

الجمعية العمومية - الدورة الخامسة والثلاثون اللجنة التنفيذية

البند ١٦ : تحسين مراقبة السلامة

استراتيجية موحدة لازالة أوجه القصور المتعلقة بالسلامة

ملخص

تشرح هذه الورقة استراتيجية موحدة لمساعدة الدول التي تعترضها صعوبات في تصحيح أوجه القصور المتعلقة بالسلامة. وتشتمل الاستراتيجية الموحدة، المعدة استجابة للقرار A33-9، على طريقة لتشخيص المشكلات وتحليل الأسباب الجذرية، ووضع ما يناسب الحالة من الحلول وأساليب التنفيذ على المستوى الاقليمي أو الاقليمي الفرعي أو على مستوى الدولة. وتشكل زيادة الشفافية والشراكة والتعاون والمساعدة مبادئ أساسية لهذه الاستراتيجية. وسوف تلعب المكاتب الاقليمية للايكاو دورا قياديا في تنفيذ الاستراتيجية. يشتمل المرفق على مشروع قرار عن هذا الموضوع لنظر الجمعية العمومية. ويرد الاجراء المعروض على الجمعية العمومية في الفقرة ٩.

المراجع

A35-WP/17
A35-WP/35
A35-WP/60
A35-WP/67
Doc 9790، قرارات الجمعية العمومية سارية المفعول (في ٢٠٠١/١٠/٥)
Doc 7300، اتفاقية الطيران المدني الدولي

١ - مقدمة

١-١ أشار القرار A33-9 الصادر عن الجمعية العمومية بعنوان التغلب على الثغرات المحددة من خلال البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة والتشجيع على ضمان جودة مشروعات التعاون الفني، الى أن بعض الدول ليست لديها الموارد، مالية كانت أو بشرية، للتغلب على أوجه القصور لديها بدون مساعدة. وقد طلبت الجمعية العمومية الى الأمين

العام ضمان استعمال كل الخبرة المتوافرة لدى المنظمة مع مراعاة ظروف محدودية الموازنة بقدر المستطاع، من أجل تقديم المساعدة الى الدول ذات الاحتياج.

٢-١ أعرب المجلس في الدورة ١٧١ معقبا على تقرير مرحلي بشأن البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة، عن القلق لما وصلت اليه النسبة المئوية للدول التي أثبتت عدم مقدرتها على تنفيذ خطة الاجراءات الخاصة بها وتصحيح أوجه القصور. ولذلك طلب المجلس الى الأمين العام اعداد استراتيجية لمساعدة الدول وحثها على اصلاح أوجه القصور التي جرى تحديدها.

٣-١ تقترح هذه الورقة اجراء تتخذه الايكاو لمساعدة الدول، في اعداد حلول قابلة للاستمرار للتغلب على أوجه القصور المتعلقة بالسلامة. وتتضمن استراتيجية موحدة لتناول أوجه القصور من خلال زيادة الشفافية والتعاون والمساعدة. وهناك عنصر آخر في الاستراتيجية هو اقامة شراكة بين الايكاو والدول ومستعملي المجال الجوي، ومقدمي خدمات الملاحة الجوية وصناعة الطيران. وتتشارك جميع تلك الأطراف في المسؤولية من أجل الاحتفاظ بنظام آمن للنقل الجوي الدولي، ولديها دور في الاسهام في نظام عالمي متصل يخص مراقبة السلامة وذلك بصورة تتسم بالشفافية، من خلال التشارك في المعلومات المتعلقة بالسلامة. والمؤسسات المالية بدورها من الشركاء في مساعدة الدول من أجل تحسين برامج مراقبة السلامة لديها.

٢- بيان المشكلة

١-٢ كما تبين في التقرير المرحلي بشأن تنفيذ البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة بورقة العمل A35-WP/67، التي ستعرض على اللجنة التنفيذية ضمن البند رقم ١٦ من جدول الأعمال، تعتبر نتائج البرنامج بصفة عامة مشجعة ولقد كشف تحليل لـ ١٥٣ بعثة متابعة نفذت حتى ٢٠٠٤/٧/٣١ أن معظم الدول المتعاقدة لا يزال يحقق تقدما في تنفيذ خطط الاجراءات التصحيحية لديه والتغلب على أوجه القصور المتعلقة بالسلامة. غير أنه بينما تعد تلك النتائج مشجعة، يلاحظ مع القلق أن عددا من الدول لم يحقق تقدما مرضيا في التغلب على أوجه القصور في مجال السلامة التي تحددت وقت عمليات التدقيق المبدئية. وتبين بعثات متابعة التدقيق أن نحو ٣٠ بالمائة من الدول التي جرى لها التدقيق تشهد صعوبات في تنفيذ خطط اجراءاتها التصحيحية فيما يتعلق بالقواعد التنظيمية التشغيلية والعاملين الفنيين المؤهلين وحل مشكل المسائل المتصلة بالسلامة. ولم تقتصر المشكلة على أي اقليم بعينه أو مستوى معين من مستويات التنمية. ويجب ملاحظة أن ثمانين دول متعاقدة، مذكورة في الفقرة ١-٢-١ من ورقة العمل المذكورة أعلاه، لم تقدم أي خطط بالاجراءات التصحيحية منذ عملية التدقيق الأولية لها.

٢-٢ وكشفت عمليات التدقيق أيضا مشكلات تتصل بالتنظيم، تتبع أساسا من عدم التزام بعض الحكومات بالدعم بصورة كافية لسلطات الطيران المدني لديها. وحيث توجد أوجه القصور تلك، تتضمن العواقب عدم صحة وعدم كفاية مراقبة السلامة وما يستتبعه ذلك من جوانب قصور تتصل بالسلامة.

٣- التنفيذ الموحد

١-٣ يتوقع من الدول المتعاقدة أن تضمن سلامة العمليات الجوية من خلال التنفيذ الموحد للقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها وللجراءات، وفقا للمادة ٣٧ من الاتفاقية. وفي هذا السياق تقع على الدول مسؤولية اقامة وتأدية مراقبة السلامة الخاصة بها في جميع المجالات المتصلة بسلامة الطيران.

٤ - الاعتراف المتبادل

٤-١ تتيج اتفاقية الطيران المدني الدولي وملاحقها الاعتراف القانوني والاطار التشغيلي لقيام الدول المتعاقدة ببناء نظام لسلامة الطيران المدني مؤسس على الثقة والاعتراف المتبادلين. فعلى سبيل المثال، تطلب المادة الثالثة والثلاثون من الاتفاقية الى الدول المتعاقدة أن تعترف بسرمان شهادات صلاحية الطائرات للطيران وتراخيص العاملين التي تصدرها أي دولة متعاقدة أخرى، شريطة أن تكون المقترضيات التي صدرت في ظلها تلك الوثائق معادلة للحد الأدنى من القواعد القياسية الموضوعة بموجب الاتفاقية أو تفوق ذلك الحد الأدنى. وذلك يقتضي أن تصل الدول، قبل أي اعتراف الى الشعور بالرضى عن مستوى التزام الدول الأخرى بأحكام الايكوا وبما يتم تقديمه من مراقبة للسلامة. ويمكن أن يجري أداء ذلك العمل اما مباشرة عن طريق الاتصالات الثنائية أو من خلال تحليل نتائج عمليات تدقيق مراقبة السلامة التي تقوم بها الايكوا فيما يخص الدول المعنية. وتلك النتائج متاحة لجميع الدول المتعاقدة في شكل تقارير تدقيق موجزة. والتقارير تلك تتيج معلومات للتعرف على الدول التي تواجه صعابا في الاحتفاظ بقدرتها وأدائها في مجال مراقبة السلامة. وتقع على عاتق الدول المتعاقدة مسؤولية المساعدة في جهود مراقبة السلامة العالمية من خلال زيادة اليقظة واتخاذ اجراء ملائم.

٥ - الشفافية وزيادة الإفصاح

٥-١ طلب القرار A32-11 الصادر عن الجمعية العمومية والمعنون انشاء برنامج عالمي للايكوا لتدقيق مراقبة السلامة والذي انطلق بموجبه برنامج الايكوا العالمي لتدقيق مراقبة السلامة، في الفقرة الأولى من منطوقه: "أن يتم اصدار نتائج التدقيق بقدر أكبر من الشفافية ودرجة أكبر من الإفصاح".

٥-٢ ولقد أعدت الايكوا ضمن البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة قاعدة بيانات للنتائج والاختلافات المنبثقة عن عمليات التدقيق (AFDD) وذلك من أجل تحليل نتائج التدقيق لمعرفة أوجه القصور التي تؤثر على السلامة بشكل دقيق. وبخلاف الممارسة الحالية القائمة على توزيع تقارير التدقيق غير السرية وتقارير متابعة التدقيق الموجزة على جميع الدول المتعاقدة من خلال كتاب من المنظمة، فان المعلومات الاضافية من قاعدة بيانات الاستكشافات والاختلافات يمكن توفيرها لجميع الدول المتعاقدة من خلال استخدام موقع الايكوا المؤمن على الشبكة.

٥-٣ في يونيو ٢٠٠٤، وافق المجلس على اصدار النصوص الكاملة لتقارير التدقيق، كوسيلة لزيادة الشفافية، وان هذا يجب أن يذكر في مذكرة التفاهم المتعلقة بتسيير عمليات التدقيق في البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة في اطار النهج النظامي الشامل (انظر A35-WP/7).

٥-٤ ان مبدأ الشفافية، بينما يفى بمقتضيات البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة فيما يخص السرية والنزاهة، خدم مجتمع الطيران بصورة جيدة. غير أنه قد اتضح أن المعلومات الاضافية المتصلة بالسلامة مثل عمليات الفحص للأرصفة، وبرامج التدقيق التي تقوم بها جهات غير الايكوا، وتقارير الحوادث والوقائع قد تكون أيضا ذات فائدة بالنسبة للدول. وعلى أساس تلك المعلومات وأيضا على أساس المعلومات المقدمة من خلال تقارير التدقيق، فقد تقوم سلطات الطيران المدني بتحديد أوجه القصور المتعلقة بالسلامة واتخاذ اجراءات ملائمة تؤثر على بعض المشغلين الجويين الأجانب مثل فرض قيود اضافية على دخول مجالها الجوي.

٥-٥ ينبغي أن تسهل الايكوا قيام الدول بتحليل المعلومات المتعلقة بالسلامة، بما في ذلك المعلومات المتضمنة في تقارير التدقيق، لكي تتمكن الدول من معرفة أسماء الدول التي لا تفي بالمتطلبات الصادرة عن الايكوا. وبينما قد تتخذ الدول دائما اجراءات انفرادية في صالح السلامة في مجالها الجوي، فقد اعتبر المجلس أن النهج المتعدد الأطراف أفضل لدى اتخاذ أي اجراء ضروري لعلاج أوجه القصور المتعلقة بالسلامة، وان الايكوا في أفضل موقف لاتخاذ أي اجراء متعدد الأطراف. وعلاوة على ذلك، وافق المجلس على القيام، كملجأ أخير، بتحذير أي دولة اذا لم تف بالتزاماتها تجاه السلامة

بموجب الاتفاقية. ومن الملاحظ في هذا السياق أن العديد من مواد الاتفاقية ينص على قيام المجلس باتخاذ اجراءات حيال الدول وشركات الطيران الدولية التابعة لها فيما يتعلق بالالتزام بأحكام الاتفاقية.

٦-٥ والدول مسؤولة عن اتخاذ الاجراءات بما في ذلك فرض شروط اضافية لضمان معالجة أوجه القصور المتعلقة بالسلامة. والشفافية عنصر أساسي للبقاء على سلامة الطيران على النطاق العالمي. والمعلومات المتعلقة بأوجه القصور المتصلة بالسلامة وما يعقبها من شروط اضافية على المشغلين يجب أن تصبح متاحة لجميع الدول المتعاقدة. وربما كان هناك دور للايكافو لمساعدة الدول في التوصل الى هذا النوع من المعلومات. وربما سهل من هذه المساعدة اتاحة الوصلات التي تربط بمواقع الشبكة الخاصة بالسلامة والتي تمتلكها منظمات لها مصداقيتها، اتاحتها من خلال موقع الايكافو المؤمن.

٧-٥ أما الشفافية المتزايدة المشار اليها في الفقرات السابقة فربما كانت مفيدة أيضا للدول الراغبة في تقديم المساعدة الى الدول التي تواجه صعوبات وذلك بأسلوب أكثر تركيزا وفعالية.

٦- تعزيز الأداء الخاص بمراقبة السلامة

١-٦ ان تقديم الدعم الى الدول في تنفيذ خطط اجراءاتها التصحيحية ليس بالفكرة الجديدة في الايكافو فبعض الدول والمنظمات الأخرى ظل يقدم الدعم الى الدول عند طلبها لذلك، ولقد كان ذلك في معظم الحالات من خلال مشروعات مساعدة تقنية مكرسة. غير أن هذا النهج لم يتسم دائما بالكفاءة والفاعلية كما كان مستهدفا في مجال تصحيح أوجه القصور. والنهج الخاص بالشراكة واردة لتحليل الأسباب واعداد وتنفيذ الحلول في نهج عملي بدرجة أكبر. والايكافو، كشريك، يمكن أن تساعد في اعداد حلول تتسم بالاستدامة للتغلب على أوجه القصور المتصلة بالسلامة والتي تنشأ عن عدم كفاية مراقبة السلامة في الدول فرادى أو مجموعات الدول. غير أن هذا النهج لا يمكن أن ينجح الا حيث يتحقق الالتزام من جانب الحكومات وحيث تجري المحافظة على ذلك الالتزام.

٢-٦ نجحت عمليات الشراكة بين الدول في تعزيز قدرات مراقبة السلامة للدول فرادى. وعمليات الشراكة تلك ربما اقتصرت على مشروع قطري للتعاون التقني حيث يتاح الخبراء المكرسون من جهة دولة مانحة أو أكثر لمساعدة هيئة حكومية في اعداد وتنفيذ قدرات مراقبة السلامة لديها.

٣-٦ وينطوي نوع آخر من عمليات الشراكة على اشتراك مجموعة من الدول في الخبراء من أجل اعداد القواعد التنظيمية والاجراءات والتدريب. ويعتبر برنامج التطوير التعاوني للسلامة التشغيلية وبرنامج صلاحية الطائرات باستمرار للطيران (COSCAP) اللذين أعدتهما ادارة التعاون الفني التابعة للايكافو ونفذتهما في العديد من الأقاليم الفرعية، مثالين لهذا النوع من الشراكة. وتلك المشروعات أتاحت أمورا من بينها التدريب الخاص بسلامة الطيران للعاملين الحكوميين في مراقبة السلامة وعمليات التشغيل الجوي.

٤-٦ أقام عدد من الدول شراكة أوثق من خلال انشاء منظمة دون اقليمية مسؤولة عن تأدية مهام مراقبة السلامة لدولها الأعضاء. ومن أمثلة تلك المنظمات وكالة الطيران المدني لأفريقيا ومدغشقر (AAMAC) والنظام الاقليمي للتعاون في مراقبة السلامة التشغيلية (SRVSOP) لدى لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC)، ونظام مراقبة سلامة الطيران الاقليمي للكاريبي (RASOS) ووكالة أمريكا الوسطى لسلامة الطيران (ACSA) ومنظمة سلامة الطيران للمحيط الهادئ (PASO). وفي حالة تلك الوكالة الأخيرة على وجه التحديد، اعتمدت قواعد تنظيمية مشتركة وتقوم مجموعة أساسية اقليمية من المفتشين المؤهلين في مجال عمليات الطيران وصلاحية الطائرات للطيران بتأدية طائفة كاملة من مهام التفيش

الخاصة بسلامة الطيران نيابة عن الدول المشاركة. وقد أدى ذلك الترتيب الى حصول نتائج ملموسة في بعثات متابعة التدقيق الخاصة بالبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة.

٥-٦ ان الأسباب الجذرية للمشكلات المستمرة التي تواجه تنفيذ مراقبة السلامة بفعالية واعداد حلول قابلة للاستمرار أمر يحتاج الى تحليل في نهج خاص بالشراكة يضم ادارة الملاحة الجوية، والمكتب الاقليمي المعني التابع للايكاو والدول المعنية. والمكاتب الاقليمية باعتبارها الذراع التشغيلية للايكاو والمطلعة على البيئة الاقليمية بمقدورها تحديد العلل التي تكمن وراء الصعوبات التي تشهدها الدول في اطار مجالات اعتماد تلك المكاتب. ويجب أن يكون للمكاتب الاقليمية دور قيادي في حفز التعاون بين الدول في وضع الحلول للمشكلات المشتركة وفي جعل عمليات الشراكة والحلول تأتي متوافقة مع الظروف المحددة. وهذا يتضمن انشاء مؤسسات دون اقليمية لمراقبة السلامة. ويتوقع للمجموعات الاقليمية للتخطيط والتنفيذ أن تسهم في عملية التعاون تلك.

٦-٦ وادارة التعاون الفني في وضع يسمح لها بطلب وتقديم الخبرة وتحديد الموارد الاضافية المطلوبة لاعداد الحلول. وتلك الحلول تحتاج الى أن توضع وفقا لمستوى ودرجة تعقيد النشاطات الخاصة بالطيران في الدولة (الدول) المعنية والى أن تصاغ كخطط للأعمال لها مهام محددة بوضوح يمكن انجازها وأطر زمنية ومراسل.

٧-٦ وفي اطار الاستراتيجية الموحدة، لا تقتصر عمليات الشراكة على الدول والايكاو وحسب، بل يجب أن تحفز المنظمة التعاون والشراكة بين الدول وصناعة الطيران وجهات تقديم خدمات الملاحة الجوية وغير ذلك من أصحاب المصلحة وكذا المؤسسات المالية بهدف مساعدة الدول في تحسين مراقبة السلامة الخاصة بها. والدول من حيث المبدأ لا يمكن أن تتبطل أحدا بالاضطلاح بمسؤولياتها عن سلامة الطيران (باستثناء ما تقتضيه المادة ٨٣ مكررا) غير أنه بإمكان الدول تكليف سلطات أخرى ببعض المهام والواجبات أو احوالها اليها أو تكليف كيانات معينة بالاتفاق المتبادل بالقيام بمهام قد تساعد الدول في الاضطلاح بمسؤولياتها عن مراقبة السلامة. وحتى في حالة هذا النقل للمهام فأى دولة تكلف جهة ما بهذا التكليف ستظل مسؤولة تمام المسؤولية بموجب الاتفاقية على سبيل المثال ضمن اطار المادة ٢٨ منها.

٧- التنفيذ

١-٧ يعد تنفيذ الحلول المستندة هو الجانب الحيوي للغاية من جوانب الاستراتيجية. والتنسيق عموما سوف يتاح من خلال ادارة الملاحة الجوية لكي تقوم ادارة التعاون الفني بالمساعدة في تحديد الجهات المانحة وبالترتيب لتقديم الخبرة وبادارة المشروعات التنفيذية على النحو المطلوب. ونظرا الى أن تعزيز مراقبة السلامة يتصل بصورة مباشرة بأوجه القصور المتعلقة بالسلامة التي تحددت من خلال البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة، يمكن الحصول على تمويل الحلول الدائمة من خلال عمليات الشراكة عن طريق القروض و/أو المنح من العديد من المانحين أو آليات التمويل بما فيها التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران (إيفاس) ومن الجهات التي قد ترغب الدول في تقديم طلب اليها بطبيعة الحال.

٢-٧ سوف تقوم بمتابعة التقدم في تنفيذ الخطط التي تقدم ذكرها المكاتب الاقليمية التي قد تتبين وجود أية صعوبات تطرأ في تلك العملية بما في ذلك الحدود الزمنية ومراسل المسار الرئيسية، وتقدم البيانات المرتجعة وذلك الى مقر الايكاو والشركاء المعنيين الآخرين. وبالمثل، سوف يستخدم الشركاء البيانات العائدة التي يتم تلقيها من المكاتب الاقليمية لتعديل خطة الأعمال على النحو المطلوب للتغلب على الصعاب التي تجري مواجهتها.

٣-٧ وبرنامج تعزيز سلامة الطيران (FSEP)، المصمم لتقديم المساعدة باتاحة أمثلة عمومية خاصة بالاجراءات الفنية، يمكن أن يستخدم في تنفيذ الاستراتيجية في اطار أية شراكة ممكنة. والتفاصيل المتعلقة ببرنامج تعزيز سلامة الطيران متضمنة في ورقة عمل الجمعية العمومية A35-WP/60 التي ينتظر أن تبحث ضمن البند ٢٤ من جدول الأعمال.

٤-٧ ولضمان أقصى قدر من الفعالية للاستراتيجية الموحدة للتغلب على أوجه القصور المتصلة بالسلامة، يجب أن يجري رصد تنفيذ تلك الاستراتيجية بصورة وثيقة. ولتحقيق تلك الغاية، يجب أن ينفذ المجلس نظاما للمتابعة الفعالة. والمكاتب الإقليمية قد تقوم بدور رئيسي في هذه العملية، ومن المتصور أن يقدم الأمين العام تقارير منتظمة إلى المجلس.

٨- الأثر المالي

١-٨ سوف يتحقق تنفيذ تلك الاستراتيجية أساسا من خلال إعادة تخصيص الموارد بدلا من إضافة موارد جديدة. غير أن بعض النفقات قد يجري بذلها من جهة الأمانة في اعداد تقنيات للتشارك في المعلومات لتنفيذ مغزى الفقرة ٥. والادماج بعناية لمقتضيات التكنولوجيا هذه في المقتضيات التكنولوجية الأخرى المحددة في الوثيقة A35-WP/35 بشأن الكفاءة والفعالية لا بد وأن يسمح للأمانة بإدارة تلك التكاليف في اطار الميزانية المقترحة على الجمعية العمومية. وفي حالة الضرورة، سوف تطلب الأمانة الدعم الفني من الدول لبقاء هذه التكلفة في حدود المستويات الواردة بالميزانية.

٩- الاجراء المعروض على الجمعية العمومية

١-٩ ان الجمعية العمومية مدعوة الى ما يلي:

- أ) أن تحيط علما بالمعلومات الواردة في الفقرة ٢، بخصوص الصعوبات التي واجهتها بعض الدول في تنفيذ خطط الاجراءات التصحيحية الخاصة بها.
- ب) أن توافق على تشارك الدول في المسؤولية لتعزيز مراقبة السلامة على النطاق العالمي.
- ج) أن تقر مفهوم الاستراتيجية الموحدة لتصحيح أوجه القصور المتعلقة بالسلامة وتقر المبادئ المساندة التي تشمل زيادة الشفافية، والشراسة، والتعاون والمساعدة، وهي المبادئ التي تصفها هذه الورقة.
- د) أن تعتمد القرار الوارد في المرفق بورقة العمل هذه والمتعلق بالاستراتيجية الموحدة لازالة أوجه القصور المتعلقة بالسلامة.

مرفق

A35 — مشروع قرار

استراتيجية موحدة لازالة أوجه القصور المتعلقة بالسلامة

لما كان أحد الأهداف الرئيسية للمنظمة وما زال يتمثل في تأمين سلامة الطيران المدني الدولي على النطاق العالمي.

ولما كان تأمين سلامة الطيران المدني الدولي هو أيضا من مسؤولية الدول المتعاقدة بشكل جماعي وفردى على السواء.

وبما أن كل دولة متعاقدة تتعهد وفقا للمادة السابعة والثلاثين من اتفاقية الطيران المدني الدولي بالتعاون من أجل تحقيق أقصى درجة ممكنة عمليا من التوحيد في النظم والقواعد والاجراءات والتنظيم فيما يتصل بالطائرات والعاملين والمطارات والطرق الجوية والخدمات المعاونة، وذلك في جميع المسائل التي من شأن التجانس أن يسهل فيها الملاحاة الجوية ويحسنها.

ولما كان تحسين سلامة الطيران المدني الدولي على أساس عالمي يتطلب التعاون النشط من جانب أصحاب المصلحة كافة.

ولما كانت الاتفاقية وملاحقها توفر الاطار القانوني والتشغيلي للدول المتعاقدة لانشاء نظام لسلامة الطيران المدني يقوم على الثقة والاعتراف المتبادلين، وتلزم جميع الدول المتعاقدة بتنفيذ القواعد القياسية والتوصيات بقدر ما يكون ذلك ممكنا من الناحية العملية، والقيام على نحو ملائم بمراقبة السلامة.

ولما كانت نتائج البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة تشير الى أن العديد من الدول المتعاقدة لم يتمكن بعد من وضع نظام وطني مقبول لمراقبة السلامة.

وبما أن ادارة التعاون الفني في الايكاو يمكنها أن تقدم المساعدة اللازمة للدول التي تحتاج اليها.

ولما كان التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران قد أنشئ لمساعدة الدول المتعاقدة على تمويل المشاريع المتعلقة بالسلامة لتصحيح أوجه القصور المحددة أساسا من خلال البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة، والتي لا يمكنها أن تخصص أو تحصل لها على الموارد المالية الضرورية.

وانه تقر بأنه قد لا يتوافر للدول المتعاقدة جميعها الموارد البشرية والفنية والمالية المطلوبة للقيام بمراقبة السلامة على النحو الملائم.

وانه تقر بأن المساعدة المتاحة للدول المتعاقدة التي تواجه صعوبات في تصحيح أوجه القصور التي تحددت من خلال عمليات تدقيق مراقبة السلامة سوف يتم تعزيزها الى درجة كبيرة من خلال استراتيجية موحدة تضم جميع الدول المتعاقدة والايكاو والأطراف الأخرى المعنية وذلك في مجال عمليات الطيران المدني.

وانه تقر بأن الشفافية والمشاركة في معلومات السلامة تمثل احدى الدعائم الأساسية لنظام نقل جوي مأمون.

فان الجمعية العمومية

١- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على أن تتشارك مع الدول المتعاقدة الأخرى في المعلومات الحيوية التي تتعلق بالسلامة والتي ربما كان لها تأثير على سلامة الملاحة الجوية الدولية، وعلى أن تيسر لتلك الدول التوصل الى جميع معلومات السلامة ذات العلاقة.

٢- **تشجع** الدول المتعاقدة على الاستفادة الكاملة من معلومات السلامة المتاحة لدى القيام بمهامها الخاصة بمراقبة السلامة، بما في ذلك أثناء عمليات التفيتش على النحر المنصوص عليه في المادة ١٦ من الاتفاقية.

٣- **تطلب الى** المجلس تطوير المزيد من الوسائل العملية لتسهيل التشارك في معلومات السلامة تلك فيما بين الدول المتعاقدة.

٤- **تذكر** الدول بالحاجة الى ممارسة اليقظة تجاه عمليات الطيران الأجنبية داخل اقليمها وبتخاذ الاجراء الملائم عند الضرورة للحفاظ على السلامة.

٥- **تحث** الدول المتعاقدة على زيادة تطوير التعاون الاقليمي والاقليمي الفرعي، والقيام كذلك كلما كان ذلك ممكنا باعداد مبادرات للشراكة مع الدول الأخرى والصناعة ومقدمي خدمات الملاحة الجوية والمؤسسات المالية لتعزيز القدرات الخاصة بمراقبة السلامة من أجل تعزيز اقامة نظام أكثر أمانا للطيران المدني الدولي ومن أجل الاضطلاع على نحو أفضل بمسؤولياتها الفردية.

٦- **تشجع** الدول على تعزيز اقامة شراكات اقليمية أو اقليمية فرعية من أجل التعاون في وضع حلول للمشكلات المشتركة لتبني الدول قدراتها الفردية في مجال مراقبة السلامة.

٧- **تدعو** الدول الى الاستفادة من خدمات ادارة التعاون الفني التابعة للايكاو لازالة أوجه القصور المحددة من خلال البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة.

٨- **تدعو** الدول المتعاقدة التي تواجه صعوبات في تمويل التدابير الضرورية لتصحيح أوجه القصور المتعلقة بالسلامة والمحددة من خلال البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة للاستفادة من فرص التمويل التي يوفرها التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران.

٩- **تطلب الى** المجلس تنفيذ استراتيجية موحدة على أساس من مبادئ زيادة الشفافية، والتعاون والمساعدة، وأن يحض، كلما كان ذلك ملائما، على الشراكة بين الدول والمنتهجين ومقدمي خدمات الملاحة الجوية والصناعة والمؤسسات المالية وغير أولئك من أصحاب المصلحة لتحليل المسببات ووضع وتنفيذ حلول قابلة للاستمرار من أجل مساعدة الدول في ازالة أوجه القصور المتعلقة بالسلامة.

١٠- **تطلب الى** المجلس تنفيذ نظام يتسم بالكفاءة لرصد تنفيذ الاستراتيجية الموحدة مع المشاركة الفعالة من جانب المكاتب الاقليمية.

أسلوب تطبيقي

١- ينبغي للمجلس ايجاد الوسائل التي يمكن أن تتاح بها معلومات من قاعدة بيانات النتائج والاختلافات المنبثقة عن عمليات التدقيق وذلك لجميع الدول المتعاقدة من خلال استخدام موقع الايكاو المؤمن على الشبكة.