



الجمعية العمومية - الدورة السادسة والثلاثون اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٢: تقرير مرحلي عن تنفيذ برنامج الايكاو للاستراتيجية الموحدة

تقرير مرحلي عن تنفيذ برنامج الايكاو للاستراتيجية الموحدة
(ورقة مقدمة من مجلس الايكاو)

الملخص التنفيذي

تعرض هذه الورقة تقريراً مرحلياً يقدم إلى الجمعية العمومية بشأن تنفيذ برنامج الايكاو للاستراتيجية الموحدة ويعالج فيه الإجراءات التي اتخذت منذ انعقاد الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية، وذلك تبعاً لقرار الجمعية العمومية ٧-٣٥: وضع إستراتيجية موحدة لسد ثغرات السلامة الجوية. ويركز التقرير على النشاطات التي تم تنفيذها في إطار برنامج الاستراتيجية الموحدة بالنسبة إلى مساعدة الدول والأجهزة الإقليمية لمراقبة السلامة، بما فيها المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة، وتبادل وتفاصيل معلومات السلامة والشفافية والشراكة والتحالفات والإجراءات التي اتخذتها المنظمة بالنسبة إلى الدول التي قد يبلغ عنها الإبلاغ وفقاً للمادة ٥٤ (ي) من اتفاقية شيكاغو على أساس أنها تواجه ثغرات أساسية في الامتثال للقواعد القياسية والتوصيات الدولية المرتبطة بالسلامة. وتتضمن الورقة قراراً جديداً للجمعية العمومية ليحل محل القرار ٧-٣٥ في ضوء القرار الذي اتخذته المجلس بإنشاء نظام لتوفير بيانات عن الطائرات المسجلة في الدولة، وفقاً للمادة ٢١ من اتفاقية شيكاغو. بالإضافة إلى ذلك، وحيث أن الورقة تشير أيضاً إلى الاجراء الذي اتخذته الأمين العام لدمج برنامج الاستراتيجية الموحدة (USP) وبرنامج المساعدة الانمائية المنسقة (CAD) في برنامج واحد لدعم وتنمية التنفيذ (ISD)، وتقترح الورقة قراراً جديداً بشأن تنفيذ برنامج دعم وتنمية التنفيذ.

الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية أن تقوم بما يلي:

- أ) أن تطلب إلى الدول أن تدعم البرنامج كما هو مطلوب، فيما يتعلق بإعارة الموظفين وتوفير أشكال أخرى من الدعم الفني.
- ب) أن تكلف المجلس أن يعزز برنامج دعم وتنمية التنفيذ وذلك بتخصيص الموارد التي يحتاجها البرنامج ضمن المنظمة.
- ج) أن تطلب من المجلس أن يقدم تقريراً إلى دورة الجمعية العمومية العادية المقبلة بشأن تنفيذ البرنامج بشكل شامل.
- د) أن تعتمد مشروع القرار ليعدل ويحل محل قرار الجمعية العمومية ٧-٣٥ بشأن توفير بيانات عن الطائرات المسجلة في الدولة، وذلك وفقاً للمادة ٢١ للاتفاقية.
- هـ) أن تعتمد مشروع القرار بشأن تنفيذ برنامج دعم وتنمية التنفيذ.

الأهداف

الاستراتيجية:

ترتبط هذه الورقة بالهدف الاستراتيجي A إذ أنها تشير إلى مساعدة الدول على حل الثغرات المرتبطة بالسلامة الجوية من خلال الخطط الإقليمية للإجراءات التصحيحية وإنشاء أجهزة لمراقبة السلامة الجوية على الصعيدين الإقليمي والإقليمي الفرعي. كما ترتبط هذه الورقة بالهدف المذكور أعلاه إذ أنها تشجع على تبادل المعلومات ما بين الدول للنهوض بالثقة المتبادلة على صعيد سلامة الطيران وتسريع عملية تحسين مراقبة السلامة الجوية. بالإضافة إلى ذلك تساعد المنظمة الدول على تحسين السلامة من خلال برامج التعاون الفني وإبلاغ الجهات المعنية المحتملة، ومنها الدول المانحة والمنظمات والهيئات المالية بشأن الاحتياجات الأساسية.

هذا العمل لا يقتضي أي موارد إضافية في إطار الميزانية البرنامجية العادية. ومن المزمع تنفيذ هذا البرنامج أساسا عن طريق إعادة تخصيص الموارد المتاحة ضمن المنظمة والتمويل الطوعي. بالإضافة إلى ذلك، قد طلبت المنظمة من الدول أن توفر الدعم عن طريق إعارة الموظفين، وإذا ما لزم الأمر، قد تطلب الايكاو من الدول توفير أشكال أخرى من الدعم الفني بهدف احتواء التكاليف ضمن المستويات المخصصة لهذا البرنامج في الميزانية.	الآثار المالية:
Doc 9866, Report of the Directors General of Civil Aviation Conference on a Global Strategy for Aviation Safety Doc 9848, Assembly Resolutions in Force (as of 8 October 2004) Doc 7300, Convention on International Civil Aviation State letter AN 11/41-05/87	المراجع:

١- المقدمة

١-١ قرار الجمعية العمومية ٣٥-٧: وضع إستراتيجية موحدة لسد ثغرات السلامة الجوية

١-١-١ وفقا لقرار الجمعية العمومية ٣٥-٧، تقدم هذه الورقة تقريرا بشأن التقدم المحرز في مجال تنفيذ النشاطات في إطار برنامج الاستراتيجية الموحدة منذ انعقاد الجمعية الأخيرة، لاسيما بالنسبة إلى مساعدة الدول والأجهزة الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية وتبادل وتقاسم معلومات السلامة والشفافية والشراكة والتحالفات. كما يتضمن التقرير تحديثا للإجراءات التي اتخذت بالنسبة إلى الدول التي قد يبلغ عنها وفقا للمادة ٥٤ (ي) من اتفاقية الطيران المدني الدولي (الوثيقة 7300 Doc).

١-١-٢ بالإضافة إلى ذلك، تقدم الورقة تقريرا بشأن التقدم المحرز في تنفيذ نظام تبادل فيه الدول البيانات المرتبطة بالطائرات المسجلة في الدول الأخرى وفقا للمادة ٢١ من الاتفاقية، وترتبط هذه المعلومات بإرسال الدولة إلى الايكاو البيانات ذات الصلة بشأن الملكية والسيطرة على الطائرات المسجلة في تلك الدولة والتي عادة ما تقوم بعمليات ملاحية جوية دولية. ويتضمن المرفق مشروع قرار ليحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٥-٧، وبه الإجراءات التي ينبغي للدول أن تتخذها لتنفيذ هذا النظام.

٢- عرض أنشطة البرنامج

١-٢ مساعدة الدول والترويج لإنشاء أجهزة إقليمية لمراقبة السلامة الجوية

١-٢-١ في السياق العام لبرنامج الاستراتيجية الموحدة، تم إيفاد عدد من البعثات لتوفير المساعدة في إطار برامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران ((COSCAP-BAG) - لمجموعة اتفاق البنجول) في كل من ليبيريا (أكتوبر ٢٠٠٦) وسيراليون (يناير ٢٠٠٧). بالإضافة إلى ذلك، نفذ موظفون في المقر وفي مكتب الايكاو الإقليمي لشرق وجنوب أفريقيا مهمة من أجل تقصي الحقائق (من ١٧ إلى ٢٠٠٧/٤/١٩) في جيبوتي، وذلك بهدف التحقق من ترتيبات مراقبة السلامة الجوية للطائرات المسجلة في جيبوتي ومتابعة طلبات المساعدة. وكانت نشاطات الدعم المرتبطة بالأجهزة الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية، مثل برامج كوسكاب، تتضمن توفير التوجيهات الفنية وفقا لقرار مجلس الايكاو. وفي إطار برنامج الاستراتيجية الموحدة حضر موظفو الايكاو اجتماع اللجنة التوجيهية لمشروع (COSCAP-BAG) (من ١٩ إلى ٢١ مارس ٢٠٠٧) وساعدوا أيضا في وضع اللمسات الأخيرة على الترتيبات لتوفير التدريب لمفتشي السلامة الحكوميين لبرنامج كوسكاب لمجموعة اتفاق البنجول وبرنامج كوسكاب للاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا.

وقد تم توفير المشورة في خلال السنتين الأخيرتين إلى "مكتب المحيط الهادئ للسلامة الجوية" (PASO)، بما في ذلك تنفيذ مهمة دامت أسبوعين لدعم إعداد خطة أعمال المكتب وتنفيذها.

٢-٢ نظام تبادل معلومات السلامة الجوية (FSIX)

١-٢-٢ أعدت المنظمة "قاعدة بيانات نظام تبادل معلومات السلامة الجوية" (FSIX) وفقا لقرار الجمعية العمومية ٧-٣٥ لتسهيل تبادل وتوزيع معلومات السلامة الجوية وتشجيع الشفافية. وكانت الايكاف قد أطلقت في مارس ٢٠٠٦ أثناء "مؤتمر رؤساء الطيران المدني الخاص بالإستراتيجية العالمية للسلامة الجوية" بواسطة عرض تقارير علنية عن عمليات تدقيق السلامة التي تجريها الدول التي وافقت على أن تنشرها الايكاف. وحتى ٢٠٠٧/٦/٥، منحت ٨٧ دولة الايكاف الموافقة على نشر نتائج عمليات التدقيق التي جرت في إطار الدورة الأولى (١٩٩٩-٢٠٠٤) وقدمت ٩ دول الموافقة نفسها فيما يتعلق بعمليات التدقيق التي جرت في إطار النهج التجميعي الشامل. وبحلول مارس ٢٠٠٨، يتوقع أن توافق جميع الدول على نشر نتائج عمليات التدقيق لديها، والتي ستنتشر لاحقا في نظام تبادل معلومات السلامة الجوية.

٢-٢-٢ وتنتشر على هذا النظام أشكال أخرى من المعلومات المهمة بالنسبة للسلامة وهي تشمل قائمة أصدرتها أوكرانيا بشأن طائرات الأنطونوف التي لم تعد تعتبر صالحة للطيران وإخطارات من توغو وجمهورية الكونغو الديمقراطية بشأن سحب تسجيل بعض الطائرات. ويوفر نظام (FSIX) أيضا وسيلة فعالة لتحصيل مواد الايكاف الإرشادية وأدوات خاصة بالسلامة ومواد تنظيمية أعدتها الدول الأخرى. بالإضافة إلى ذلك، يوفر الموقع على شبكة الانترنت وصلات مباشرة إلى عدة مواقع للدول على شبكة الانترنت المخصصة لتنظيم الطيران وتسجيل الطائرات. ويجري حاليا رصد حجم الحركة في تبادل معلومات السلامة الجوية وتشير الإحصائيات الحالية إلى التزايد المطرد لعدد الزوار. وبحلول مايو ٢٠٠٧، وصل هذا العدد إلى ٧٣٠٠٠ زائر.

٣-٢ الشفافية في توفير معلومات السلامة

١-٣-٢ بموجب المادة ٥٤ (ي) من اتفاقية شيكاغو، يتم الإبلاغ عن كل الحالات التي ترتكب فيها مخالفة للاتفاقية وكل حالات عدم تنفيذ توصيات أو استنتاجات المجلس. واستجابة إلى قرار الجمعية العمومية ٧-٣٥، اعتمد المجلس في الدورة ١٧٥ المنعقدة في شهر يونيو ٢٠٠٥ إجراء لضمان الشفافية والإفصاح عن الثغرات الرئيسية في الامتثال للقواعد القياسية والتوصيات الدولية المرتبطة بالسلامة ووزعت المنظمة هذا الإجراء على الدول في شهر أغسطس من ذلك العام (كتاب المنظمة AN 11/41-05/87). وتبعاً لذلك أنشأ الأمين العام "مجلس استعراض نتائج التدقيق" لتحديد الإجراءات التي ينبغي اتخاذها إما عن طريق توفير المساعدة على سد الثغرات أو عن طريق إحالة المسألة إلى المجلس للتداول بشأنها. وعقد "مجلس استعراض نتائج التدقيق" اجتماعه الأول في ٢٠٠٧/٣/٧. وبحلول مايو ٢٠٠٧، تم تقييم حالة السلامة الجوية في ١٥ دولة، وطلب من عدد من الدول معالجة الشواغل المهمة المتعلقة بالسلامة الجوية وأبلغت هذه الدول أيضا أن عدم معالجة هذه الشواغل المتعلقة بالسلامة قد يؤدي إلى تطبيق المادة ٥٤ (ي) من اتفاقية شيكاغو.

٤-٢ إنشاء الشراكات والتحالفات

١-٤-٢ تشتمل الشراكات والتحالفات على استراتيجيات لتوفير المساعدة والإرشادات إلى الدول وتجميع الموارد من أصحاب المصالح والمانحين المتعددين لهذا الغرض. وعلى هذا الأساس من الضروري أن تضطلع الايكاف بدور قيادي في هذه الجهود لتحديد الاحتياجات الحيوية للطيران والتوفيق بين هذه الاحتياجات والموارد المطلوبة لسد الثغرات. وفي هذا المجال، حصل مكتب المحيط الهادئ للسلامة الجوية على تمويل من بنك التنمية الآسيوي والتسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران (إيفاس) وسيتم رصد هذا المشروع من جانب الايكاف. بالإضافة إلى ذلك، شارك موظفو الايكاف مشاركة نشطة في إنشاء إطار تنظيمي منسق لتنفيذ نظم إدارة السلامة لتوسع دول في جنوب شرق آسيا. ويستدعي تنفيذ المشروع التعاون

الوثيق ما بين الايكاف والوكالة الأوروبية لسلامة الطيران وشركة ايرباس في إطار منتدى المبادرة الإقليمية لجنوب شرق آسيا (SEARIF).

٥-٢ معلومات عن تسجيل الطائرات

١-٥-٢ في أثناء انعقاد الدورة ١٧٧ للمجلس، اقترحت لجنة الملاحة الجوية، بعد دراسة الموضوع، إنشاء نظام يوفر بيانات تسجيل الطائرات المقدمة من الدول طبقاً للمادة ٢١. وقدمت اللجنة في تقريرها الخطوط العريضة لاعتبارات تعزيز السلامة والقاعدة القانونية والإطار الإجرائي لتنفيذ هذا النظام. وفي ٢٠٠٦/٣/٩، وافق المجلس من حيث المبدأ، على إنشاء مثل هذا النظام وطلب إلى الأمين العام أن يدرج مختلف خيارات تنفيذ هذا النظام وأن يعد مسودة قواعد لتنظيم الإجراءات وتشغيل هذا النظام لكي ينظر فيه المجلس. وأيد مؤتمر رؤساء الطيران المدني في سنة ٢٠٠٦ إنشاء مثل هذا النظام (انظر التوصية ١/٢ ج) في تقرير مؤتمر رؤساء الطيران المدني الخاص بالاستراتيجية العالمية للسلامة الجوية (Doc 9866).

٢-٥-٢ وفي ٢٠٠٦/١٢/٥، اقترح الأمين العام خيارات التنفيذ وقدم إلى المجلس مسودة القواعد التي تحكم الإجراءات وعملية تشغيل هذا النظام. وأيد المجلس إنشاء مثل هذا النظام لتوفير البيانات وفقاً للمادة ٢١ واعتمد، من حيث المبدأ، القواعد التي تنطبق عليه. ومن المتوقع وضع اللمسات الأخيرة على هذه القواعد ونشرها قبل نهاية سنة ٢٠٠٧. وأقر المجلس بأنه ينبغي لكل الدول المتعاقدة أن توفر بيانات عن الطائرات المسجلة فيها، وإلا لن يقدم هذا النظام منافع السلامة المتوخاة. ويتضمن المرفق (أ) بهذه الورقة مشروع قرار ليحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٥-٧ للتشديد على أهمية توفير الدول المتعاقدة إلى الايكاف بياناتها عن تسجيل الطائرات لكي تنظر فيه الجمعية العمومية. وستوفر الايكاف إلى الدول المتعاقدة فقط البيانات ذات الصلة بالنسبة للطائرات المسجلة في الدول على موقع نظام FSIX على الانترنت.

٦-٢ نشاطات أخرى

١-٦-٢ تشمل النشاطات الأخرى التي شاركت فيها الايكاف في إطار برنامج الاستراتيجية الموحدة القمة العالمية لمراقبة السلامة الإقليمية (١/٣١ إلى ٢٠٠٥/٢/٤ في واشنطن العاصمة بالولايات المتحدة) وندوة الاستراتيجية الموحدة بشأن التعاون الإقليمي ومراقبة السلامة (من ١٥ إلى ٢٠٠٥/٩/٢٣ في القاهرة بمصر) وقمة النقل الجوي المشتركة بين الولايات المتحدة وأفريقيا (١٠/٣١ إلى ٢٠٠٥/١١/٥ في ميامي بفلوريدا في الولايات المتحدة) واجتماع بشأن تنفيذ خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية في أفريقيا (من ٢٤ إلى ٢٠٠٧/١/٢٦ في واشنطن العاصمة بالولايات المتحدة) ومنتدى التنمية لتحقيق أكبر مساهمة اقتصادية ممكنة عن طريق توفير النقل الجوي السليم والأمن والمستديم في الأجواء الأفريقية (أديس أبابا بأثيوبيا من ٢٣ إلى ٢٠٠٧/٤/٢٥).

٢-٦-٢ كان لبرنامج الاستراتيجية الموحدة دور في نشاطات متعددة منها إعداد خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة في أفريقيا وإعداد دراسة جدوى بشأن توفير المساعدة المباشرة إلى الدول وناقليها الجويين. ووافق مجلس الايكاف في ٢٠٠٦/١٢/٥ على إعداد خطة تنفيذية تهدف إلى تعزيز دور الايكاف القيادي في تنسيق النشاطات والمبادرات واستراتيجيات التنفيذ للتحسين المستدام لسلامة الطيران في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي. كما يقوم البرنامج بإعداد دراسة جدوى حول المساعدة المباشرة إلى الدول وشركات الطيران فيها.

٣- أعمال المستقبل

١-٣ في الفترة الثلاثية المقبلة، ستواصل الايكاف تسهيل توفير المساعدة إلى الدول والأجهزة الإقليمية لمراقبة السلامة ودعمها الفني لمشاريع برنامج التنمية التعاونية (كوسكاب). وستحسن المنظمة نظام تبادل معلومات السلامة الجوية (FSIX) لكي يتضمن صفحات على شبكة الانترنت مخصصة لبرامج التنمية التعاونية التي لا تتمكن من تصميم وتحديث صفحاتها على شبكة الانترنت. وتوخيا للشفافية، ستواصل الايكاف استخدام نظام تبادل معلومات السلامة الجوية (FSIX) لنشر نتائج عمليات تدقيق مراقبة السلامة الجوية التي تسمح بها الدول على الجمهور، وستتخذ الإجراءات لتوفير المساعدة

على سد الثغرات المرتبطة بالسلامة الجوية بما في ذلك بحثها في المجلس والإفصاح عن المعلومات إلى الدول، إذا اقتضى الأمر. وفي الختام، ستستمر الايكاف في الاضطلاع بمهامها المحددة بموجب قرار الجمعية العمومية ٣٥-٧ وسيكون لها دور نشط في إعداد وتنفيذ الأجهزة الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية وسيتضمن ذلك الأجزاء المرتبطة بالسلامة الجوية في الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة في أفريقيا.

٢-٣ تم بتاريخ ١٥/٦/٢٠٠٧، بموجب الاجراء الذي اتخذه الأمين العام، دمج برنامج الاستراتيجية الموحدة مع قسم المساعدات الانمائية المنسقة في برنامج واحد لدعم وتنمية التنفيذ. وستكون وظيفة هذا البرنامج هي تيسير وتنسيق عملية تقديم المساعدة والدعم من الدول، والصناعة، والمؤسسات المالية الدولية، والجهات المعنية الأخرى، لمعالجة المسائل المتعلقة بسلامة الطيران وأمنه وفقا لنتائج برنامجي الايكاف للتدقيق. ولذا يتضمن المرفق (ب) بهذه الورقة مشروع قرار جديد بشأن تنفيذ الجزء المتعلق بالسلامة من برنامج دعم وتنمية التنفيذ. ويكلف القرار المجلس بتنفيذ برنامج استراتيجية موحدة يقوم على الشفافية وتقاسم المعلومات المهمة بالنسبة للسلامة الجوية، والتشجيع على إنشاء أجهزة إقليمية لمراقبة السلامة الجوية وتقديم المساعدة إلى الدول وتحليل وتبادل المعلومات عن السلامة.

المرفق (أ)

مشروع قرار

ليجبَ قرار الجمعية العمومية ٧-٣٥

القرار ٣٦-××:	وضع إستراتيجية موحدة لسد ثغرات السلامة الجوية
---------------	---

إن الجمعية العمومية،

إذ تعتبر أن أحد الأهداف الرئيسية للمنظمة كان وما زال يتمثل في تأمين سلامة الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم.

وإذ تعتبر أن مسؤولية تأمين سلامة الطيران المدني الدولي تقع أيضا على الدول المتعاقدة، جماعات وفرادى.

وبما أن كل دولة متعاقدة تتعهد وفقا للمادة السابعة والثلاثين من اتفاقية الطيران المدني الدولي بالتعاون من أجل أقصى درجة ممكنة عمليا من التوحيد في الأنظمة والقواعد والإجراءات والمراقبة فيما يتعلق بالطائرات والعاملين والمطارات والطرق الجوية وخدمات الدعم، 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 والتنظيمي لكي تنشئ الدول المتعاقدة نظاما 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 مرض لمراقبة السلامة الجوية.

ولما كان بوسع الايكاو أن تتسق وتيسر تقديم المساعدة إلى الدول التي تحتاجها بغرض سد الثغرات التي تحدد 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.

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

وإنه تقر بأن إنشاء أجهزة إقليمية وشبه إقليمية لمراقبة السلامة الجوية، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية، يمكن أن يكون مفيداً جداً في مساعدة الدول الأعضاء للامتثال لالتزاماتها بموجب اتفاقية شيكاغو لأنه يحقق لها وفورات الحجم المزد من التجانس.

وإنه 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 تتضمن إليها جميع الدول المتعاقدة والايكاو والأطراف الأخرى المعنية بالطيران المدني.

وإنه تقر بأن قيام المنظمات الإقليمية والدولية بعمليات التدقيق يسهم في تعزيز السلامة، ومن بين هذه المنظمات التي لديها اتفاقات مع الايكاو مثل وكالة السلامة الجوية الأوروبية (EASA) والاتحاد الدولي للنقل الجوي (الاياتا) وبرنامج المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول).

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

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

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 بمراقبة السلامة الجوية، ولاسيما في عمليات التفتيش 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 وفقاً للمادة ٢١ من اتفاقية شيكاغو وطبقاً 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 تديرها منظمات أخرى في مجال سلامة الطيران.

٦- **تكلف** المجلس بوضع اجراءات لاطار الدول المتعاقدة، من منطلق المادة ٥٤ (ي) من اتفاقية شيكاغو، في حالة وجود قصور بالغ في امتثال أي دولة للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو بخصوص السلامة الجوية.

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

٨- **تحث** الدول المتعاقدة على زيادة وتعزيز التعاون الإقليمي وشبه 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 أماناً للطيران المدني الدولي والاضطلاع على نحو أفضل بمسؤولياتها الفردية كدولة.

٩- **تشجيع** الدول على تعزيز إقامة شراكات إقليمية أو شبه 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- **تدعو** الدول المتعاقدة إلى الاستفادة من خدمات الايكاف لسد ثغرات السلامة الجوية.

١١- **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.

١٢- **تكلف** المجلس، فيما يتعلق ببنوك التنمية والجهات المانحة الأخرى، بأن يعد تقريراً سنوياً عن الثغرات في البنية الأساسية للطيران وآليات المراقبة في العالم، بغرض مساعدة الجهات المانحة على تحديد الفرص الاستثمارية وتخصيص الدعم المقدم من الدول المتعاقدة.

١٣- **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.

١٤- **تكلف** المجلس بأن يعزز برنامج دعم وتنمية التنفيذ لضمان استمرار فعاليته.

١٥- **تعلن** أن هذا القرار يجب قرار الجمعية العمومية ٣٥-٧.

المرفق (ب)

مشروع قرار

القرار ٣٦-××:	تنفيذ برنامج دعم وتنمية التنفيذ - سلامة الطيران
---------------	---

إن الجمعية العمومية،

لما كان تأمين سلامة الطيران المدني الدولي هو مسؤولية الدول المتعاقدة على المستوى الجامعي والفردى 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 وتصحيح الثغرات المتعلقة بالسلامة.

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

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

تقرر ما يلي:

١- تكلف المجلس باستمرار تنفيذ برنامج دعم وتنمية التنفيذ على أساس ما يلي:

أ) الشفافية وتبادل المعلومات الأساسية بالنسبة للسلامة.

ب) 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 إلى الدول التي تحتاجها بغرض سد الثغرات التي تحدد عن طريق برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.

٢- تكلف المجلس بتعزيز برنامج دعم وتنمية التنفيذ عن طريق إعادة تخصيص موارد المنظمة اللازمة لتنفيذه بطريقة فعالة.

٣- تكلف المجلس بتأييد الأعمال المؤدية إلى تحسين "نظام تبادل معلومات السلامة الجوية" (FSIX) بغرض تسهيل تبادل المعلومات الأساسية بالنسبة للسلامة، إذا اقتضى الأمر، بين الدول المتعاقدة والصناعة وأصحاب المصلحة كافة.

٤- تكلف المجلس بمواصلة تحليل المعلومات ذات الصلة والأساسية بالنسبة للسلامة لتحديد الإجراءات التي يمكن اتخاذها لإزاء الدول التي لم تصحح ثغرات السلامة.

٥- تطلب إلى المجلس أن يقدم تقريرا إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية بشأن تنفيذ البرنامج بشكل شامل.

— انتهى —