبة والصناعة. ولذلك ينبغي أن يتضمن الملحق الجديد أحكاما تتعلق بتقييم السلامة الجوية وإدارة السلامة الجوية. وينبغي إعادة تنظيم الملاحق القائمة وفقا لذلك.

٥-٥ يرجى من الايكاو أن تقوم بما يلي:

(أ) أن تستعرض اجراءاتها لاعتماد القواعد والتوصيات الدولية بهدف انجاز تقييم التأثير بصفة منهجية والأخذ بعين الاعتبار بطريقة أفضل تأثيرها على الصناعة والأطراف المعنية الأخرى.

(ب) أن تقوم في عملية وضع القوانين باستخدام منهجي أكثر للتوصيات التي نشرتها هيئات التحقيق في الحوادث.

(ج) أن تضع معايير لتحديد القواعد الدولية بالغة الأهمية لضمان السلامة الجوية عالميا والتي قد يكون الاخطار باختلافاتها مقبولا بصفة استثنائية فقط وينبغي تحويل قواعدها الدولية ذات الطبيعة الفنية المفصلة الى توصيات أو حذفها من ملاحق الايكاو وتحويلها الى مواد ارشادية.

(د) أن تقوم بتكملة مجموعة ملاحق اتفاقية شيكاغو بملحق خاص حول الأحكام الملثمة بشأن مراقبة السلامة الجوية وتقييم السلامة الجوية وإدارتها.

تعزيز التزامات الدول المتعاقدة

٦-٥ بقصد اعطاء الايكاو دوراً أكثر نشاطاً ومباشراً لضمان تنفيذ فعال لملاحق اتفاقية شيكاغو ذات الصلة بالسلامة الجوية، قد يكون من اللازم على المنظمة ممارسة سلطات تنفيذية، وذلك بناء على السلطات التي سبق وأن أعطتها الاتفاقية الى المجلس. ويتعين على أمانة الايكاو الشروع في عمل تحضيرى يسمح لجمعيةها العمومية بالنظر في هذه المسألة بالتفصيل خلال دورتها القادمة، وبالأخص النظر فيما اذا ستكون هذه التغييرات المؤسسية مطلوبة لتحقيق هذا الغرض.

٧-٥ يرجى من أمانة الايكاو القيام بالتحضيرات الضرورية لاجراء مناقشة شاملة أثناء الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية للايكاو حول الطرق والوسائل التي يمكن للمنظمة أن تمارس بها السلطات التنفيذية تجاه الدول المتعاقدة بما في ذلك، وحسب الاقتضاء، تعديل الاتفاقية.

٦- الاجراء المعروض على المؤتمر

١-٦ يرجى من المؤتمر القيام بما يلي:

أ) حث الايكاو على جعل تقارير البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية متاحة كاملة لجميع الدول المتعاقدة واعتماد استراتيجية لتبليغ الجمهور بمعلومات السلامة الجوية القائمة على أساس التقارير.

ب) دعوة الايكاو على سبيل الأولوية، الى تنفيذ المادة ٢١ من الاتفاقية تنفيذاً كاملاً وفرضها.

ج) حث الايكاو على تسهيل تنفيذ نظم وضع تقارير "الثقافة السليمة" في الدول المتعاقدة وتبادل المعلومات عن الحوادث والوقائع.

د) حث الايكاو، خاصة عن طريق تعاونها الفني والأذرع التنفيذية للمكاتب الإقليمية لكي تكون استباقية أكثر في تعزيز انشاء منظمات إقليمية ودون إقليمية.

هـ) حث الايكاو على استعراض منهجية البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية واعطاء الأولوية لأنشطة التدقيق وترشيدها على أساس أهمية القواعد والتوصيات الدولية بالنسبة للسلامة الجوية وتصنيف نتائج البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية بهدف تقييم قدرة الدول المتعاقدة على مراقبة السلامة الجوية.

و) حث الايكاو على استخدام مهامها الإلزامية التي تم وصفها في المادة ٥٤ (ي) و (ك) من الاتفاقية بواسطة احاطة الدول المتعاقدة علماً بحالات مخالفات اتفاقية شيكاغو.

ز) تشجيع الايكاو على استعراض اجراءات اعتماد القواعد والتوصيات الدولية ووضع ملحق جديد خاص يكرس لعمليات السلامة الجوية بما في ذلك الأحكام الملزمة حول مراقبة السلامة الجوية وتقييم السلامة وإدارة السلامة.

ح) تكليف الايكاو باعداد مناقشة شاملة حول الطرق والوسائل التي تستخدمها المنظمة لممارسة سلطاتها التنفيذية تجاه الدول المتعاقدة.

— انتهى —