

المؤتمر العالمي للنقل الدولي:

التحديات وفرص التحرير

(مونتريال، ٢٤ - ٢٩/٣/٢٠٠٣)

البند رقم ١: استعراض عام

٢-١: جوانب السلامة والأمن في عملية التحرير

جوانب السلامة والأمن في عملية التحرير

(مقدمة من الأمانة العامة)

ملخص

تتناقش هذه الوثيقة العلاقة بين عملية التحرير الاقتصادي وتنظيم سلامة وأمن الطيران؛ وتدرس مسائل وخيارات سياسية معينة في عملية التحرير. ويرد الاجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ٤-١.

١- مقدمة

١-١ يقوم النظام التنظيمي الحالي فيما يتعلق بسلامة وأمن الطيران على أساس اتفاقية شيكاغو التي تفرض بموجب المادة ٣٧ على الدول المتعاقدة مسئولية الامتثال للقواعد القياسية والأساليب والإجراءات التي اعتمدها الإيكافو، إلا إذا تم الأخطار باختلافات معينة. وفي إطار هذا النظام، تقام صلة واضحة بين المشغل والدولة التي يوجد بها مقر عمله الرئيسي (من خلال الملحق السادس - تشغيل الطائرات)، ويمكن تحديد خطوط واضحة للمسئولية بين الأطراف المعنية عن المراقبة التنظيمية للنقل الجوي الدولي. وما برحت هذه الآلية تؤدي عملها بنجاح على امتداد السنوات الخمسين الماضية أو ما يربو على ذلك، وما زالت تسهم في النمو الآمن المنظم للطيران المدني.

٢-١ إلا أن التحرير الاقتصادي والعولمة لم يؤديا في العقدين الماضيين إلى تغييرات أساسية في هيكل صناعة النقل الجوي وبيئتها التشغيلية فحسب وإنما أديا أيضاً إلى ظهور مسائل جديدة في الإطار التنظيمي الحالي (أنظر ورقات العمل ٥ و ٨ و ٢٠ و ٢١). كما أن عدداً من التطورات مثل خصخصة شركات الطيران، وعمليات الدمج والتحالفات، والاستعانة بمصادر خارجية والتأجير، والإدارة التجارية للمطارات والجهات المقدمة لخدمات الملاحة الجوية كان له أثره على أمن وسلامة الطيران. ولهذا فإن كيفية التمتع بفوائد التحرير الاقتصادي دون المساس بالسلامة والأمن تمثل تحدياً رئيسياً يجب أن تتصدى له الدول عند النظر في توسيع نطاق عملية التحرير.

٣-١ وليست مسألة الأثر المحتمل لعملية التحرير على السلامة والأمن والصلة بين عملية التحرير من ناحية والأمن والسلامة من ناحية أخرى بالشيء الجديد. وعلى سبيل المثال، كانت هذه المسألة أيضاً موضوع نقاش في المؤتمر العالمي للنقل الجوي لعام ١٩٩٤ الذي درس الاتجاه المقبل لتنظيم النقل الجوي الدولي. وفي الوقت الذي اتفق فيه المؤتمر على أن عملية التحرير هدف عام، فإنه سلم أيضاً في توصيته الوحيدة بالأهمية العليا للسلامة، وبضرورة التحديث والتنفيذ المستمرين للقواعد وأساليب العمل المتصلة بالسلامة. ومع انتشار عملية التحرير، تستمر الحاجة لمعالجة الشواغل الحالية والمحتملة المتعلقة بأثرها على السلامة والأمن.

٤-١ وتتناول هذه الوثيقة الآثار المتصلة بجوانب السلامة والأمن في عملية التحرير، وتناقش الخيارات السياسية والردود التنظيمية. وترد المبادئ المغطاة في وثائق الأمانة العامة بشأن مواضيع معينة تحت بنود جدول الأعمال اللاحقة. وتؤكد هذه الوثيقة أيضاً أهمية السلامة والأمن والتأكيد والاهتمام الاضافيين اللازمين في معرض عملية التحرير. ولا يتعين أن تستبعد اعتبارات السلامة والأمن عملية التحرير الاقتصادي الجارية الآن، وإنما ينبغي لها أن تكملها.

٢- المناقشة

١-٢ لا مبالغة في التأكيد، من منظور تنظيمي، على أهمية السلامة والأمن في تشغيل وتطوير الطيران المدني. وينبغي إيلاء اهتمام خاص للسلامة والأمن في أثناء عملية التحرير، لأن بعض التغيرات السياسية والترتيبات التجارية الناشئة عنها يكون لها آثارها على السلامة والأمن، وتثير مسائل فيما يتعلق بالنظام التنظيمي للسلامة الذي هو وطني بالضرورة. ولهذا يتعين أن تتناول الدول مسألتين أساسيتين فيما يتعلق بالسلامة والأمن عند النظر في عملية التحرير الاقتصادي: (أ) ما هي الآثار التي ستترتب على عملية التحرير هذه؛ (ب) كيف يتسنى ضمان عدم المساس بالسلامة والأمن في الترتيبات المحررة.

٢-٢ وتتضمن الاتجاهات والتطورات الحاصلة في عملية التحرير الاقتصادي التي لها آثارها على السلامة والأمن ما يلي: الرفع التدريجي للقيود بشأن تعيين شركات الطيران وعلى أحكام الملكية والسيطرة على الصعيد الوطني؛ وازدهار التحالفات، وتقاسم الرموز ومنح الإمتيازات بين شركات الطيران؛ والاستعانة بمصادر خارجية للاضطلاع بأنشطة مثل إصلاح وصيانة الطائرات، وعمليات الطيران، وإدارة الطاقم، والخدمات الأرضية؛ والتوسع في تأجير الطائرات؛ والإدارة التجارية للمطارات وهيئات تقديم خدمات الملاحة الجوية. ولقد أدت هذه التطورات في أحيان كثيرة إلى ترتيبات تجارية عبر وطنية قد تزيد من تعقيد المراقبة التنظيمية للسلامة والأمن. وفيما يلي أنشطة توضح عدداً من هذه المسائل.

٣-٢ وقامت دول عديدة في السنوات الأخيرة، جنباً إلى جنب مع الاتجاه نحو الخصخصة، بتخفيف القيود على الاستثمار الأجنبي في ناقلها الجويين الوطنيين. وفي اتفاقات الخطوط الجوية، قبلت الدول أيضاً على نحو متزايد تعيين شركات طيران وفقاً لمعايير موسعة للملكية والسيطرة. وعلى حين أن عملية تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم قد تحقق بعض الفوائد، فقد أثارت أيضاً بعض الشواغل. وتتعلق هذه الشواغل بمخاطر مثل احتمال ظهور "إعلام المواءمة" في حالة عدم توفر تدابير تنظيمية فعالة لمنعها، واحتمال تردي معايير السلامة والأمن في حالة التأكيد المتزايد على النتائج التجارية. ويتجلى هذا الجانب الأخير في الضغوط الرامية إلى تخفيض التكاليف في صناعة شركات الطيران ولا سيما في حالة الشركات التي تواجه ضائقة مالية. ولهذا يتعين أن يقترن تخفيف أحكام الملكية والسيطرة على الصعيد الوطني بتدابير ملائمة لمنع ظهور "إعلام المواءمة"، ولضمان عدم المساس بالسلامة والأمن (فيما يتعلق على سبيل المثال بتحديد الصلة بين الناقل الجوي والدولة المسؤولة عن المراقبة التنظيمية للناقل بما في ذلك مراقبة السلامة والأمن). وفي هذا الصدد،

أكدت الإرشادات التي وضعتها الإيكاو وأعمالها الحالية بشأن التماس معايير بديلة لتعيين شركات الطيران وتفويضها على جانب السلامة والأمن (أنظر الاقتراح المقدم إلى المؤتمر من الأمانة العامة في ورقة العمل WP/7).

٤-٢ وما برح تقاسم الرموز يمثل أكثر العناصر انتشاراً في اتفاقات تحالفات شركات الطيران عبر الوطنية. وقد استخدمته شركات طيران عديدة لتوسيع نطاق حقها في الدخول إلى الأسواق، وثبت أنه جد فعال في تطوير طاقات شركات الطيران المعنية وزيادة إيراداتها. وعلى حين يسمح تقاسم الرموز للشركاء من شركات الطيران بإتاحة النقل المباشر السلس، كما لو كان يجري استخدام شركة طيران واحدة فقط، أثار هذا الأسلوب شواغل لدى الحكومات فيما يتعلق بمعايير السلامة التي تأخذ بها شركات الطيران الأجنبية التي توجد بينها وبين شركات الطيران الوطنية التابعة لها ترتيبات لتقاسم الرموز. ويتعلق شغل آخر بالآثار الأمنية الناشئة عن احتمال نقل تهديد أمني، قد يوجد ضد شركة من شركات الطيران، إلى شركتها أو شركائها في ترتيب لتقاسم الرموز، وأي ترتيبات أمنية إضافية لاحقة تفرضها السلطات المختصة. وفي هذا الصدد، أعدت الإيكاو دراسة شاملة عن آثار تقاسم الرموز، خلصت إلى جملة نتائج منها أن من الأساسي أن تكون هناك أسس واضحة للمساءلة والمسؤولية عن جوانب الصيانة والأمن في هذه الترتيبات، بالنظر إلى أن اللوائح الفنية والتشغيلية قد تختلف اختلافاً كبيراً من شركة طيران شريكة إلى شركة شريكة أخرى (أنظر الكتاب الدوري ٢٦٩، أثار تقاسم الرموز بين شركات الطيران).

٥-٢ وقد تتجلى مسألة الاستعانة بمصادر خارجية في الخدمات الأرضية . فقد أدخلت دول عديدة أحكاماً متحررة للخدمات الأرضية في اتفاقاتها الثنائية للخطوط الجوية، ويجري الآن في أحيان كثيرة الاستعانة بشركات متخصصة لأداء الخدمات الأرضية. وعلى عكس الناقلين الجويين، لا تتعرض شركات الخدمات الأرضية لقيود الملكية الوطنية، كما أنها تمر بعملية عولمة ودمج. وأدى هذا إلى نشوء قدر من القلق لأن الاستعانة بمصادر خارجية لتوفير الخدمات الأرضية قد يكون له أثر سلبي على السلامة، على افتراض أن الشركات الخاصة التي ليست لديها خبرة سابقة بثقافة السلامة أصبحت الآن داخلة في هذا الموضوع. ولعلاج هذا الشغل، أجرت الإيكاو مؤخراً دراسة عن جوانب السلامة في الخدمات الأرضية، مما أدى إلى استعراض وتنقيح القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها الواردة في الملحق السادس وغيره من المواد الإرشادية. وكان الهدف من هذه التعديلات هو كفالة أن تولي الدول الاعتبار الكافي إلى جوانب السلامة في ترتيبات الخدمات الأرضية في إجازة ومراقبة مشغلي الطائرات والمطارات وشركات الخدمات الأرضية. وعلاوة على ذلك، اقترحت الأمانة العامة أيضاً تعديلاً على حكم الإيكاو النموذجي الحالي بشأن الخدمات الأرضية كيما يراعي متطلبات الامتثال لأحكام السلامة والأمن ذات الصلة (يدخل الآن في المرفق (أ) لورقة العمل WP/17 بشأن اتفاق الخطوط الجوية النموذجي لعملية التحرير الثنائية).

٦-٢ ويمكن أن تثير ممارسة التأجير مسائل محتملة تتعلق بالأمن والاقتصاد في الحالة التي تكون فيها الطائرة المؤجرة مسجلة في دولة غير دولة المشغل الذي يستخدمها في الخطوط التجارية الدولية. ولقد أولت الدول، بناء على ذلك، اهتماماً متزايداً للمعاملة التنظيمية للطائرات المؤجرة، وخاصة عقود الإيجار الشاملة للصيانة في سياق استخدام حق الدخول للأسواق من منظور السلامة والمنظور الاقتصادي على حد سواء. ويتمثل أحد الردود التنظيمية على استخدام الطائرات المستأجرة في وضع تدابير لضمان المسؤولية الواضحة عن الامتثال لقواعد الإيكاو بشأن السلامة، سواء بإدراج أحكام ملائمة في ترتيبات الخطوط الجوية أو بإبرام اتفاقات عملاً بالمادة ٨٣ مكرراً من اتفاقية شيكاغو. ويمكن في هذا الصدد استخدام إرشادات الإيكاو الواردة في الكتاب الدوري ٢٩٥، إرشادات بشأن تنفيذ المادة ٨٣ مكرراً من اتفاقية الطيران المدني الدولي (أنظر أيضاً ورقة العمل WP/9 بشأن تأجير الطائرات في النقل الجوي الدولي).

٧-٢ وفيما يتعلق بالإدارة التجارية للمطارات والجهات المقدمة لخدمات الملاحة الجوية أو تخصصتها، ينبع الشاغل الرئيسي من التغيير الناتج عن ذلك في ملكية هذه الهيئات التي كانت مملوكة للدولة من قبل والسيطرة عليها، أو قيام الحكومات بنقل العمليات إلى كيانات مستقلة (ذات موارد مالية محدودة في بعض الأحيان) أو إلى القطاع الخاص. ورداً على هذا الشاغل، وضعت الإيكاو إرشادات سياسية كيما تستخدمها الدول عند النظر في الإدارة التجارية للمطارات وهيئات تقديم خدمات الملاحة الجوية أو تخصصتها. وأوصت الإيكاو أنه ينبغي، في حالة إنشاء هيئة مستقلة أو كيان مستقل ذاتياً، أن تجعل الدولة موافقتها على الهيئة الجديدة مشروطة بأن تتقيد تلك الهيئة بجميع التزامات الدولة ذات الصلة المحددة في اتفاقية شيكاغو وملحقاتها. وينبغي أن تأخذ الدول أيضاً في الاعتبار أنه بغض النظر عن التغيير في ملكية أو إدارة هذه الكيانات، تكون الدولة مسؤولة في نهاية المطاف عن أمن وسلامة عمليات هذه الكيانات والمراقبة الاقتصادية عليها (أنظر الوثيقة 9082، مبادئ الإيكاو بشأن رسوم خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية).

٨-٢ ولقد كان لأحداث الحادي عشر من سبتمبر ٢٠٠١ في الولايات المتحدة، كما هو وارد في الوثيقة WP/4، أثر عميق على الطيران الدولي. فبالإضافة إلى الآثار السلبية الفورية على الناقلين الجويين (بما في ذلك على التأمين ضد مخاطر الحرب، والحركة، والطرق الجوية، والخطوط الجوية، والتوظيف، وتخطيط المعدات، وثقة المستهلكين)، كان لهذه الأحداث أثر أكثر انتشاراً وأطول أجلاً على كامل الصناعة، وهياكلها، وأساليب عملها واستراتيجياتها. ومن الأمور ذات الأهمية الخاصة أن أمن الطيران يحظى الآن بأعلى درجة من الأهمية، بما يترتب على ذلك من نتائج على التسهيلات المتعلقة بالمسافرين، وتكلفة توفير تدابير أمنية زائدة، وثقة الجمهور وإن كان ذلك بدرجات متفاوتة عبر العالم. وعلى الرغم من أن تهديدات الإرهاب ضد الطيران المدني لها أثر أكبر لا يقتصر فقط على عملية التحرير، فإن التكاليف الأمنية المتزايدة في مواجهة هذه التهديدات وخوف الجمهور من الطيران يمكن أن يترتب عليهما أثر سلبي محتمل على استرداد الصحة المالية للصناعة وثقة المستهلكين، مما قد يؤثر بدوره على معدل خطى عملية التحرير.

٩-٢ ويتعلق واحد من الشواغل الأخرى بالاستعانة بكيانات خاصة للاضطلاع بأنشطة أمن الطيران، مثل عمليات الفرز في المطارات. وفي هذا الصدد، ذكر الاجتماع الوزاري رفيع المستوى المعني بأمن الطيران والمعقود في فبراير ٢٠٠٢ أن أمن الطيران من مسؤولية الدول، وأوصى بأن تكفل الدول، حيثما يستعان بمصادر خارجية للاضطلاع ببرامج أمن الطيران، تأمين المراقبة والإشراف الحكوميين الكافيين.

١٠-٢ وثمة شاغل آخر ينشأ عن زيادة التدابير الأمنية في المطارات هو ذلك المتعلق بمجال التسهيلات. فعلى حين أن الهدف من التدابير الأمنية لا جدال فيه، فإن بعض الآثار الناجمة عنها مثل الوقت الزائد في عملية التسجيل، وطول طوابير الانتظار، والطبيعة التغلغلية لبعض عمليات الفحص الأمنية، قد تتنافى وهدف التسهيلات وقد تثبط عملية السفر بالطائرات. وطلب المؤتمر الوزاري رفيع المستوى المعني بأمن الطيران والمعقود عام ٢٠٠٠ أيضاً إلى الدول، إدراكاً منه لهذه المسألة، أن تقوم بجملة أمور منها أن تكفل ألا تؤدي التدابير الأمنية إلى عرقلة أو إعاقة تدفق المسافرين، أو البضائع، أو البريد، أو الطائرات، وأن تتخذ تدابير إيجابية لاستعادة ثقة الجمهور في السفر جواً وإعادة تنشيط صناعة النقل الجوي. وفي هذا الصدد، ينبغي أن يساعد التنسيق الوثيق فيما بين منظمي النقل الجوي، وسلطات إنفاذ القوانين، وشركات الطيران، والمطارات، على إيجاد تسهيلات وبرامج أمنية تكملية يمكن أن تقلل الآثار السلبية وأن تحقق أكبر قدر من الكفاءة في عمليات إنهاء الإجراءات على الحدود وأن تقضي إلى ارتفاع جودة تدابير الأمن وإنفاذ القوانين.

١١-٢ وتبين الأمثلة الواردة آنفاً الصلة بين عملية التحرير الاقتصادي وتنظيم السلامة والأمن. فعملية التحرير تساعد على تهيئة بيئة تشغيلية لإيجاد الخطوط الجوية التنافسية ذات الكفاءة، مما يؤدي بدوره إلى مزيد من الخطوط الجوية

والخيارات أمام المستهلكين، في حين يكفل تنظيم السلامة والأمن تشغيل الخطوط الجوية على نحو يتوفر فيه عنصرا السلامة والأمن، مما يؤدي بدوره إلى تحسين ثقة المستهلكين في السفر الجوي. ولهذا ينبغي أن يكمل كل منهما الآخر على صعيدي تقرير السياسة والتنفيذ التنظيمي. وقد أثبتت التجربة السابقة أن التنظيم والمراقبة المعززين للسلامة الجوية يساعدان على التطور السلس لعملية التحرير (مثلما حدث في الاتحاد الأوروبي). وينبغي الاقدام على ردود تنظيمية لمعالجة المسائل والشواغل المشار إليها أعلاه والمتعلقة بالسلامة على كل الصعد الوطنية، والثنائية، والإقليمية، والعالمية، حسب الاقتضاء، وينبغي أن تشمل هذه الردود كل الأطراف المعنية، والحكومات، والصناعة وغير ذلك من المستفيدين في مجال الطيران المدني. وعلى سبيل المثال، ينبغي للدول على الصعيد الوطني أن تتخذ الإجراءات اللازمة لتحسين أو تعزيز مهامها المتعلقة بمراقبة وتدقيق السلامة الجوية والأمن الجوي (على الإدارة التجارية للمطارات على سبيل المثال). وفيما يتعلق بالداخلين الجدد إلى الأسواق في بيئة محررة، ينبغي للدول أن تكفل تطبيق وإنفاذ معايير مناسبة للكفاءة المالية من أجل الوفاء بمتطلبات السلامة والأمن. وعلى الصعيد الثنائي، ينبغي للدول أن تضع أحكاماً جديدة أو معززة للسلامة والأمن في اتفاقاتها للخطوط الجوية (بما في ذلك بشأن التأجير والخدمات الأرضية) أو أن تبرم، في حالة التأجير، اتفاقات ثنائية بشأن تنفيذ المادة ٨٣ مكرراً من اتفاقية شيكاغو، حيثما لم تفعل ذلك من قبل.

٢-١٢ وعلى الصعيد العالمي، اضطلعت الإيكاو بدور نشط ليس فقط عملاً بولايتها فيما يتعلق بالسلامة والأمن وإنما أيضاً لتسهيل عملية التحرير الاقتصادي. ومن أجل تعزيز السلامة الجوية، ورداً على التهديدات الجديدة ضد الطيران المدني، وضعت الإيكاو خطة عالمية للسلامة الجوية تستهدف تقليل حوادث الطيران، وخطة عمل لأمن الطيران لتعزيز أمن الطيران على الصعيد العالمي. وازداد تعزيز دور الإيكاو في هذا المجال عندما كلفت بإجراء مراقبة إلزامية للسلامة وتدقيقات للأمن في كل الدول الأعضاء فيها بموجب البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية والبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران على التوالي. وتعكف الإيكاو حالياً على تحسين الاستراتيجية العالمية لوضع نظام عالمي فعال لضمان جودة السلامة والأمن. وفي الوقت نفسه تعمل الإيكاو أيضاً مع هيئات إقليمية معنية شتى ومع فرادى الحكومات من أجل تنسيق وتنفيذ هذه المبادرات.

٢-١٣ ولقد اتخذت خطوات كبيرة على الصعيد الإقليمي لتعزيز تنظيم السلامة الجوية في ظل عملية التحرير. وعلى سبيل المثال، يتضمن برنامج اللجنة الأوروبية للطيران المدني تقييمات للسلامة الجوية ليس فقط فيما يتصل بطائرات الدول الأعضاء فيه وإنما أيضاً فيما يتصل بطائرات الناقلين الجويين الآخرين الذين يعملون في أوروبا. وينهض الاتحاد الأوروبي الآن بإنشاء وكالة أوروبية للسلامة الجوية. وثمة مبادرات ناشئة لاتباع نهج مماثلة لتنسيق السلامة الجوية في أقاليم أخرى من بينها أمريكا الوسطى وإفريقيا. وعلى صعيد شركات الطيران، يجري الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا) عمليات تدقيق على شركات الطيران الأعضاء الجدد فيه وشركات الطيران التي تنضم إليه مرة أخرى. إلا أن هناك إمكانية لأن يختلف تقييم هيئة ما للامتثال عن تقييم هيئة أخرى. وسيكون من الأساسي لكل هذه العمليات: "١" إجراء تحديد دقيق للوظائف التي تفوضها الدول للهيئة الوطنية "فوق القومية" أو لشركات الطيران (وما هي الوظائف التي تظل في أيدي الدولة)؛ "٢" كفالة أن تحافظ هذه الهيئات على الاتساق في النهج المتبع وعلى الاتصال السلس، ولا سيما حيثما توجد أطراف ثلاثة.

٢-١٤ وبالنظر إلى أن عالم الطيران التشغيلي والتجاري قد أصبح متعدد الجنسية على نحو متزايد، فإنه سيكون بصفة متزايدة على غير وفاق مع نظام الدول الموحد لتنظيم السلامة الجوية. وعليه، ثمة حاجة لأن تنظر الدول وأوساط الطيران في وضع وسائل تنظيمية جديدة قادرة على التكيف مع البيئة المتغيرة وعلى معالجة المسائل ذات الصلة، بما فيها المسائل المالية والتنظيمية. ويجب، ريثما تتخذ هذه الترتيبات التنظيمية الجديدة، أن تتخذ التدابير في غضون ذلك لكفالة أن

تواصل النظم الحالية لتنظيم السلامة والأمن العمل بفعالية وكفالة ألا تظل هناك ثغرات، كما تمضي عملية التحرير بطريقة تتسم بالسلامة والأمن والنظام. ويتطلب التصدي لهذا التحدي توفر القيادة من الإيكافو، وكذلك بذل جهود متضافرة من جانب كل الدول والهيئات الإقليمية والصناعة.

٣- النتائج

١-٣ يمكن، من المناقشة الواردة أعلاه، استخلاص النتائج التالية:

(أ) تترتب على عملية التحرير الاقتصادي آثار على تنظيم السلامة والأمن، يتعين علاجها على النحو السليم على الصعيد الوطنية، والثنائية، والإقليمية، والعالمية، حسب الاقتضاء، لكفالة تطور الطيران المدني على نحو يتسم بالاستمرار والسلامة والأمن والنظام؛

(ب) تفرض اتفاقية شيكاغو على الدول المتعاقدة المسؤولية عن الامتثال للقواعد وأساليب العمل المتصلة بالسلامة والأمن. ويجب أن تظل السلامة والأمن، بغض النظر عن أي تغيير في التنظيم الاقتصادي، على قدر فائق من الأهمية في تشغيل وتطوير النقل الجوي. ويتعين، في بيئة اقتصادية محررة، أن لا تتم المحافظة فحسب على تنظيم السلامة والأمن وإنما ينبغي أيضاً تعزيز ذلك. وينبغي أن تشكل التدابير الرامية إلى كفالة الامتثال لقواعد السلامة والأمن ذات الصلة وتعزيز المراقبة التنظيمية جزءاً لا يتجزأ من ضمانات عملية التحرير؛

(ج) ينبغي للدول، عند الأخذ بعملية التحرير الاقتصادي، أن تكفل ألا تمس الاعتبارات التجارية بالسلامة والأمن، ووضع أسس واضحة للمسئولية والمسائلة عن السلامة والأمن من جانب الأطراف الداخلة في أي ترتيبات محررة؛

(د) ينبغي أن تواصل الإيكافو الاضطلاع بدور قيادي في وضع استراتيجيات عالمية لتنظيم ومراقبة السلامة والأمن الجويين في حد ذاتهما وفي سياق تسهيل الإصلاح التنظيمي الاقتصادي. وتتطلب البيئة التنظيمية والتشغيلية المتغيرة في مجال النقل الجوي الدولي وضع أدوات تنظيمية جديدة قادرة على التكيف مع التغيرات ومعالجة الشواغل ذات الصلة. ويتعين، ريثما توضع هذه الترتيبات التنظيمية الجديدة، اتخاذ التدابير في غضون ذلك لكفالة أن يستمر النظام الحالي لتنظيم السلامة والأمن في أداء وظائفه على نحو فعال. ويتطلب التصدي لهذا التحدي تعاوناً دولياً سلساً وجهوداً متضافرة من جانب كل الدول المتعاقدة والهيئات الإقليمية للطيران، والصناعة، وكل المستفيدين الآخرين في مجال الطيران المدني.

٤- الإجراءات المعروض على المؤتمر

١-٤ يدعى المؤتمر إلى:

(أ) الإحاطة علماً بالمسائل والخيارات السياسية التي ترد مناقشة لها في الفقرة ٢؛

(ب) استعراض واعتماد النتائج الواردة في الفقرة ٣.