



الجمعية العمومية - الدورة السادسة والثلاثون

اللجنة الفنية

مشروع نص التقرير

المتعلق

بالبند ٢٥ و٢٦ و٢٧ من جدول الأعمال

المادة المرفقة بشأن البنود ٢٥ و٢٦ و٢٧ من جدول الأعمال مقدمة لتتظر فيها اللجنة الفنية.

البند ٢٥ من جدول الأعمال: أعمال متابعة مؤتمر رؤساء الطيران المدني الخاص بالإستراتيجية العالمية للسلامة الجوية لسنة ٢٠٠٦

١:٢٥ تنفيذ توصيات مؤتمر رؤساء الطيران المدني الخاص بالإستراتيجية العالمية للسلامة الجوية لسنة ٢٠٠٦

١-١:٢٥ استعرضت اللجنة ورقة العمل A36-WP/63 التي قدمها المجلس مع الإضافة الملحق بها التي تتضمن تقريراً مرحلياً عن الإجراءات المتخذة بشأن توصيات مؤتمر رؤساء الطيران المدني الخاص بالسلامة الجوية العالمية الذي انعقد في سنة ٢٠٠٦. وقدمت ورقة العمل معلومات عن تنفيذ التوصيات الموجهة إلى الدول وقدمت خطوطاً عامة لإجراءات المتابعة التي اتخذت بشأن التوصيات الموجهة إلى الإيكاو. وأظهرت الإضافة رقم ١ بورقة العمل A36-WP/63 أعمال المجلس في المستقبل بشأن استعراض هيكل أحكام ملاحق الإيكاو عملية تطويرها، بما في ذلك القواعد القياسية الحرجة للسلامة. وأحاطت اللجنة علماً بالمعلومات الواردة في ورقة العمل A36-WP/63.

٢-٢:٢٥ القواعد القياسية والتوصيات والإجراءات الدولية الصادرة عن الإيكاو

٣-٢:٢٥ نظرت اللجنة في ورقة العمل A36-WP/50 التي قدمتها البرتغال، نيابة عن الجماعة الأوروبية ودولها الأعضاء والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني واليوروكنترول. أعادت ورقة العمل WP/50 إلى الأذهان أن برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة قد زاد الوعي بالمشكلات التي تواجهها دول كثيرة عند محاولتها الامتثال لالتزاماتها وفقاً لاتفاقية شيكاغو. وناقشت تعقيد هيكل أحكام الملاحق ونظام القواعد القياسية والتوصيات الدولية وقدمت اقتراحات بشأن أعمال المستقبل استناداً على مشروع قرار تعتمده الجمعية العمومية.

٤-٢:٢٥ استعرضت اللجنة ورقة العمل A36-WP/239 التي قدمتها المملكة العربية السعودية والدول الأعضاء في الهيئة العربية للطيران المدني (أكاك). واقترحت الورقة إجراء استعراض لإجراءات اعتماد القواعد والتوصيات الدولية. ودعت المجلس إلى وضع آلية تسمح بمشاركة أوسع من الدول المتعاقدة بحيث يمكنها التعبير عن آرائها بشأن التعديلات المقترحة على ملاحق اتفاقية شيكاغو. واقترحت الورقة أيضاً اعتماد منهجية أساسية لتقديم التعديلات الجوهرية لنظام الطيران المدني الدولي.

٥-٢:٢٥ نظرت اللجنة في ورقة العمل A36-WP/246 التي قدمتها منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO). وناقشت الورقة أيضاً تعقيد القواعد والتوصيات الدولية الحالية وقدمت عدة اقتراحات. وفي ضوء توجه كثير من الدول لفصل تقديم خدمات الملاحة الجوية عن مهمة الإشراف التنظيمي، ازدادت الحاجة إلى التعاون بين المجتمع التنظيمي والصناعة الخاضعة للتنظيم وذلك في إعداد وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية. وذكرت الورقة أن القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو ينبغي تشكل الأساس للصناعة لكي تسهم وتتعاون في كيفية الاعراب عن تطبيق تلك القواعد والتوصيات الدولية في شكل قواعد قياسية فنية.

٦-٢:٢٥ رأى بعض الوفود أن وضع القواعد القياسية الدولية بواسطة الصناعة وفقاً لما تقترحه ورقة العمل A36-WP/246 يمكن أن يمثل نقطة ضعف ضد بعض الدول ذلك أن العملية التي تستخدمها الصناعة لا تتبع عملية الإيكاو للتشاور على المستوى العالمي. ووافقت اللجنة على أن اعتماد القواعد القياسية الدولية يظل مسؤولية الإيكاو.

٧-٢:٢٥ شعرت اللجنة، عند إحاطتها علماً بأعمال المستقبل التي سيقوم بها المجلس بشأن استعراض هيكل أحكام الملاحق وعملية تطويرها بالصيغة الواردة في الإضافة رقم (١) بورقة العمل A36-WP/63، شعرت أن الأفكار التي أثرت أثناء النقاش في ورقات العمل يمكن أن تكون مفيدة للمجلس لاحتراز تقدم في عمله. ووافقت اللجنة على وجه الخصوص على أن مشروع القرار المقترح في ورقة العمل A36-WP/50 والاقتراحات الواردة في ورقتي العمل A36-WP/246

وA36-WP/239 ينبغي أن تؤخذ في الحسبان ربما كجزء من الاختصاصات المعدلة عند استعراض أحكام الملاحق وعملية التعديل. ولكن أعرب كثير من المندوبين عن شكوك في الحاجة إلى وضع ملحق جديد بشأن مراقبة السلامة. وكان هناك اقتراح بأن أحد البدائل يمكن أن يشمل ادراج أحكام مراقبة السلامة في الملاحق ذات الصلة بأسلوب مماثل لما تم بالفعل في الملحق السادس. وأقترح أيضا أن يجري استعراض مستقل لعملية وضع القواعد القياسية يشمل مقارنة مع المنظمات الدولية الأخرى.

٢٥-٨ عند الموافقة على نهج العمل المذكور أعلاه، أشارت اللجنة إلى أن المجلس سيحتاج إلى النظر فيما يتطلبه هذا العمل الإضافي من موارد.

٣:٢٥ إدارة الانتقال للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو

٢٥-٣-١ أحاطت اللجنة علما بالمعلومات الواردة في ورقة العمل A36-WP/245 التي قدمتها جمهورية كوريا. ووصفت الورقة إعداد أداة قاعدة البيانات ومهامها في متابعة وإدارة تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو. وتقدم هذه الأداة مجانا للدول الأخرى ويمكن أن تستفيد من ربطها مع قاعدة بيانات البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة. وأشار الأمين إلى احتمال الاحتياج إلى موارد إضافية لتكييف تطبيقات البرنامج بحيث يتسم بالتوافق التبادلي مع تطبيقات الايكاو مثل النظام الالكتروني المقبل للاخطار والابلاغ عن الاختلافات بأن هناك ترحيبا لأي دعم تقدمه الدول المتعاقدة في هذا الصدد.

٤:٢٥ تقاسم معلومات السلامة

٢٥-٤-١ نظرت اللجنة في ورقة العمل A36-WP/201 التي قدمتها كولومبيا والتي تشدد على أهمية الاستنتاج ١/٢ الصادر عن مؤتمر رؤساء الطيران المدني الخاص بالاستراتيجية العالمية للسلامة الجوية الذي يشير إلى تقاسم معلومات صلاحية الطائرات للطيران. وأحاطت اللجنة علما بأن الايكاو لديها حاليا الموارد لاجراء دراسة جدوى لانشاء برنامج قاعدة بيانات الدول المتعاقدة لتقاسم معلومات صلاحية الطيران. وأحاطت اللجنة علما أيضا باقتراح كولومبيا بأن تسهم الدول بالخبراء إن أمكن للمساعدة في هذا العمل.

٥:٢٥ تقييمات وتدقيقات السلامة التي تقوم بها الايكاو للمشغلين الجويين الدوليين

٢٥-٥-١ نظرت اللجنة في ورقة العمل A36-WP/89 التي قدمتها الولايات المتحدة. وناقشت ورقة العمل WP/89 ذلك الجانب من التوصية ٥/٢ الصادرة عن مؤتمر رؤساء الطيران المدني بشأن تقديم المساعدة المباشرة باستخدام مجموعة من المفتشين وخبراء السلامة الجويين للدول غير الممثلة والمشغلين الجويين الدوليين. وقد يشمل الدور الأخير بمساعدة المشغلين إجراء تدقيقات وتقييمات للسلامة لدى هؤلاء المشغلين بحيث لا يواجه هؤلاء المشغلون، إذا كانت النتائج مرضية، قيودا تفرضاها دول أخرى بسبب النواقص الموجودة لدى مراقبة السلامة في دولهم. وذكرت ورقة العمل WP/89 أن مثل هذا الدور قد يضعف من المراقبة على المشغلين الجويين الأجانب. علاوة على ذلك فإن الايكاو ستشتت جهودها في مساعدة الدول إذا كانت ستتولى دورا جديدا وغير ملائم يجب أن تقوم به الدول المتعاقدة لدورها كدول مشغل بدلا من الايكاو. ووافقت اللجنة على أن الايكاو لا ينبغي ألا تتعمق أكثر في إجراء دراسة عن المساعدة المباشرة للمشغلين الجويين.

٢٥-٥-٢ أحاطت اللجنة علما بورقة العمل A36-WP/56 التي قدمتها لجنة الطيران المشتركة بين الدول.

البند ٢٦ من جدول الأعمال: الاعتراف بالشهادات والإجازات التي تصدرها الدول الأخرى

١:٢٦ الاعتراف بالشهادات والإجازات التي تصدرها الدول الأخرى

١-١:٢٦ نظرت اللجنة في ورقة العمل A36-WP/13، وورقة العمل A36-WP/124 التي قدمتها باكستان، وورقة العمل A36-WP/248 التي قدمتها أستراليا.

٢-١:٢٦ أبرزت ورقة العمل A36-WP/13 التي قدمها المجلس المسائل المرتبطة بالاعتراف بشهادة المشغل الجوي والشهادات المرتبطة بالعمليات الأجنبية. وشملت الورقة مشروع قرار للجمعية العمومية بشأن اعتراف الدول بشهادة المشغل الجوي الصادرة للمشغلين الجويين الأجانب ومراقبة عملياتهم. وتقع مسؤولية مراقبة المشغلين الأجانب على الدولة. وذكر القرار المقترح الدول بالحاجة الى وجود هذه المراقبة والتي ينبغي للدول أن تضع بشأنها شروطا وإجراءات إضافية على عملية لاتخاذ الإجراءات عند الضرورة للحفاظ على السلامة. وكإجراء إضافي للسلامة تم حث الدول على إدراج بند بشأن السلامة الجوية في اتفاقاتها الثنائية للخدمات الجوية. وحث القرار المقترح الدول أيضا على وضع شروط تشغيلية تنظم السماح للمشغلين الجويين الأجانب بالدخول الى أراضيها وتراعي آثارهم على التطوير المنتظم للطيران المدني الدولي والتكاليف والأعباء المقترنة بذلك.

٣-١:٢٦ أحاطت اللجنة علما بوجود تشعب في الشروط الجديدة التي يعمل بمقتضاها المشغلون من دولة يجب أن تقدم معلومات تشغيلية تفصيلية الى دول أخرى وأحيانا تحصل على مواصفات للعمليات من تلك الدول. وأظهرت هذه الشروط الصعوبات المقترنة بالاعتراف بشهادة المشغل الجوي التي تصدرها دولة أخرى. وعزز القرار المقترح الجزئين الأول والثالث من الملحق السادس والقواعد القياسية للقسم الثاني التي تغطي هذا الاعتراف ودعا الايكاو الى مواصلة وضع الخطوط الإرشادية والإجراءات للاعتراف بالشهادات والإجازات.

٤-١:٢٦ أعرب أحد الوفود عن ضرورة إعداد المواد الإرشادية المتعلقة بإجراءات التحقق من شروط الاعتراف بالشهادات والإجازات في الوقت المناسب.

٥-١:٢٦ وفي ضوء المناقشات تقدم اللجنة القرار التالي للجلسة العامة لاعتماده.

قرار صاغته اللجنة الفنية وتوصى الجمعية العمومية باعتماده

القرار ١/٢٦: اعتراف الدول بشهادة المشغل الأجنبي الصادرة
للمشغلين الأجانب ومراقبة عملياتهم

إن الجمعية العمومية:

لما كانت اتفاقية شيكاغو وملاحقها تشكل الإطار القانوني والتشغيلي لكي تنشئ الدول المتعاقدة نظاما لسلامة الطيران المدني يستند إلى تبادل الثقة والاعتراف، وتلتزم جميع الدول المتعاقدة بتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية بقدر الإمكان وبتنفيذ مراقبة السلامة الجوية على النحو الوافي.

ولما كانت المادة السابعة والثلاثون من اتفاقية شيكاغو تستوجب أن تتعاون الدول على بلوغ أقصى درجة ممكنة من التوحيد في القواعد والممارسات في جميع الأمور التي يسهل فيها هذا التوحيد ويحسن الملاحة الجوية.

وإذ تشير إلى أن المادة الثالثة والثلاثين من اتفاقية شيكاغو والقواعد القياسية المنطبقة نظمت الاعتراف بصحة الشهادات والإجازات الصادرة عن الدول المتعاقدة الأخرى.

وإذ تشير إلى أن الدول المتعاقدة هي المسؤولة أولا وأخيرا عن مراقبة السلامة الجوية، وهي التي يجب عليها أن تراجع باستمرار قدراتها على مراقبة السلامة الجوية.

ولما كان الهدف الرئيسي للمنظمة هو تأمين سلامة الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم.

وإذ تشير إلى قرار الجمعية العمومية ٣٥-٧ الذي حث الدول المتعاقدة، ضمن جملة أمور، على أن تتبادل فيما بينها المعلومات الحيوية عن السلامة وذكرها بضرورة مراقبة جميع عمليات الطيران.

وإذ تشير إلى أن مؤتمر رؤساء الطيران المدني الخاص بالاستراتيجية العالمية للسلامة الجوية لسنة ٢٠٠٦ ناشد الدول أن تعترف بصحة الشهادات والإجازات الصادرة عن الدول الأخرى على أساس اعتبارات السلامة دون سواها لا لغرض تحقيق المزايا الاقتصادية، وأوصى بما يلي ضمن جملة أمور:

(أ) أن تضع الايكاو مبادئ توجيهية وإجراءات لمساعدة الدول على ضمان أعلى درجة ممكنة من التوحيد في الاعتراف بصحة الشهادات والإجازات ومراقبة عمليات الطائرات الأجنبية في أراضيها.

(ب) أن تضع الدول قواعد تشغيلية طبقا لاتفاقية شيكاغو، وعلى أساس غير تمييزي لتنظيم قبول ومراقبة المشغلين الجويين الأجانب في أراضيها.

(ج) أن تدرج الدول في الاتفاقات الثنائية للخدمات الجوية بندا يتعلق بالسلامة الجوية بالاستناد إلى البند النموذجي الذي وضعته الايكاو للسلامة الجوية.

ولما كانت اتفاقية شيكاغو قد أرست المبادئ الأساسية التي يجب على الدول إتباعها لضمان تطوير خدمات النقل الجوي الدولية بصورة منتظمة ومتجانسة وكان بالتالي من بين أهداف الايكاو أن تدعم وضع المبادئ والترتيبات التي تتيح

إنشاء خطوط النقل الجوي الدولية على أساس تكافؤ الفرص والتشغيل السليم والاقتصادي، وتبادل احترام حقوق الدول، ومراعاة المصلحة العامة.

وإذ تسلّم بأن انعدام التوافق بين الشروط والتدابير التشغيلية التي تنظم قبول المشغلين من دول أخرى يمكن أن تكون له آثار ضارة على سلامة وكفاءة وانتظام عملياتهم.

وإذ تسلّم بأن عدم تنسيق السياسات والبرامج الوطنية لمراقبة المشغلين الجويين الأجانب يمكن أن يعرقل الدور الذي تضطلع به منظمة الطيران المدني الدولي في مجال التنمية الاقتصادية والاجتماعية.

١- **تذكر** الدول المتعاقدة بضرورة مراقبة السلامة الجوية لدى مشغليها الجويين للامتثال التام للقواعد والتوصيات الدولية، والتأكد أيضا من أن المشغلين الجويين الأجانب الذين يشغلون طائراتهم في أراضيها موضوعون تحت المراقبة المناسبة في دولهم ومن أن دولهم تتخذ الإجراءات الملائمة للمحافظة على السلامة الجوية عند الضرورة.

٢- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على وضع الشروط والإجراءات اللازمة بالترخيص ومراقبة مسائل السلامة الجوية المرتبطة بعمليات المشغلين المرخصين بشهادات من دول متعاقدة أخرى واتخاذ الإجراءات المناسبة عند الضرورة للمحافظة على السلامة الجوية.

٣- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على أن تدرج في الاتفاقات الثنائية للخدمات الجوية بندا يتعلق بالسلامة الجوية، واطاعة في الاعتبار البند النموذجي المرفق بالقرار الذي أصدره المجلس في ٢٠٠١/٦/١٣.

٤- **تحث** الدول المتعاقدة على الاعتراف بصحة شهادات المشغلين الجويين التي تصدرها الدول الأخرى لغرض الطيران فوق أراضيها، بما في ذلك الهبوط فيها والاقلاع منها، على أن تكون الشروط التي أعطيت بموجبها هذه الشهادات لا تقل عن الحد الأدنى الذي نصت عليه القواعد القياسية المحددة في الجزء الأول والجزء الثالث، القسم الثاني من الملحق السادس.

٥- **تحث** الأمين العام الى أن يواصل وضع المبادئ التوجيهية والإجراءات اللازمة للتحقق من شروط الاعتراف بصحة الشهادات والإجازات، عملا بالمادة الثالثة والثلاثين من اتفاقية شيكاغو والقواعد القياسية المنطبقة.

٦- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تضع قواعد تشغيلية تنظم قبول المشغلين الجويين الأجانب في داخل أراضيها طبقا لاتفاقية شيكاغو وبدون تمييز وبالتوافق مع القواعد القياسية والخطوط التوجيهية والإجراءات الصادرة عن الايكاو مع مراعاة الحاجة إلى خفض التكاليف والأعباء على الدول المتعاقدة والمشغلين.

٧- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تمتنع عن تنفيذ الشروط والإجراءات التشغيلية الانفرادية لقبول المشغلين الجويين الأجانب لأنها تؤثر سلبا على التطور المنظم للطيران المدني الدولي.

٦-١:٢٦ اقترحت ورقة العمل A36-WP/124 التي قدمتها باكستان تعزيز دور الايكاو في السلامة الجوية بما أن ذلك يتعلق بمراقبة المشغلين الجويين الأجانب من قبل الدول والمجموعات الإقليمية. وأحاطت اللجنة علماً بأن مراقبة المشغلين الأجانب هي مسؤولية الدولة.

٧-١:٢٦ اقترحت ورقة العمل A36-WP/248 التي قدمتها أستراليا أن تضع الايكاو سجلاً دولياً لشهادات المشغلين الجويين ليتمكن من إجراء المراقبة في التوقيت المناسب والكفاءة المطلوبة للمشغلين الجويين الأجانب بما يتوافق مع مسؤولية الدولة نحو النهوض بالعمليات الجوية داخل أراضيها. علاوة على ذلك فإن إنشاء مثل هذا السجل يمكن أن يخفض إلى حد كبير العبء الواقع على شركات الطيران والمرتبط بالاحتفاظ بمعلومات شهادات المشغلين الجويين مستوفاة في كل طائراتهم الدولية. وقبل إعداد هذا السجل لشهادات المشغلين الجويين قد تحتاج الايكاو إلى استكشاف وتحديد وسائل تمويل هذه المبادرة. وأيدت اللجنة الاقتراح القائل بأن تعد الايكاو سجلاً دولياً لشهادات المشغلين الجويين، رهناً بتوافر التمويل، والذي يمكن أن يوفر الشفافية للدول المتعاقدة بشأن صحة ومعاصرة شهادات المشغلين الجويين وسلامة الامتثال لسلطات المراقبة ذات الصلة.

البند ٢٧ من جدول الأعمال: خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية

١:٢٧ نسخة جديدة من خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية

١-١:٢٧ استعرضت اللجنة ورقة العمل A36-WP/47 التي قدمها مجلس الايكاو والتي عرضت نسخة جديدة من الخطة العالمية للسلامة الجوية بالصيغة التي قبلها المجلس في ٢٠٠٧/٧/١٨. تتضمن النسخة الجديدة للخطة العالمية للسلامة الجوية خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية التي أعدتها، بناء على طلب وبدعم من الايكاو، الجهات الرئيسية صاحبة المصلحة في الصناعة والتي عملت بوصفها الفريق العامل المعني باستراتيجية السلامة في الصناعة (والمكون من ايرباص وبوينج والمجلس الدولي للمطارات ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية والاتحاد الدولي للنقل الجوي والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية ومؤسسة السلامة الجوية) وشملت ورقة العمل A36-WP/47 أيضا قرارا مقترحا على الجمعية العمومية بشأن عملية التخطيط العالمية. وكان الهدف من هذه التوصية وضع مجموعة من السياسات رفيعة المستوى التي تؤيد وتدعم نهج الايكاو في التخطيط العالمي في إطار هدفها الاستراتيجيين A و D المتعلقين بالسلامة والكفاءة.

٢-١:٢٧ أشار المجلس الدولي لطيران الأعمال الى أن قطاع طيران الأعمال لم يدرج في إعداد خريطة الطريق ولكنه أعرب عن دعمه الكامل للخطة العالمية للسلامة الجوية ولخريطة الطريق.

٣-١:٢٧ قدمت ورقة العمل A36-WP/202 التي قدمتها كولومبيا، تفاصيل عن ندوة/حلقة عمل ستعقد في شهر أكتوبر سنة ٢٠٠٧ في كولومبيا لنشر واستخدام خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية واقتربت استخدام هذا النهج في الأقاليم الأخرى. وأحاطت اللجنة علما بأن هذه الورقة تؤيد وتكمل الورقة A36-WP/47 بصفة رئيسية.

٤-١:٢٧ أحاطت اللجنة علما أيضا بالمعلومات الواردة في ورقة أستراليا A36-WP/181 عن تنفيذ خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية بواسطة دول عديدة في إقليم آسيا والمحيط الهادئ في منطقة إدارة الحركة الجوية.

٥-١:٢٧ في ضوء المناقشات، تقدم اللجنة القرار التالي للجلسة العامة لاعتماده:

قرار صاغته اللجنة الفنية وتوصي الجمعية العمومية باعتماده

القرار ١/٢٧: تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والكفاءة

لما كانت الإيكاو تسعى لبلوغ الغرض المتمثل في تحقيق تطور الطيران المدني بشكل سليم وآمن ومستدام عبر التعاون بين الدول المتعاقدة والجهات المعنية الأخرى.

ولما أنشأت المنظمة، لتحقيق هذا الغرض، أهدافا استراتيجية في مجالات من ضمنها السلامة والكفاءة.

وإن تدرك أن أهمية تحقيق إطار عالمي لدعم أهداف الإيكاو الاستراتيجية.

وإن تدرك أن أهمية الخطط والمبادرات الإقليمية والوطنية على أساس الإطار العالمي لفعالية التنفيذ.

وإن تدرك كون أفضل وسيلة لتحقيق مزيد من التقدم فيما يخص تحسين سلامة وكفاءة الطيران المدني هي إتباع نهج تعاوني وتعاضدي ومتناسق في الشراكة مع جميع الجهات المعنية تحت قيادة الإيكاو.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تقرر أنه يجب على الإيكاو أن تقوم بتنفيذ وتحديث "الخطة العالمية للسلامة الجوية" و"الخطة العالمية للملاحة الجوية" لتحقيق الأهداف الاستراتيجية ذات الصلة بالمنظمة.
- ٢- تقرر أنه يجب تنفيذ وتحديث هذه الخطط العالمية بالتعاون والتنسيق الوثيقين مع جميع الجهات المعنية.
- ٣- تقرر أنه يجب أن توفر هذه الخطط العالمية الإطار الذي يتم فيه إعداد وتطبيق خطط التنفيذ الإقليمية وشبه الإقليمية والوطنية وبالتالي ضمان تناسق وتنسيق الجهود الرامية إلى تحسين كفاءة وسلامة الطيران المدني.
- ٤- تدعو الدول وتطلب من جميع الجهات المعنية الأخرى التعاون على إعداد وتنفيذ خطط إقليمية وشبه إقليمية ووطنية على أساس إطار الخطط العالمية.
- ٥- تكلف المجلس بتقديم تقرير عن تنفيذ وتطور الخطط العالمية في الدورات العادية القادمة للجمعية العمومية.
- ٦- تكلف الأمين العام بإتاحة الخطط العالمية على موقع الإيكاو العام على شبكة الإنترنت.
- ٧- تعلن أن قرار الجمعية العمومية هذا يجب قرار الجمعية العمومية ٣٣-١٦ بشأن الخطة العالمية للسلامة الجوية.

المرفق (أ)

الخطة العالمية للسلامة الجوية

إن الجمعية العمومية:

- إن تؤكد من جديد أن الهدف الأولي للمنظمة يبقى تحسين سلامة الطيران المدني الدولي عبر العالم.
- وإن تدرك أن السلامة الجوية مسؤولية تتقاسمها الإيكاو والدول المتعاقدة وجميع الجهات المعنية الأخرى.
- وإدراكا منها أن منافع السلامة الجوية يمكن جنيها من الشراكات بين الدول وصناعة الطيران مثل الفريق المعني بسلامة الطيران التجاري، والمبادرة الأوروبية الاستراتيجية للسلامة الجوية، وفريق البلدان الأمريكية المعني بالسلامة الجوية، والفريق الإفريقي وجزر المحيط الهندي المعني بتعزيز السلامة الجوية.
- وإن تدرك أن الحاجة إلى تطور إطار السلامة بشكل مستمر لضمان استمرار الفعالية والكفاءة في البيئة التنظيمية والاقتصادية والفنية الأخذة في التغيير.
- وإن تلاحظ أن الزيادة المتوقعة في الحركة الدولية للطيران المدني ستؤدي إلى زيادة عدد حوادث الطائرات ما لم يتم خفض معدل الحوادث.
- وإن تدرك ضرورة الحفاظ على ثقة الجمهور في النقل الجوي.
- وإن تدرك أن النهج النشط في تحديد وإدارة مخاطر السلامة الجوية له أهمية قصوى لتحقيق مزيد من التحسينات في السلامة الجوية.
- وإن تلاحظ بشعور من الرضا أن خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية كما أعدها الشركاء الرئيسيون في صناعة الطيران بوصفهم "المجموعة الاستراتيجية للسلامة في صناعة الطيران" مع الإيكاو والتي تشكل الأساس للخطة العالمية للسلامة الجوية.
- وإن تلاحظ النية في تطبيق الخطة العالمية للسلامة الجوية بشكل مستمر كأداة لتحسين السلامة الجوية من خلال التركيز على الإجراءات عندما تكون الحاجة ماسة لها.
- وإن تأخذ علما بالاستراتيجية الموحدة التي وضعتها الإيكاو لمعالجة أوجه القصور المتعلقة بالسلامة.
- وإن تلاحظ قبول المجلس في ١٨ يوليو ٢٠٠٧ للخطة العالمية للسلامة الجوية المعدلة.
- تقرر ما يلي:

- ١- تشدد على الحاجة إلى خفض عدد ومعدلات الحوادث المميتة في عمليات النقل الجوي في جميع أنحاء العالم وبوجه خاص في الأقاليم التي تشهد معدلات أعلى بكثير من المتوسط العالمي.
- ٢- تحث الدول المتعاقدة وصناعة الطيران على تطبيق الخطة العالمية للسلامة الجوية وخريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية وأهدافهما وتنفيذ منهجيهما في شراكة مع جميع الجهات المعنية لخفض عدد ومعدلات حوادث الطائرات.

٣- تحت الدول المتعاقدة على إظهار الرغبة السياسية اللازمة لاتخاذ الإجراءات العلاجية لمعالجة مواطن الضعف بما في ذلك تلك التي تحددها عمليات تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية ومن خلال تطبيق منهجيات الخطة العالمية للسلامة الجوية و عملية التخطيط الإقليمي للايكاو .

٤- تحت الدول المتعاقدة على تعزيز الإطار العالمي للسلامة الجوية من خلال:

أ) تبادل المعلومات الملائمة المرتبطة بالسلامة الجوية بين البلدان وجميع الجهات المعنية بالطيران والجمهور .

ب) التنفيذ العاجل لنظم إدارة السلامة الجوية في كل صناعة الطيران لاستكمال الإطار التنظيمي الحالي .

ج) الترويج لثقافة عادلة من خلال إيجاد بيئة يتم فيها تشجيع وتيسير الإبلاغ وتبادل المعلومات وتُتخذ ضمنها الإجراءات الوقائية في حينها عندما يتم الإبلاغ عن الثغرات الموجودة .

د) الإبلاغ عن البيانات المتعلقة بالحوادث والوقائع المطلوبة للايكاو .

٥- تحت الدول على القيام على نحو كامل بمراقبة السلامة الجوية لدى مشغليها للامتثال الكامل للقواعد والتوصيات الدولية المطبقة، والتأكد أن المشغلين الأجانب الذي يطيرون فوق أراضيها يخضعون للمراقبة الكافية من دولتهم وأخذ الإجراءات الملائمة عند الضرورة للحفاظ على السلامة الجوية .

٦- تحت الدول على وضع حلول مستدامة تتعلق بالسلامة الجوية من أجل الممارسة الكاملة لمسؤولياتها في مجال مراقبة السلامة . ويمكن تحقيق ذلك من خلال استخدام الموارد الداخلية و/أو الخارجية من قبيل المنظمات الإقليمية وشبه الإقليمية المعنية بمراقبة السلامة الجوية وكذلك خبرة الدول الأخرى .

٧- تحت الدول المتعاقدة وصناعة الطيران ومؤسسات التمويل على تقديم الدعم اللازم للتنفيذ المنسق لخطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية لتفادي ازدواجية الجهود .

المرفق (ب)

الخطة العالمية للملاحة الجوية

إن الجمعية العمومية:

لما كان تعزيز كفاءة عمليات الطيران الجوي يشكل عنصراً أساسياً في أهداف الإيكاو الاستراتيجية .

وإن اعتمدت القرار ٣٥-١٥، وهو بيان موحد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة لوضع نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية العالمية .

وإن لاحظت قبول المجلس في ٣٠/١١/٢٠٠٦ للنص الجديد للخطة العالمية للملاحة الجوية .

تقرر ما يلي:

- ١- **تدعو** الدول، والمجموعات الإقليمية المعنية بالتخطيط والتنفيذ وصناعة الطيران لاستخدام الإرشادات الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية للتخطيط للأنشطة وتنفيذها.
- ٢- **تحث** الدول المتعاقدة وصناعة الطيران ومؤسسات التمويل على توفير الدعم اللازم للتنفيذ المنسق للخطة العالمية للملاحة الجوية لتفادي ازدواجية الجهود.
- ٣- **تكلف** المجلس بضمن تحديث الخطة العالمية للملاحة الجوية بشكل مستمر في ضوء التطورات التشغيلية والفنية الأخرى، وذلك بالتعاون الوثيق مع الدول والجهات المعنية الأخرى.
- ٤- **تحث** المجلس على تيسير عمليات الإعداد ورصد التنفيذ بالنسبة للخطط الإقليمية وشبه الإقليمية والوطنية على أساس الخطة العالمية للملاحة الجوية.

٢:٢٧ مشكلات السلامة المتعلقة باضطراب الهواء خلف الطائرة

- ١-٢:٢٧ بحثت ورقة العمل A36-WP/193 التي قدمها الاتحاد الروسي مشكلة اضطراب الهواء خلف الطائرة من وجهة نظر السلامة الجوية وزيادة سعة المجالات الجوية. وشرحت الورقة بإيجاز نهج النظم الذي يمكن أن يتبع في حل هذه المشكلة وكيفية تطبيقه عمليا. واقترحت الورقة تعديل برنامج العمل الفني للايكاو ليشمل وضع شروط أساسية لنظم منع اضطرابات الهواء الخلفي والتنبيه عليها المحمولة جوا والأرضية.
- ٢-٢:٢٧ أشار الأمين الى أن لجنة الملاحة الجوية تعمل بنشاط إزاء مسألة اضطراب الهواء الخلفي وأنها من المؤكد أنها ستأخذ في الحسبان هذه الورقة في أعمال المستقبل، وهي الأعمال التي ستراعي المعلومات المتوفرة عن مواجهات اضطرابات الهواء الخلفي ونتائج عمل الفريق العامل المعني بتصنيف اضطرابات الهواء الخلفي والحدود الدنيا للفصل بين الطائرات. وقبلت اللجنة نهج العمل هذا.

- انتهى -