



المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية

مونتريال، كندا، ٩ إلى ١٩/١٠/٢٠١٨

تقرير اللجنة (ب) إلى المؤتمر عن البند رقم (٦) من جدول الأعمال

أقرّت اللجنة (ب) التقرير المرفق من أجل عرضه على الجلسة العامة.

السيد سيمون الوتي
رئيس اللجنة

ملاحظة: بعد إزالة هذا الغلاف، ينبغي إدراج هذه الورقة في المكان الملائم من ملف التقارير*.

* (١ صفحة)

البند ٦ من جدول الأعمال:	المسائل التنظيمية المرتبطة بالسلامة
١-٦:	الخطة الاستراتيجية
١-١-٦:	رؤية طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP) ولمحة عامة عنها
٢-١-٦:	توفير القدرة على رصد الأداء في مجال السلامة؛ والأهداف والغايات والمؤشرات الواردة في طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية

١-١-٦ قدّم هذا البند من جدول الأعمال مسودة طبعة ٢٠٢٢-٢٠٢٠ من "الخطة العالمية للسلامة الجوية" (Doc 10004, GASP). وتم تناول ورقات العمل تحت البنود الفرعية ١-٦ و ١-١-٦ و ٢-١-٦ من جدول الأعمال في نفس الوقت لإعطاء المشاركين لمحة أشمل عن الموضوع وتسهيل مناقشته.

٢-١-٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/13-WP/29 Revision No. 1، التي قدمتها الأمانة العامة، وتضمنت استراتيجية شاملة بشأن السلامة الجوية. وعرضت ورقة العمل الطبعة الثالثة من "الخطة العالمية للسلامة الجوية" (Doc 10004, GASP) بصيغتها المنقحة لكي توافق عليها اللجنة من حيث المبدأ. وتعرض مسودة طبعة ٢٠٢٢-٢٠٢٠ للخطة العالمية للسلامة الجوية استراتيجية الإيكاو بشأن السلامة التي تدعم إضفاء الأولوية على الطيران ومواصلة تحسينه. وتوجّه الخطة العالمية خطط السلامة الجوية الإقليمية والوطنية. وتُعد خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية المعروضة في مسودة طبعة ٢٠٢٢-٢٠٢٠ من الخطة العالمية بمثابة خطة عمل لمساعدة أوساط الطيران على تحقيق أهداف هذه الخطة العالمية.

٣-١-٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/13-WP/123، التي قدمتها الولايات المتحدة وورقة العمل AN-Conf/13-WP/43 التي قدمتها النمسا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء^١ ودول أعضاء أخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^٢ والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية، وورقة العمل AN-Conf/13-WP/135، التي قدمتها البرازيل بالنيابة عن دول أمريكا الجنوبية^٣، وورقة العمل AN-Conf/13-WP/139، التي قدمتها جمهورية الصين الشعبية، وورقة العمل AN-Conf/13-WP/66 التي قدمتها أورغواي، وأيدتها دول أمريكا الجنوبية (باستثناء شيلي)، وورقة العمل AN-Conf/13-WP/65، التي قدمتها الولايات المتحدة، وورقة العمل AN-Conf/13-WP/186، التي قدمها المجلس الدولي للمطارات بشأن التعليقات على مسودة طبعة ٢٠٢٢-٢٠٢٠ من الخطة العالمية للسلامة الجوية. واتفق أعضاء اللجنة على الحاجة إلى مواصلة بذل جهود التنفيذ في إطار هذه الخطة العالمية، مع التركيز على أداء السلامة والآليات الإقليمية وإدارة مخاطر السلامة وتخطيط السلامة على الصعيدين الوطني والإقليمي. وأعربت اللجنة عن دعم واسع النطاق لمسودة طبعة ٢٠٢٢-٢٠٢٠ من الخطة العالمية، ووافقت على أنه يتعين على مجموعة دراسة الخطة العالمية للسلامة الجوية أن تُعيد دراسة هامش مراقبة السلامة والنظر في استخدامه المناسب، تحضيراً لاعتماد الخطة العالمية للسلامة الجوية لاحقاً خلال

^١ النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص والجمهورية التشيكية والدانمرك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وهنغاريا وأيرلندا وإيطاليا ولافتيا وليتوانيا ولكسمبرج ومالطة وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد والمملكة المتحدة.

^٢ ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وآيسلندا وجمهورية مولدوفا وموناكو والجبل الأسود والنرويج وسان مارينو وصربيا وسويسرا وجمهورية مقدونيا اليوغسلافية السابقة وتركيا وأوكرانيا.

^٣ تؤيّدھا ١٣ دولة متعاقدة (الأرجنتين ودولة بوليفيا المتعددة القوميات والبرازيل وشيلي وكولومبيا وإكوادور وغيانا وبنما وباراغواي وبيرو وسورينام وأورغواي وجمهورية فنزويلا البوليفارية).

الدورة الأربعين للجمعية العمومية للإيكاو. وأحاطت اللجنة علماً بالتقدم المحرز في برنامج امتياز المطارات في السلامة، التابع للمجلس الدولي للمطارات، وبالحاجة إلى مشاركة مشغلي المطارات الوطنيين في هذا البرنامج، وأعربت عن دعمها للدول التي تقدم مساعدة النظراء للمطارات في إدارة السلامة التشغيلية وتسهيل الامتثال للوائح التنظيمية.

٤-١-٦ وأحاطت اللجنة علماً بالحاجة إلى تشجيع تحسين التكامل والتنسيق بين المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية، مع التأكد من أن ترتيبات العمل تعكس احتياجات وأولويات كل إقليم من الأقاليم. كما وافقت اللجنة على أنه ينبغي أن يُطلب إلى المجلس مواصلة وضع القواعد والتوصيات الدولية القائمة على الأداء على نحو مكمل للمتطلبات الإلزامية، حسب الاقتضاء، مع مراعاة ما يترتب على ذلك من آثار في الميزانية.

٥-١-٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/13-WP/142، التي قدمتها جمهورية الصين الشعبية، بشأن الخبرات المكتسبة في الصين فيما يتعلق بتنفيذ تتبع الطائرات على الصعيد العالمي ومراقبة تشغيل الطائرات. كما استعرضت اللجنة ورقتي العمل المقدمتين من ترينيداد وتوباغو: AN-Conf/13-WP/227 بشأن اعتبارات إعادة النظر في اتفاقية شيكاغو مع التركيز على الطيران المحلي واستعراض ملحق الإيكاو، و AN-Conf/13-WP/228 بشأن السبل البديلة المتاحة أمام الدول التي تواجه صعوبات في استيفاء مقتضيات الإيكاو المنصوص عليها في الملحق الثالث عشر "التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات"، البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) ونهج الرصد المستمر (CMA). وقد أقرت اللجنة بأن الأحكام المنصوص عليها حالياً في الملحق الثالث عشر وما يتصل بها من مواد إرشادية بشأن نظم التحقيق الإقليمية تقدّم بالفعل ما يلزم من أدوات للدول التي ينقصها ما يكفي من موارد للاضطلاع بعمليات التحقيق، من أجل إسناد ما لديها من مهام التحقيق إلى الدول الأخرى والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (RAIOs).

٦-١-٦ وبناء على نتائج المناقشات، وافقت اللجنة على التوصية التالية:

التوصية ١/١-٦ - مسودة طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من "الخطة العالمية للسلامة الجوية" (Doc 10004, GASP)

أن تقوم الدول بما يلي:

أ) توافق من حيث المبدأ على مشروع طبعة الفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية (Doc 10004, GASP)، مع إدراج أهداف وغايات الخطة العالمية للسلامة الجوية؛

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

ب) تراعي ما ينبثق عن المؤتمر والاستبيان من معلومات وكذلك نتائج الأعمال التي ستجريها مجموعة دراسة الخطة العالمية للسلامة الجوية في المستقبل، عند اعتماد طبعة الفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية لاحقاً في الدورة الأربعين للجمعية العمومية للإيكاو.

البند ٦ من جدول الأعمال: المسائل التنظيمية المرتبطة بالسلامة

٣-١-٦ النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية (GASOS)

٧-١-٦ استعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/13-WP/17، التي عرضتها الأمانة العامة، والتي تصف النظام العالمي الجديد لمراقبة السلامة الجوية (GASOS). وتعرض ورقة العمل هدف الإيكاو المتمثل في تعزيز النظم الوطنية لمراقبة السلامة وقدرات الدول في مجال إدارة السلامة عن طريق تفويض مهام مراقبة السلامة، عند الاقتضاء، من الدول إلى

المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة المختصة التي تعترف بها الإيكاو بعد تقييمها، وكذلك عن طريق تعزيز منظمات مراقبة السلامة القائمة لزيادة فعاليتها وكفاءتها في دعم الدول. وتصف الورقة النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية بوصفه آلية طوعية موحدة لتقييم أداء هيئات الطيران المدني الوطنية والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية وغيرها من الآليات الإقليمية الرسمية. واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/13-WP/78 التي قدّمتها أستراليا بدعم من نيوزلندا وسنغافورة، وورقة العمل AN-Conf/13-WP/188 التي قدّمتها بوليفيا ودول إقليم أمريكا الجنوبية^٤، وورقة العمل AN-Conf/13-WP/124 التي قدّمتها الولايات المتحدة وورقة العمل AN-Conf/13-WP/224 التي قدّمتها ٥٤ دولة متعاقدة، أعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك)^٥ ووافقت على أنه يتعين التصدي للتحديات والقضايا المطروحة فيها على سبيل الأولوية.

٦-١-٨ وأقرّت اللجنة بالشاغل الذي يتعلق تحديداً بتسويق مراقبة السلامة وإدراج كيانات من القطاع الخاص ووافقت على أنه ينبغي أن يقتصر نطاق برنامج النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية على هيئات الطيران المدني في الدول والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية وغيرها من الآليات الإقليمية على مستوى الدول، مثل برامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران (COSCAPs). وطلبت اللجنة إلى الإيكاو التصدي للشواغل الكامنة في مجالات رئيسية ثلاثة تشمل المسؤولية القانونية ونظم الإدارة وتحليل التكاليف والمنافع، لدعم تقدّم البرنامج وأخذت علماً بالطلب الذي يقضي بإشراك الإدارة القانونية للإيكاو في إيجاد حلول للقضايا القانونية والقضايا المرتبطة بنقل المخاطر. وأوصت اللجنة أيضاً بأن يتم التأكد من استعراض التشكيلة الحالية للأعضاء في مجموعة الدراسة التابعة للنظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية لضمان سبل الاستفادة من الخبرات والابعاد الإقليمية اللازمة للمضي بالبرنامج. كما اعترفت اللجنة بالحاجة إلى إعداد مواد إرشادية كافية تدعم تنفيذ النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية. واعترفت اللجنة أيضاً بالحاجة إلى موازنة برنامج النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية مع ما يتصل به من أدوات ومبادرات، وذلك تقادياً لازدواجية الجهود.

٦-١-٩ وأحاطت اللجنة علماً بالدعم الذي يحظى به النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية من وكالة أمريكا الوسطى لسلامة الطيران ومؤسسة النقل الكندية، باعتبارهما أول منظمة إقليمية لمراقبة السلامة الجوية وأول دولة تشارك في المشاريع النموذجية الأولى للنظام العالمي، مع إبراز أهمية عملية التقييم هذه في تعزيز ما لدى هذه المنظمات من قدرات في مجال مراقبة السلامة ومساعدتها على تحسين أدائها، وأوصت اللجنة المنظمات الأخرى المماثلة بتقديم طلب لإجراء تقييم لأدائها في إطار الفترة التجريبية للنظام العالمي.

٦-١-١٠ وبناء على نتائج المناقشات، وافقت اللجنة على التوصية التالية:

التوصية ١-٦-١/٣ - النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية

أن تقوم الدول بما يلي:

^٤ تويدها ١٣ دولة متعاقدة (الأرجنتين ودولة بوليفيا المتعددة القوميات والبرازيل وشيلي وكولومبيا وإكوادور وغيانا وبنما وباراغواي وبيرو وسورينام وأوروغواي وجمهورية فنزويلا البوليفارية).

^٥ الجزائر وأنغولا وبنين وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي والكاميرون والرأس الأخضر وجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية وإريتريا وإثيوبيا وإسواتيني والغابون وغامبيا وغانا وغينيا وغينيا-بيساو وكينيا وليسوتو وليبيريا وجمهورية ليبيا ومدغشقر وملاوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزمبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وساو تومي وبرنسيبي والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان والسودان وتوغو وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزمبابوي.

- (أ) تدعم إعداد نظام عالمي لمراقبة السلامة الجوية (GASOS)؛
أن تقوم الإيكاو بما يلي:
- (ب) تواصل العمل على وضع نظام الإيكاو العالمي لمراقبة السلامة الجوية الذي يتألف من عمليات تقييم طوعية وموحدة لكفاءة منظمات مراقبة السلامة للاعتراف بما تقدّمه للدول من وظائف مراقبة السلامة، بما في ذلك إطارها القانوني وآليات التقييم الخاصة بها، على أن تبقى تلك الدول على التزاماتها وتضطلع بمسؤولياتها بموجب "اتفاقية الطيران المدني الدولي" (Doc 7300)؛
- (ج) تضع ما يلائم من إرشادات للدول لمساعدتها على إسناد وظائف مراقبة السلامة ورصد منظمات مراقبة السلامة التي تقبل الوظائف المُسندة إليها؛
- (د) تصمّم ما يلائم من روابط بينية ملائمة بين النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية وبرامج الإيكاو الأخرى وأن تتفادى ازدواجية الأنشطة بين النظام العالمي المذكور والبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر؛
- (هـ) تعرض النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية على الدورة الأربعين للجمعية العمومية للإيكاو من أجل اعتماده في حالة معالجة المسائل المرتبطة بالمسؤولية ونُظم الإدارة وتحليل التكاليف والمنافع وغيرها من الشواغل التي أثارتها اللجنة؛
- (و) تشجّع منظمات مراقبة السلامة، بما فيها المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة والهيئات الحكومية للطيران المدني وغيرها من الآليات الحكومية، على المشاركة في النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية من أجل توسيع وتعزيز الدعم المقدم إلى الدول في مجال مراقبة السلامة.

—————

البند ٦ من جدول الأعمال: المسائل التنظيمية المرتبطة بالسلامة**٢-٦: تنفيذ إدارة السلامة**

١-٢-٦ استعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/13-WP/28 المقدمة من الأمانة العامة، والتي تقدم ملخصاً لبعض أهم المبادرات التي اضطلعت بها الإيكاو مؤخراً، بما في ذلك إطلاق الموقع الإلكتروني الخاص بتنفيذ إدارة السلامة، الذي يجيء مكملاً للطبعة الرابعة من "دليل إدارة السلامة" (Doc 9859) وتنظيم أربع ندوات وحلقات عمل بشأن إدارة السلامة على الصعيد الإقليمي. وتشير ورقة العمل أيضاً إلى بعض المجالات التي تستدعي المزيد من العمل لدعم تنفيذ برامج فعالة للسلامة الوطنية ونظم فعالة لإدارة السلامة. وأعربت اللجنة عن تأييدها للتوصيات الواردة في ورقة عمل الأمانة العامة. وتم التشديد كذلك، بدعم من اللجنة، على الحاجة إلى وضع إجراءات مُحكمة لتحديد الأخطار وإدارة المخاطر، مع مراعاة تطور قطاع الطيران والبيئات التشغيلية، الذي يأتي سريعاً في بعض الأحيان.

٢-٢-٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/13-WP/117 المقدمة من كندا، والتي تحت على إشهار الموقع الإلكتروني الخاص بتنفيذ إدارة السلامة والتشجيع على استخدامه، وأحاطت علماً بالتأييد الواسع لمواصلة تطوير الموقع الإلكتروني المذكور والترويج له وصيانته، بما في ذلك دعم جميع لغات عمل الإيكاو، وتشجيع الدول على المساهمة بنماذج عملية ومسوغات داعمة.

٣-٢-٦ وبناء على نتائج المناقشات، وافقت اللجنة على التوصية التالية:

التوصية ١/٢-٦ — دعم التنفيذ الفعال لإدارة السلامة

أن تقوم الدول والمنظمات الدولية بما يلي:

(أ) تعيّن جهات اتصال لتقديم الأمثلة العملية والأدوات التي يتعين استعراضها والتحقق من صحتها ثم نشرها على موقع الإيكاو لتنفيذ إدارة السلامة كوسيلة لتبادل التجارب الناجحة مع أوساط الطيران؛

(ب) تدعم موقع الإيكاو الإلكتروني لتنفيذ إدارة السلامة بتوفير أمثلة عملية عما تطبقه من ممارسات ومنهجيات وأدوات تتعلق بإدارة السلامة بغرض تبادلها مع الدول الأعضاء الأخرى؛

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

(ج) تتعهد بمواصلة تطوير الموقع الإلكتروني لتنفيذ إدارة السلامة والترويج له وصيانته، من أجل ضمان الاستخدام الفعال لهذه الأداة وملاءمة المحتوى لأوساط الطيران؛

(د) تضع استراتيجيات لدعم تقديم أمثلة عملية والتحقق منها فيما يتعلق بالموقع الإلكتروني الخاص بتنفيذ إدارة السلامة على الإنترنت بلغات عمل الإيكاو الست (الإنجليزية والعربية والصينية والفرنسية والإسبانية والروسية) وكذلك ترجمة محتوى الموقع الإلكتروني بلغات عمل الإيكاو الست؛

(هـ) تضع مبادرات مصممة خصيصاً لكل إقليم من الأقاليم ومدعمة بما تقدمه المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs) من إسهامات دعماً للأهداف والغايات الخاصة بالخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP) والخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) مع التركيز على التنفيذ الفعال لبرامج السلامة الوطنية ونظم إدارة السلامة على مستوى الدولة ومقدمي الخدمات، بما في ذلك تطوير ما

يتطلبه ذلك من كفاءات في مجال إدارة السلامة و/أو تفويضها إلى دول أو منظمات إقليمية لمراقبة السلامة أو منظمات إقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع؛

(و) تواصل دعم تطوير مؤشرات أداء السلامة (SPIs) وإضفاء الاتساق عليها على مستوى الأقاليم والدول ومقدمي الخدمات والنظر في تطوير وسائل لرصد فعالية تنفيذ برامج السلامة الوطنية ونظم إدارة السلامة بشكل آني؛

(ز) تستكشف، بالتعاون مع الدول والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية وقطاع الطيران، أساليب قوية لتحديد الأخطار وإدارة المخاطر، تكون مناسبة للنظم الاجتماعية الفنية المعقدة مثل الطيران والقابلية للتكيف، بصرف النظر عن نوع المخاطر؛

(ح) تستكشف، بالتعاون مع الدول والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية وقطاع الطيران، الفوائد المتأتمية من وضع إطار موحد لإدارة السلامة المتكاملة (السلامة والأمن والبيئة وما إلى ذلك) مع مراعاة وضع القواعد القياسية الخاصة بإدارة المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس (ISO)؛

(ط) تعمل على تحديث قرارات الجمعية العمومية المتصلة بإدارة السلامة، لاعتمادها في الدورة الأربعين للجمعية العمومية للإيكاو، بحيث تعكس التعديل رقم (١) على الملحق التاسع عشر، وكذلك التعديل رقم (١٥) على الملحق الثالث عشر "التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات"، مع النظر في إصدار قرار شامل لإدارة السلامة يكمل قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٢، المرفقين (أ) و(ب)، فيما يتعلق بالخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية، من أجل تركيز انتباه الدول على الجوانب الرئيسية لتحقيق التنفيذ الفعال لبرامج السلامة الوطنية.

البند ٦ من جدول الأعمال: المسائل التنظيمية المرتبطة بالسلامة

١-٢-٦: برامج السلامة الوطنية

٤-٢-٦ استعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/13-WP/77 Revision No. 1 المقدمة من أستراليا ونيوزيلندا، وورقة العمل AN-Conf/13-WP/134، المقدمة من البرازيل، فيما يتعلق بعملية إعداد وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وفوائد استخدام نهج قائم على المخاطر لتحقيق المستوى المستهدف من السلامة. وبالإضافة إلى ذلك، اقترحت ورقة العمل AN-Conf/13-WP/134 أن تتبادل الدول الدراسات أو البيانات التي يمكن استخدامها في إجراء عمليات تقييم للمخاطر تأييداً لهذا النهج. ووافقت اللجنة على أنه ينبغي أن يطلب من المجلس استكشاف اتباع نهج قائم على المخاطر يستند إلى المستوى المستهدف المتمثل في أداء السلامة في إطار عملية إعداد وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية، عند الاقتضاء، مع مراعاة الآثار المترتبة على الميزانية.

٥-٢-٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/13-WP/116 Revision N° 1، المقدمة من أستراليا، والنمسا نيابة عن الاتحاد الأوروبي^٦ والدول الأعضاء فيه^٧، والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^٨، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)، والبرازيل والكاميرون وكندا وكولومبيا والجمهورية الدومينيكية ونيوزيلندا والمملكة العربية السعودية وسنغافورة وجنوب أفريقيا والاتحاد الدولي لمراقبة الحركة الجوية، والتي تعرض التحديات التي تواجهها الدول في تفسير مفهوم المستوى المقبول من أداء السلامة وتقتراح إجراء المزيد من العمل في هذا الشأن. وأعربت اللجنة عن دعمها القوي لمواصلة الإيكاو استعراض هذا المفهوم مع مراعاة خبرات الدول في هذا المجال.

٦-٢-٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf-WP/147 المقدمة من الجمهورية الدومينيكية، والتي تبرز أهمية إدارة التغيير التي أشير إليها أيضاً وتم التأكيد عليها في ورقة العمل AN-Conf/13-WP/28. ووافقت اللجنة على الحاجة إلى بناء القدرات على صعيد الدولة في هذا الصدد لضمان التنفيذ الناجح للخطط العالمية.

٧-٢-٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/13-WP/155، المقدمة من جمهورية فنزويلا البوليفارية بتأييد من دول أمريكا الجنوبية^٩، والتي عرضت حالة مشروع رائد لتنفيذ برامج السلامة الوطنية في ١١ دولة من دول أمريكا الجنوبية، بدعم من مكتب الإيكاو الإقليمي لأمريكا الجنوبية. وأحاطت اللجنة علماً بفوائد هذا المشروع في تحقيق أهداف مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" وأيدت إمكانية أن تستفيد الأقاليم الأخرى من اتباع نهج مماثل.

٨-٢-٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل AN-Conf/13-WP/239، المقدمة من جمهورية كوريا، والتي تناولت ضرورة أن تنظر الإيكاو في التنسيق والتعاون بين القطاعين المدني والعسكري في مجال التنفيذ الفعال لإدارة السلامة. وأحاطت اللجنة علماً بالأعمال التي اضطلعت بها الإيكاو أثناء العقد الماضي في مجال التعاون المدني العسكري لتعزيز سعة وكفاءة سلامة الملاحة الجوية. ووجه انتباه اللجنة إلى العمل الجاري لتحديث الملحق الحادي عشر "خدمات الحركة الجوية"، فيما يتصل بتقييم مخاطر السلامة الناجمة عن الأنشطة التي قد تتسم بالخطورة بالنسبة للطائرات المدنية، وعلاقة هذا العمل بـ"دليل إدارة السلامة" (الوثيقة Doc 9859). ووافقت اللجنة على ضرورة معالجة التعاون المدني-العسكري في إطار تنفيذ برنامج السلامة الوطني (SSP).

٩-٢-٦ وأحيط علماً بورقات المعلومات المقدمة من الجزائر (AN-Conf/13-WP/216)، والبرازيل (AN-Conf/13 WP/132)، وإندونيسيا (AN-Conf/13-WP/277 و AN-Conf/13-WP/278)، وجمهورية الصين الشعبية (AN-Conf/13-WP/204)، والإمارات العربية المتحدة (AN-Conf/13-WP/164).

^٦ في الاتحاد الأوروبي، تقي الدول بالتزاماتها إلى حد كبير استناداً إلى قوانين الاتحاد الأوروبي، وعلى هذا النحو ترجع الدول إلى تشريعات الاتحاد الأوروبي في برامج الدول الخاصة بالسلامة.

^٧ النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص والجمهورية التشيكية والدانمرك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وهنغاريا وأيرلندا وإيطاليا ولايتيفيا وليتوانيا ولوكسمبرج ومالطة وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد والمملكة المتحدة.

^٨ ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وآيسلندا وجمهورية مولدوفا وموناكو والجبل الأسود والنرويج وسان مارينو وصربيا وسويسرا وجمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة وتركيا وأوكرانيا.

^٩ أيدتها ١٣ دولة متعاقدة (الأرجنتين ودولة بوليفيا متعددة القوميات والبرازيل وشيلي وكولومبيا وإكوادور وغيانا وبنما وباراغواي وبيرو وسورينام وأوروغواي وجمهورية فنزويلا البوليفارية).

١٠-٢-٦ وبناء على نتائج المناقشات، وافقت اللجنة على التوصية التالية:

التوصية ١-٢-٦/١ — برامج السلامة الوطنية

أن تقوم الدول بما يلي:

- (أ) تحديد ومعالجة الحاجة إلى بناء القدرات على مستوى الدولة فيما يتعلق بإدارة التغيير؛
- (ب) تبادل الخبرات في مجال التعاون المدني العسكري لتنفيذ برامج السلامة الوطنية من خلال المؤتمرات و/أو الاجتماعات و/أو على الموقع الإلكتروني لتنفيذ إدارة السلامة؛
- أن تقوم الإيكاف بما يلي:
- (ج) تستعرض المستوى المقبول لمفهوم أداء السلامة مع مراعاة خبرات الدول في هذا الشأن.
- (د) تستعرض الحاجة إلى إرشادات إضافية بشأن إدارة التغيير على مستوى الدولة؛
- (هـ) تضمن التركيز بالشكل المناسب على إدارة السلامة في سياق تحديث المرفق (ط) المعنون "التنسيق والتعاون بين الحركة الجوية المدنية والحركة الجوية العسكرية" لقرار الجمعية العمومية ١٢/٣٨ المعنون "البيان الموحد بسياسات الإيكاف المستمرة وممارساتها التي تخص الملاحة الجوية".

البند ٦ من جدول الأعمال: المسائل التنظيمية المرتبطة بالسلامة

٢-٢-٦: نظم إدارة السلامة

١١-٢-٦ أحاطت اللجنة علماً بالتقدم الذي أحرزته جمهورية الصين الشعبية في تنفيذ نظم إدارة السلامة وفي إعداد طرائق لتقييمها ولتقييم الأداء، على النحو الوارد في ورقة العمل AN-Conf/13-WP/146.

١٢-٢-٦ وتبرز ورقة العمل AN-Conf/13-WP/152، التي قدمتها الجمهورية الدومينيكية، فوائد إلزام مقدمي خدمات الحركة الجوية في الجمهورية الدومينيكية بإكمال عملية رسمية لقبول نظام إدارة السلامة، بما في ذلك تبادل الخبرات حول سبل قياس مختلف مؤشرات أداء السلامة واستخدام معلومات السلامة التي تُجمع للمصادقة على تقارير مقدمي الخدمات الآخرين، كجزء من برنامج السلامة الوطني. وتم تذكير اللجنة بأن القواعد والتوصيات الدولية فيما يتعلق بمقدمي خدمات الملاحة الجوية لتنفيذ نظام إدارة السلامة قد تم إدراجها مبدئياً في الملحق الحادي عشر "خدمات الحركة الجوية" وأصبحت واجبة التطبيق في نوفمبر ٢٠٠٦. ووافقت اللجنة على أنه ينبغي للدول أن تضمن تنفيذ أحدث القواعد والتوصيات الدولية فيما يتعلق بمقدمي خدمات الحركة الجوية، على النحو المشار إليه في التعديل رقم (١) على الملحق التاسع عشر "إدارة السلامة".

١٣-٢-٦ وأُحيط علماً بورقة معلومات مقدمة من جمهورية تنزانيا المتحدة (AN-Conf/13-WP/289).

البند ٦ من جدول الأعمال: المسائل التنظيمية المرتبطة بالسلامة

٣-٢-٦: تطوير معلومات السلامة

١٤-٢-٦ فيما يتعلق بإعداد المعلومات التحليلية عن السلامة، قُدمت ورقة العمل AN-Conf/13-WP/300 من اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA) والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA). وأعربت ورقة العمل هذه عن دعمها استخدام الدول نماذج للتعاون بين القطاع والدول في تبادل

بيانات السلامة ومعلومات السلامة عند إعداد نظام جمع ومعالجة بيانات السلامة (SDCPS)، على النحو المنصوص عليه في التعديل رقم (١) على الملحق التاسع عشر، من أجل تحصيل وخزن وتجميع بيانات السلامة ومعلومات السلامة وتحليلها. وأعربت اللجنة عن دعمها القوي للإجراءات المتخذة الواردة في ورقة العمل هذه، والتي أعادت ذكر الأحكام الواردة في التعديل رقم (١) على الملحق التاسع عشر، وأبرزت أنه قد تكون هناك بعض الظروف الخاصة التي قد تستخدم فيها الدول بيانات السلامة، في سياقات محددة وعند الاقتضاء، طالما يجري تطبيق مبادئ الحماية. كما أقرت اللجنة بأن تنفيذ الأحكام الوقائية الواردة في المرفق ٣ بالمحلق التاسع عشر يمثل تحدياً للدول التي لديها قوانين تتعلق بالحق في المعرفة. ويمكن الاطلاع على مناقشات إضافية بشأن إعداد المعلومات التحليلية للسلامة في إطار البند ٧-١ من جدول الأعمال.

١٥-٢-٦ وأُحيط علماً بورقة معلومات قدمتها جمهورية الصين الشعبية (AN-Conf/13-WP/203).

١٦-٢-٦ وبناء على نتائج المناقشات، وافقت اللجنة على التوصية التالية:

التوصية ١/٣-٢-٦ - تطوير معلومات السلامة

أن تقوم الدول والمنظمات الدولية بما يلي:

أ) أن تتعاون على إنشاء شبكات لتبادل الثقة والالتزام بمبادئ الحماية المنصوص عليها في التعديل رقم (١) على الملحق التاسع عشر "إدارة السلامة".

وأن تقوم الإيكاو بما يلي:

ب) أن تدعم الدول التي لديها قوانين الحق في المعرفة في تناول الأحكام الخاصة بحماية بيانات السلامة والمعلومات عن السلامة والمصادر ذات الصلة المنصوص عليها في التعديل رقم (١) على الملحق التاسع عشر.

البند ٦ من جدول الأعمال: المسائل التنظيمية المرتبطة بالسلامة**٣-٦: الرصد والمراقبة****١-٣-٦: تطوّر البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر****٢-٣-٦: الدعم والموقع الإلكتروني للبرنامج العالمي لمراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر**

١-٣-٦ تناول هذا البند من جدول الأعمال أنشطة الإيكاو للرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP)، لاسيما تطوّر البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) وفقاً لنهج الرصد المستمر (CMA) من أجل الوفاء باحتياجات الدول والإيكاو. ولتقديم لمحة عامة أفضل للمشاركين وتسهيلاً للمناقشة، تم تناول البنود الفرعية ٣-٦ و ١-٣-٦ و ٢-٣-٦ من جدول الأعمال مُجمعة.

٢-٣-٦ وقد استعرضت اللجنة الوثيقة AN-Conf/13-WP/21 Revision No. 1، التي قدّمتها الأمانة العامة، والتي تناولت تطوّر المنهجية والعمليات والأدوات المستخدمة في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP CMA) وذلك بناءً على العمل الذي اضطلعت به مجموعة الخبراء المعنية بالاستعراض الهيكلي للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (GEUSR). وأعربت اللجنة عن دعمها لتطوّر البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP CMA) استناداً إلى توصيات مجموعة الخبراء المذكورة وكذلك تخصيص ما يلزم من موارد مالية وبشرية لتنفيذ هذه التوصيات. كما وافقت اللجنة على ضرورة عدم إتلاف المعلومات في هذا الشأن عند الحدّ من عدد أسئلة البروتوكول الخاصة بالبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP CMA)، لاسيما فيما يخص أسئلة البروتوكول التي لا تتصل مباشرة بمراقبة السلامة، والتي ينبغي إدراجها في آلية الإيكاو الملائمة في مجال التدقيق.

٣-٣-٦ واستعرضت اللجنة الوثيقة AN-Conf/13-WP/79 Revision No. 1 التي قدّمتها أستراليا، والتي دعت جميع توصيات مجموعة الخبراء المذكورة ودعت إلى التعجيل بتنفيذ التوصيات المرتبطة بالفتح الهيكلي لأسئلة البروتوكول (PQs). ولأخطت اللجنة أن تنفيذ هذه التوصيات ينطوي على التطبيق المتزامن للتوصيات المرتبطة بتحديد "أسئلة البروتوكول ذات الأولوية". وبالتالي فقد أيدت اللجنة التنفيذ السريع لمجموعتي التوصيات ووافقت على أن يُطلب إلى المجلس النظر في هذه الاقتراحات مع مراعاة ما يترتب على ذلك من آثار في الميزانية.

٤-٣-٦ واستعرضت اللجنة الوثيقة AN-Conf/13-WP/44 التي قدّمتها النمسا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء^{١٠} والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^{١١} ويوروكنترول، واقترحت فيها اتخاذ تدابير من أجل زيادة كفاءة البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP CMA). وناقشت اللجنة مقترح تفويض بعض مهام ومسؤوليات الإيكاو في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP CMA) إلى "شركاء السلامة". وأثيرت شواغل بخصوص عدم تعريف "شركاء السلامة" و"الجهات المعنية"

^{١٠} النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص والجمهورية التشيكية والدانمرك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وهنغاريا وأيرلندا وإيطاليا ولافتيا وليتوانيا ولوكسمبرج ومالطة وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد والمملكة المتحدة.

^{١١} ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وأيسلندا وجمهورية مولدوفا وموناكو والجبل الأسود والنرويج وسان مارينو وصربيا وسويسرا وجمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة وتركيا وأوكرانيا.

في ورقة العمل المذكورة. كما أثّرت شواغل من أن شركاء السلامة قد يشملون كذلك هيئات تجارية وأن إسناد بعض مهام ومسؤوليات الإيكاو في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP CMA) قد يؤثر على الاستقلالية الضرورية للبرنامج والتوحيد القياسي ومدى قبول نتائجه على المستوى العالمي. وأوضحت بولندا، محدثةً باسم الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء، أن المقترح الوارد في ورقة العمل AN-Conf/13-WP/44 لا يتضمن تفويض المهام لهيئات تجارية. وناقشت اللجنة التوصية الواردة في الفقرة ٣-١ (ج) من ورقة العمل المذكورة، حيث لم تحظ تلك التوصية بتأييد كامل. ولذلك اتفقت اللجنة على أن تفويض بعض المهام والمسؤوليات ينبغي أن يُعالج في إطار مواصلة تطوّر البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP CMA) خارج نطاق التوصيات ذات الأولوية لمجموعة الخبراء المعنية بالاستعراض الهيكلي لهذا البرنامج العالمي (GEUSR)، واقترحت أن تنظر الإيكاو في هذه المسألة بإحالتها إلى مجموعة دراسة. أما فيما يخص تصنيفات الدول من حيث المخاطر، فقد أخذت اللجنة علماً بأن الإيكاو استخدمت مجموعة من المؤشرات لتحديد تصنيفات الدول من حيث المخاطر توجهاً لترتيب أولويات أنشطة البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP CMA) وبأن مجموعة الخبراء هذه قد أقرت بالفعل بالحاجة إلى تعزيز هذا المجال، وأصدرت عدداً من التوصيات بشأن توسيع نطاق المؤشرات التي تستخدمها الإيكاو وتعزيزها. وقد أثّرت شواغل إزاء إطلاع الجمهور على المؤشرات التي تشكّل تصنيف الدول من حيث المخاطر. وقد أجرت الأمانة العامة توضيحات مفادها بأن المؤشرات التي تشكل جزءاً من تصنيف الدول من حيث المخاطر سيتم تبادلها مع جميع الدول عبر الموقع الإلكتروني للبرنامج العالمي (USOAP CMA).

٥-٣-٦ واستعرضت اللجنة الوثيقة AN-Conf/13-WP/122 التي قدّمتها كندا، والتي تناولت محاكاة عمليات التدقيق في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية من خلال عمليات التقييم الذاتية وعمليات تقييم النظراء. وأقرت اللجنة بأهمية قيام الدول بعمليات تقييم ذاتية موثوقة ومواكبة للتطورات فيما يخص أسئلة البروتوكول للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر وبالتالي وافقت على تشجيع الدول بقوة على استيفاء تقييمها الذاتي لأسئلة البروتوكول الخاصة بالبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر بطريقة مفصلة وموثوقة تواكب المستجدات، مع الاستفادة من التعاون مع الدول الأخرى كلّما كان ذلك ممكناً. وإضافة إلى ذلك، ناقشت اللجنة إمكانية تمييز الخبراء الذين يشاركون في عمليات تقييم النظراء في الدول الأخرى لتعزيز تدريب المدققين في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وتسريع وتيرته.

٦-٣-٦ واستعرضت اللجنة الوثيقة AN-Conf/13-WP/189، التي قدّمتها أوروغواي واقترحت فيها إدراج أسئلة عن معالجة الإرهاق في خدمات الحركة الجوية ضمن أسئلة بروتوكول خدمات الملاحة الجوية المستخدمة في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP CMA)، بما يعكس التعديل رقم (٥٠) (ب) على الملحق الحادي عشر "خدمات الحركة الجوية". وأقرت اللجنة بأن استعراض التعديلات الأخيرة على ملحق الإيكاو يشكّل في العادة جزءاً من العملية التي تتبناها الإيكاو في التعديل الدوري لأسئلة البروتوكول الخاصة بالبرنامج العالمي. وبناءً عليه، وافقت اللجنة على إحالة الاقتراح إلى الأمانة العامة لتقييمه في إطار الدورة المقررة المقبلة لتعديل أسئلة البروتوكول.

٦-٣-٧ واستعرضت اللجنة الوثيقة AN-Conf/13-WP/217، المقدمة من ٥٤ دولة متعاقدة من الدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك)^{١٢}، واقترحت إجراءات لتعزيز تنفيذ الأنشطة في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر في أفريقيا. واعترفت اللجنة بما ينطوي عليه توطيد التعاون وتبادل الخبرات بين الدول من مزايا، خاصة على المستوى الإقليمي. كما أقرت اللجنة بأن تنفيذ مزيد من الأنشطة سنوياً في إطار البرنامج العالمي يتطلب تخصيص المزيد من الموارد المالية والبشرية، والتي تم تناولها بالفعل في إطار توصيات مجموعة الخبراء المذكورة.

٦-٣-٨ وبالنسبة لتطور البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP CMA) في المستقبل خارج نطاق توصيات مجموعة الخبراء المذكورة (GEUSR)، وافقت اللجنة على أن توصي الإيكاو بأن تنشئ مجموعة دراسة لمعالجة السبل الكفيلة بتفادي ازدواجية الجهود وتحقيق أوجه التآزر من أجل تعزيز كفاءة البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP CMA)، مع الحرص في الوقت ذاته على الحفاظ على الضمانات اللازمة لإضفاء الطابع الاستقلالي والعالمي وتحقيق التوحيد القياسي والقبول على المستوى العالمي خلال تنفيذ البرنامج.

٦-٣-٩ وبناءً على المناقشة، وافقت اللجنة على التوصية التالية:

التوصية ٦-٣/١ - البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) وفقاً لنهج الرصد المستمر (CMA)

أن تقوم الدول بما يلي:

أ) أن تواصل المشاركة بالكامل في البرنامج العالمي لمراقبة السلامة الجوية (USOAP) وفقاً لنهج الرصد المستمر؛

ب) أن تكمل ما لديها من عمليات تقييم ذاتية لأسئلة البروتوكول الخاصة بالبرنامج العالمي لمراقبة السلامة الجوية وذلك بطريقة مفصلة وموثوقة والعمل على جعلها مواكبة للتطورات حسبما تقتضيه الحاجة؛

ج) أن توطد التعاون وتبادل الخبرات فيما يخص تنفيذ البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP CMA)، لاسيما على المستوى الإقليمي؛

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

^{١٢} الجزائر وأنغولا وبنين وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي والكاميرون والرأس الأخضر وجمهورية إفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية وإريتريا وإسواتيني وإثيوبيا والغالابون وغامبيا وغانا وغينيا وغينيا-بيساو وكينيا وليسوتو ولبيريا والجمهورية الليبية ومدغشقر وملاوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب والموزمبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وساو تومي وبرينسيبي والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان والسودان وتوغو وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزمبابوي.

- (د) أن تُواصل بلورة المنهجية والعمليات والأدوات المستخدمة في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP CMA)؛
- (هـ) أن تتفقد، على سبيل الأولوية، توصيات وملاحظات مجموعة الخبراء المعنية بالاستعراض الهيكلي للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (GEUSR)، وخصوصاً إتاحة مجموعة مؤشرات للدول بحيث تشكل جزءاً من تصنيف الدول من حيث مخاطر السلامة؛
- (و) أن تتأكد من عدم فقد معلومات مهمة عند تقليص مجموع عدد أسئلة البروتوكول الخاصة بالبرنامج العالمي (USOAP CMA)، لاسيما فيما يخص أسئلة البروتوكول التي لا ترتبط مباشرة بمراقبة السلامة، والتي ينبغي إدراجها في آلية الإيكاو الملائمة في مجال التدقيق؛
- (ز) أن تتفقد، على سبيل الأولوية توصيات مجموعة الخبراء (GEUSR) بخصوص التتبع الهيكلي لأسئلة البروتوكول (توصيات المجموعة أ) وتحديد 'أسئلة البروتوكول ذات الأولوية' (توصيات المجموعة ب)؛
- (ح) أن تخصص ما يناسب من موارد كي يبقى الرصد المستمر للدول متيناً ومناسباً وموالياً للتطورات؛
- (ط) أن تنشئ مجموعة دراسة لتعزيز تطوّر البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP CMA)، خارج نطاق توصيات مجموعة الخبراء المعنية بالاستعراض الهيكلي للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (GEUSR)، لمعالجة السبل الكفيلة بتفادي التأخر من أجل تعزيز كفاءة البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP CMA)، مع الحرص في الوقت ذاته على الحفاظ على الضمانات اللازمة لإضفاء الطابع الاستقلالي والعالمي وتحقيق التوحيد القياسي والقبول على المستوى العالمي خلال تنفيذ البرنامج.

— — — — —