



الجمعية العمومية — الدورة السادسة والثلاثون

تقرير اللجنة التنفيذية

عن

البند ١٢ من جدول الأعمال

(مقدم من رئيس اللجنة التنفيذية)

وافقت اللجنة التنفيذية على التقرير المرفق بشأن البند ١٢ من جدول الأعمال وتوصي الجلسة العامة
باعتتماد القرارين ١/١٢ و ٢/١٢.

ملاحظة: بعد إزالة هذه الصفحة، ينبغي وضع هذه الورقة في مكانها المناسب في حافظة التقرير.

البند ١٢ من جدول الأعمال: تقرير مرحلي عن تنفيذ برنامج الإيكاو للإستراتيجية الموحدة

١٢-١ نظرت اللجنة التنفيذية في جلستها الثانية في التقرير الذي قدمه مجلس الإيكاو بشأن موضوع التقرير المرحلي عن تنفيذ برنامج الإيكاو للإستراتيجية الموحدة (ورقة العمل WP/53). وبالإضافة الى ذلك، كانت هناك ثلاث ورقات عمل مقدمة من الدول والمراقبين وهي ورقات العمل و WP/91 و WP/127 و WP/147.

١٢-٢ في ورقة العمل WP/53، تناول المجلس الإجراءات التي اضطلع بها برنامج الإيكاو للإستراتيجية الموحدة منذ الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية. وأبرز التقرير أيضا الأنشطة المضطلع بها في إطار برنامج الإستراتيجية الموحدة فيما يتعلق بتقديم المساعدة الى الدول والأجهزة الإقليمية لمراقبة السلامة، وتشاطر وتبادل المعلومات الخاصة بالسلامة، والشفافية، والشراكات والتحالفات، والإجراءات الداعمة لعمل "مجلس استعراض نتائج التدقيق". وزُودت اللجنة أيضا بقرارين للجمعية العمومية، الأول ليحل محل القرار ٣٥-٧ وضع إستراتيجية موحدة لسد ثغرات السلامة الجوية والآخر بشأن إنشاء فرع "دعم التنفيذ والتنمية".

١٢-٣ وفي ورقة العمل WP/127، شددت منظمة السياحة العالمية على أن سلامة وأمن الطيران والسياحة ليست فقط من الأهمية البالغة من أجل تفادي وقوع مأساة إنسانية، بل لها أيضا تشعبات واسعة بالنسبة للاقتصاد العالمي. فيرتبط الطيران ارتباطا وثيقا بالسياحة، التي تساهم في الناتج المحلي الإجمالي وتوفير فرص العمل والاستثمار مساهمة أكبر من أغلبية الأنشطة الاقتصادية الأخرى. وينطبق هذا بشكل خاص على الدول النامية، حيث تعتبر السياحة النشاط الرئيسي في قطاع الخدمات. وبالنظر الى مهمة منظمة السياحة العالمية، فإنها معنية بالسلامة والأمن وسهولة السفر، بما في ذلك جميع وسائل النقل على المستويين الدولي والمحلي. وعلاوة على ذلك، تشجع منظمة السياحة العالمية ثقافة سلامة وأمن السفر والسياحة على أعلى مستويات الحكومة وصناعة الطيران نظرا لأهميتها الاجتماعية والاقتصادية الحاسمة. وبينت الورقة العلاقة الوثيقة بين الطيران والسياحة بشأن المسائل المتعلقة بالسلامة والأمن والتسهيلات وتحث على التعاون الوثيق بشأن هذه المسائل بين مجتمعي الطيران والسياحة.

١٢-٤ وفي ورقة العمل WP/147، أفادت دول اتحاد أفريقيا الشرقية بأنها أنشأت وكالة إقليمية لمراقبة السلامة والأمن باعتبارها إحدى المؤسسات المتخصصة التابعة للمجموعة. وتشرف هذه الوكالة على سلامة وأمن الطيران المدني في المنطقة، وتقدم التقارير عن الجهود التي تبذلها الدول الشريكة في أفريقيا الشرقية من أجل تحسين سلامة الطيران في المنطقة.

١٢-٥ وفي ورقة العمل WP/91، أفادت توغو والسنغال، بالنيابة عن الدول الأعضاء في "هيئة سلطات الطيران المدني لأفريقيا ومدغشقر"، بأن ١٧ دولة من غرب ووسط أفريقيا، بما فيها مدغشقر وجزر القمر، قد اتفقت على التعاون ضمن إطار هذه الهيئة بغية تعزيز السلامة الجوية في أفريقيا وفقا لقرار الجمعية العمومية للإيكاو ٢٩-١٣ تحسين مراقبة السلامة الجوية. وتقدم الورقة تقريرا عن الإجراءات المتخذة والجهود التي بذلتها الهيئة، بما يشمل المجالات التالية: إنشاء سلطات مشتركة للطيران المدني، ووضع مجموعة أولية من اللوائح فيما يتعلق بملاحق الإيكاو الأول والسادس والثامن، وتنفيذ برنامج تدريبي، ووضع مجموعة أخرى من اللوائح فيما يتعلق بملاحق الإيكاو الثاني والرابع والعاشر والحادي عشر والثالث عشر والخامس عشر.

٦-١٢ وأحاطت اللجنة علما بشعور من الرضا بتقرير المجلس المرحلي عن برنامج الإستراتيجية الموحدة وأعربت عن تأييدها القوي لإنشاء فرع دعم التنفيذ والتنمية. وأفادت وجهة النظر المدروسة بأن برنامج دعم التنفيذ والتنمية هام للغاية ومن شأنه أن يرشد الايكافو في معالجة العديد من المشاكل المرتبطة بعدم تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية في العديد من الدول.

٧-١٢ في أثناء معالجة القرارين الواردين في المرفقين (أ) و (ب) بورقة العمل WP/53، اقترحت اللجنة تعزيز البرنامج نظرا لأهميته وذلك عن طريق إعادة تخصيص الموارد من داخل المنظمة ومن خلال إعاره الخبراء وتوفير موارد أخرى من جانب الدول القادرة على ذلك. وبالإضافة إلى ذلك، اعتبرت اللجنة أن وضع أهداف محددة وجدول زمنية واضحة لتحقيقها سيساهم في زيادة تعزيز البرنامج.

٨-١٢ وأكدت اللجنة على أن سد الثغرات المتصلة بالسلامة يمثل مجال نشاط هام للغاية للايكافو، وأن الشفافية والكشف عن نتائج التدقيق من الأمور الضرورية لتحسين هذا المجال. وقدم أيضا اقتراح بأن يشمل التقرير السنوي عن الثغرات العالمية في البنية الأساسية وآليات المراقبة، على النحو المطلوب في القرار المعدل ٣٥-٧، تحديد الثغرات التي تحتاج إلى المعالجة على سبيل الأولوية. وطلبت اللجنة كذلك أن تحدد الايكافو مهمة وضع إرشادات بشأن مستويات التوظيف المثالية اللازمة للمهام المتعلقة بالسلامة في سلطات هيئة الطيران المدني.

٩-١٢ بالإشارة الى سد الثغرات المحددة عن طريق برنامج الايكافو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، أعربت أيضا اللجنة عن اعتقادها بأنه ينبغي إعطاء الأولوية لوضع الخطط الإقليمية ودون الإقليمية، مثل "الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة لسلامة الطيران في أفريقيا" والتي يمكن أن تكون نموذجا يحتذى به في مناطق أخرى. وفي هذا الصدد، أعربت اللجنة عن تأييدها لمشروع القرار الذي وضع أثناء الاجتماع الرفيع المستوى المعقود بشأن هذه الخطة في ١٧/٩/٢٠٠٧. كما أحاطت اللجنة علما بالجهود الإقليمية ودون الإقليمية الأخرى للقيام بمراقبة السلامة على النحو الواجب كما ورد في ورقتي العمل WP/91 و WP/147 بشأن أنشطة سلطات الطيران المدني لأفريقيا ومدغشقر وكالة مراقبة سلامة وأمن الطيران المدني في أفريقيا الشرقية على التوالي.

١٠-١٢ وعند اختتام عملها بالنسبة لهذا البند، اتفقت اللجنة على أن تقدم القرارين ١/١٢ و ٢/١٢، الواردين في المرفقين (أ) و (ب) بالورقة WP/53، إلى الجلسة العامة من أجل اعتمادهما.

القرار ١/١٢

الإستراتيجية الموحدة لسد ثغرات السلامة الجوية

إن الجمعية العمومية،

لما كان أحد الأهداف الرئيسية للمنظمة وما زال يتمثل في تأمين سلامة الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم.
ولما كانت مسؤولية تأمين سلامة الطيران المدني الدولي تقع أيضا على الدول المتعاقدة، جماعات وفردى.

ولما كانت كل دولة متعاقدة تتعهد وفقا للمادة السابعة والثلاثين من اتفاقية الطيران المدني الدولي بالتعاون من أجل أقصى درجة ممكنة عمليا من التوحيد في اللوائح والقواعد والإجراءات والتنظيم فيما يتعلق بالطائرات والعاملين والمطارات والطرق الجوية والخدمات الفرعية، وذلك في جميع المسائل التي يؤدي فيها هذا التوحيد إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها.

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

ولما كانت اتفاقية شيكاغو وملاحقها توفر الإطار القانوني والتشغيلي لكي تنشئ الدول المتعاقدة جهازا لسلامة الطيران المدني يستند إلى الثقة والاعتراف المتبادلين، وتلتزم جميع الدول المتعاقدة بتنفيذ القواعد والتوصيات بقدر ما يكون ذلك ممكنا من الناحية العملية، والقيام على نحو ملائم بمراقبة السلامة الجوية.

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

ولما كان مؤتمر رؤساء الطيران المدني لسنة ٢٠٠٦ قد قدم توصيات لاتاحة وصول الجمهور إلى المعلومات المناسبة بشأن عمليات تدقيق مراقبة السلامة ووضع آليات اضافية للتغلب على الشواغل الرئيسية بخصوص السلامة المحددة من خلال البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.

ولما كان بوسع الايكاو أن تتسق وتيسر تقديم المساعدة إلى الدول التي تحتاجها بغرض سد الثغرات المحددة من خلال برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.

ولما كان التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران قد أنشئ لمساعدة الدول المتعاقدة على تمويل المشاريع المتعلقة بالسلامة الجوية لسد الثغرات المحددة أساسا من خلال البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، والتي لا يمكنها تخصيص الموارد المالية الضرورية لها أو الحصول عليها.

وإنه تقرر بأنه قد لا يتوافر للدول المتعاقدة جميعها الموارد البشرية والفنية والمالية المطلوبة للقيام بمراقبة السلامة الجوية على النحو الملائم.

وإنه تقرر بأن إنشاء أجهزة إقليمية ودون إقليمية لمراقبة السلامة الجوية، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية، يمكن أن يكون مفيدا جدا في مساعدة الدول الأعضاء للامتثال بالتزاماتها بموجب اتفاقية شيكاغو لأنه يحقق لها المزيد من التجانس بفضل وفورات الحجم.

وإذ تقر بأن المساعدة المتاحة للدول المتعاقدة التي تواجه صعوبات في سد الثغرات التي كشفتها عمليات تدقيق مراقبة السلامة الجوية سوف يتم تعزيزها إلى درجة كبيرة من خلال وضع إستراتيجية موحدة تشترك فيها جميع الدول المتعاقدة والايكاو والأطراف الأخرى المعنية بعمليات الطيران المدني.

وإذ تقر بأن عمليات التدقيق التي تقوم بها المنظمات الإقليمية والدولية ومن بينها المنظمات التي لديها اتفاقات مع الايكاو مثل وكالة السلامة الجوية الأوروبية (EASA) والاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا) وبرنامج المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)، تسهم في تعزيز السلامة.

وإذ تقر بأن شفافية معلومات السلامة وتبادلها يمثلان إحدى دعائم سلامة شبكة النقل الجوي.

وإذ تقر بأن معرفة هوية دولة التسجيل ودولة المشغل للطائرات الأجنبية التي يتم تشغيلها في إحدى الدول توفر معلومات حيوية لمراقبة تلك العمليات.

تقرر ما يلي:

١- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على أن تتبادل مع الدول المتعاقدة الأخرى المعلومات الحيوية التي تتعلق بالسلامة والتي لها تأثير على سلامة الملاحة الجوية الدولية، وعلى أن تيسر الاطلاع على جميع معلومات السلامة ذات الصلة.

٢- **تشجع** الدول المتعاقدة على الاستفادة الكاملة من معلومات السلامة المتاحة عند قيامها بعمليات مراقبة السلامة الجوية، ولاسيما في سياق عمليات التفنيش المنصوص عليها في المادة السادسة عشرة من اتفاقية شيكاغو.

٣- **تذكر** الدول المتعاقدة بالحاجة إلى متابعة جميع عمليات الطائرات في داخل إقليمها بما فيها عمليات الطائرات الأجنبية واتخاذ الإجراء الملائم عند الضرورة للحفاظ على السلامة الجوية.

٤- **تحث** الدول المتعاقدة أن تتبادل بياناتها المرتبطة بتسجيل الطائرات لدى الايكاو وفقا للمادة الواحدة والعشرين من اتفاقية شيكاغو وطبقا لقواعد المجلس التي ترعى نظام تبادل المعلومات.

٥- **تطلب** إلى الأمين العام أن يواصل تعزيز التنسيق والتعاون بين البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وبرامج التدقيق التي تؤديها منظمات أخرى في مجال سلامة الطيران.

٦- **تكلف** المجلس بتطبيق واستعراض، حسب الاقتضاء، الإجراءات لإخطار الدول المتعاقدة، في سياق المادة الرابعة والخمسين (ي) من اتفاقية شيكاغو، في حالة وجود قصور بالغ لدى أي دولة فيما يخص القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو بخصوص السلامة الجوية لكي تتخذ الدول الأخرى ما يلزم من اجراءات بطريقة مناسبة وفي الوقت المناسب.

٧- **تكلف** المجلس بأن يستمر في النهوض بمفهوم المنظمات الإقليمية ودون الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية.

٨- **تحث** الدول المتعاقدة على زيادة وتعزيز التعاون الإقليمي ودون الإقليمي، والقيام حسب الإمكان بمبادرات الشراكة مع الدول الأخرى والصناعة ومقدمي خدمات الملاحة الجوية والمؤسسات المالية وأصحاب المصلحة الآخرين لتعزيز قدرات مراقبة السلامة الجوية بما يفضي إلى إقامة نظام أكثر أمانا للطيران المدني الدولي والاضطلاع على نحو أفضل بمسؤولياتها كدولة.

- ٩- **تشجع** الدول على تعزيز إقامة شراكات إقليمية أو دون إقليمية من أجل التعاون على وضع حلول للمشكلات المشتركة بما يتيح للدول بناء قدراتها كدولة في مجال مراقبة السلامة الجوية وعلى أن تشارك في الأجهزة الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية وأن تقدم إليها الدعم الملموس لتعزيزها وتوطيدها.
- ١٠- **تشجع** الدول المتعاقدة على تعزيز سلامة الطيران باعتبارها عنصرا أساسيا من عناصر الأولويات الوطنية والاجتماعية والاقتصادية وأعمال التخطيط والتشغيل.
- ١١- **تدعو** الدول المتعاقدة إلى الاستفادة من خدمات الايكارو لسد ثغرات السلامة الجوية.
- ١٢- **تدعو** الدول المتعاقدة التي تواجه صعوبات في تمويل التدابير الضرورية لسد ثغرات السلامة الجوية إلى الاستفادة من فرص التمويل التي توفرها المؤسسات المالية، بحيث تشمل بنوك التنمية والجهات المانحة الأخرى.
- ١٣- **تطلب** من المجلس، بالتعاون مع بنوك التنمية والجهات المانحة الأخرى، أن يعد تقريرا سنويا عن الثغرات في البنية الأساسية للطيران وآليات المراقبة في العالم، وعلى وجه الخصوص تحديد الثغرات التي تحتاج إلى المعالجة على سبيل الأولوية، من أجل مساعدة الجهات المانحة على تحديد الفرص الاستثمارية وتخصيص الدعم المقدم من الدول المتعاقدة.
- ١٤- **تطلب** من الأمين العام أن يواصل بحث سبل تحديد الإجراءات التي يمكن اتخاذها على المستوى الوطني والمستوى الإقليمي لمساعدة الدول على تطوير قدراتها وإجراءاتها في مجال مراقبة السلامة الجوية في إدارة النقل الجوي.
- ١٥- **تطلب** إلى المجلس بأن يكلف الأمين العام بتحديد مهمة وضع إرشادات بشأن مستويات التوظيف المثالية اللازمة لأداء المهام المتعلقة بالسلامة في سلطات الطيران المدني.
- ١٦- **تكلف** المجلس بأن يعزز برنامج دعم التنفيذ والتنمية لضمان استمرار فعاليته.
- ١٧- **تعلن** أن هذا القرار يجبَ قرار الجمعية العمومية ٣٥-٧.

القرار ٢/١٢

تنفيذ برنامج دعم التنفيذ والتنمية — سلامة الطيران

إن الجمعية العمومية،

لما كان تأمين سلامة الطيران المدني الدولي هو مسؤولية الدول المتعاقدة، جماعات وفرادى على حد سواء؛

ولما كانت سلامة الطيران المدني الدولي تعتمد أيضا على التعاون النشط من أصحاب المصلحة كافة؛

ولما كان التنفيذ الفعال لخطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية يتطلب تعزيز جهود التعاون من قبل الايكاو والدول المتعاقدة والصناعة وأصحاب المصلحة كافة:

ولما كان بوسع الايكاو أن تلعب دورا قياديا في تسهيل تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وسد الثغرات المتعلقة بالسلامة.

وإنه تقر بأن الجمعية العمومية في دورتها الخامسة والثلاثين اعتمدت القرار ٣٥-٧، الإستراتيجية الموحدة لسد ثغرات السلامة الجوية.

وإنه تقر بأن الأمين العام قد اتخذ خطوات لتأسيس برنامج الإستراتيجية الموحدة في الايكاو.

تقرر ما يلي:

- ١- **تكلف** المجلس باستمرار تنفيذ برنامج دعم التنفيذ والتنمية على أساس ما يلي:
 - أ) الشفافية وتبادل المعلومات الأساسية بالنسبة للسلامة.
 - ب) تعزيز إنشاء أجهزة مراقبة السلامة الإقليمية وتقديم المساعدة إلى الدول.
 - ج) تحليل وتبادل معلومات السلامة.
 - د) الشراكة مع الدول المتعاقدة والصناعة وأصحاب المصلحة الآخرين في تنسيق وتيسير تقديم المساعدة المالية والفنية الى الدول التي تحتاجها بغرض سد الثغرات التي تحدد عن طريق برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.
- ٢- **تكلف** المجلس بتعزيز برنامج دعم التنفيذ والتنمية عن طريق تحديد وإعادة تخصيص الموارد داخل المنظمة ووضع أهداف محددة بوضوح.
- ٣- **تكلف** المجلس بزيادة تشجيع الدول القادرة على أن تدعم برنامج دعم التنفيذ والتنمية من خلال اعارة الخبراء وتوفير موارد أخرى حتى يتم تنفيذه بنجاح.
- ٤- **تكلف** المجلس بتأييد الأعمال المؤدية إلى تحسين "نظام تبادل معلومات السلامة الجوية" (FSIX) بغرض تسهيل تبادل المعلومات الأساسية بالنسبة للسلامة، اذا اقتضى الأمر، بين الدول المتعاقدة والصناعة وأصحاب المصلحة كافة.
- ٥- **تكلف** المجلس بمواصلة تحليل المعلومات ذات الصلة والأساسية بالنسبة للسلامة لتحديد الإجراءات التي يمكن اتخاذها إزاء الدول التي لم تعمل على سد ثغرات السلامة.
- ٦- **تطلب** إلى المجلس أن يقدم تقريرا إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية بشأن تنفيذ البرنامج بشكل شامل.

— انتهى —