



الجمعية العمومية - الدورة الأربعون

اللجنة الفنية

البند ٢٩ من جدول الأعمال: سلامة الطيران وآليات تنسيق التنفيذ الإقليمية الخاصة بالملاحة الجوية

النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية (GASOS)

(ورقة مقدّمة من مجلس الإيكاو)

الموجز التنفيذي	
<p>"النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية" (GASOS) هو آلية طوعية موحدة لتقييم واعتماد "منظمات مراقبة السلامة" (SOOs) و"منظمات التحقيق في الحوادث والوقائع" (AIOs)، بهدف تسهيل أداء مهام وأنشطة السلامة وبالتالي تعزيز قدرات الدول على مجال مراقبة السلامة. وقد أقرّ المجلس خلال دورته ٢١٧ تنفيذ النظام العالمي المذكور.</p> <p>الإجراءات: تُدعى الجمعية العمومية إلى ما يلي:</p> <p>أ) الإحاطة علماً بالأعمال المنجزة لوضع وتنفيذ "النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية" (GASOS)؛</p> <p>ب) الإحاطة علماً بالموافقة على "النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية" من جانب المجلس لتعزيز وتقييم المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة (RSOOs) و"المنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع" (RAIOs) بما يُمكنها من تقديم الدعم للمستويين ١ و ٢ للدول الأعضاء فيها؛</p> <p>ج) دعم التنفيذ المستمر للمستويين ١ و ٢ من "النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية" من جانب الأمانة العامة بالشكل الوارد في الفقرة ب) أدناه؛</p> <p>د) اعتماد التفتيح المقترح على القرار ٤٠-xx بالشكل الوارد بالمرفق.</p>	
الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي الخاص بالسلامة.
الآثار المالية:	ستنفذ الأنشطة المشار إليها في هذه الورقة رهناً بالموارد المتوفرة في ميزانية البرنامج العادي للفترة الثلاثية ٢٠٢٠-٢٠٢٢ و/أو من المساهمات خارج إطار الميزانية.
المراجع:	الملحق الثالث عشر الملحق التاسع عشر الوثيقة Doc 10115 - تقرير المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية، التصويبان ١ و ٢ والإضافة رقم ١ الوثيقة Doc 10075 - القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٦/١٠/٢٠١٦) الوثيقة Doc 10046 - تقرير المؤتمر الثاني الرفيع المستوى للسلامة الجوية ٢٠١٥ الوثيقة Doc 10004 - الخطة العالمية للسلامة الجوية ٢٠١٧-٢٠١٩ الوثيقة Doc 9946 - دليل منظمة إقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع الوثيقة Doc 9734 - دليل مراقبة السلامة الجوية الجزء (ب)، - إنشاء وإدارة منظمة إقليمية لمراقبة السلامة الجوية تقرير عن منتدى المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة (RSOOs) من أجل السلامة العالمية للطيران مفهوم عمليات النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية

- ١ - المقدمة

١-١ صُمم "النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية" (GASOS) ليكون آلية طوعية وموحدة لتقييم واعتماد منظمات مراقبة السلامة (SOOs) ومنظمات التحقيق في الحوادث والوقائع (AIOs) على أساس استرداد التكاليف. ولتحقيق الهدف المتوخى من ورقة العمل هذه، فإن "منظمة مراقبة السلامة" (SOO) هي "منظمة إقليمية لمراقبة السلامة" (RSOOs) أو أي هيئات حكومية دولية إقليمية أو دون إقليمية أخرى لمراقبة السلامة الجوية تدعم دولة أو مجموعة من الدول في أداء مهامها وأنشطتها المتعلقة بالسلامة الجوية، وهي تستبعد صراحةً بهذا المفهوم أي هيئات خاصة. وبالمثل، تشير تسمية "منظمة التحقيق في الحوادث والوقائع" (AIO) إلى المنظمات الحكومية الدولية الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (RAIOs). وتستند معايير وإجراءات التقييم المصممة للنظام العالمي (GASOS) إلى منهجية "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USOAP CMA)، غير أن كل برنامج منهما يظل مستقلاً عن الآخر وإن تشابهت المنهجيات المتبعة.

٢-١ وقد ساهم التعاون الإقليمي في مراقبة السلامة في تحسين سلامة الطيران على المستوى العالمي بمساعدة المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOs) والآليات الإقليمية الأخرى، مثل المنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (RAIOs). وتعتبر "برامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران" (COSCAPs) مثالاً آخر عن التعاون الإقليمي وتشكل تحسينات ملموسة من خلال الدعم الذي تقدمه للدول. وعلى الرغم من العمل المستمر على تطوير التعاون الإقليمي، لا يزال العديد من هذه المنظمات الإقليمية يواجه بعض التحديات المحددة التي لا تسمح لها بتحقيق النتائج المنشودة. وفي هذا السياق العالمي، يقدم النظام العالمي (GASOS) مجموعة موحدة من المعايير التي تمكن من قياس وتحسين أداء المنظمات الإقليمية. وستستفيد الدول الأعضاء من هذه المعايير بشكل مباشر من خلال الحصول على ما يلزمها من مساعدة لتعزيز قدراتها والاضطلاع بمسؤولياتها في مجال مراقبة السلامة.

٣-١ كما سيعزز النظام العالمي قدرات الدول في مجال مراقبة السلامة وإدارة السلامة والتحقيق في الحوادث من خلال تسهيل اضطلاع منظمات مراقبة السلامة (SOOs) ومنظمات التحقيق في الحوادث (AIOs) القادرة والمؤهلة بمهام وأنشطة السلامة بالنيابة عن الدول، عند الحاجة. ويتحقق ذلك من خلال اتباع آلية لتقييم واعتماد مؤهلات هذه المنظمات، وهو ما قد يشجع الدول على الاستعانة بهذه المنظمات المعتمدة للاضطلاع بوظائف وأنشطة محددة في مجال السلامة.

- ٢ - خلفية الموضوع

١-٢ يشجع كل من القرار ٣٩-١٤ "التعاون الإقليمي والمساعدة على سدّ الثغرات في مجال السلامة، مع تحديد الأولويات ووضع أهداف قابلة للقياس" والتوصية ١/٣ الصادرة عن "المؤتمر الثاني الرفيع المستوى للسلامة" لعام ٢٠١٥ (HLSC 2015) على تعزيز وتمكين الآليات الإقليمية للسلامة الجوية ومراقبة السلامة، بما في ذلك "المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية" (RSOOs).

٢-٢ وفي مارس ٢٠١٧، أعرب المنتدى الخاص بالمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOs) من أجل سلامة الطيران العالمي عن دعمه لمقترح إعداد النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية (GASOS) في إطار استراتيجية الإيكو العالمية وخطة عملها لتحسين أداء هذه المنظمات الإقليمية وإرساء نظام عالمي لمراقبة السلامة.

٣-٢ وفي عام ٢٠١٧ أيضاً، عُرض مفهوم النظام العالمي خلال اجتماعات المديرين العاميين للطيران المدني والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASG)، وحظي بالدعم في جميع أقاليم الإيكو. كما عُرض مفهومه في الندوة الأولى بشأن سلامة الطيران وتنفيذ الملاحة الجوية (SANIS/1) في ديسمبر ٢٠١٧، حيث لقي تشجيعاً للمضي في تطويره.

٤-٢ وفي أكتوبر ٢٠١٨، أوصى المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/13) الإيكاو بعرض النظام العالمي (GASOS) على الدورة الأربعين للجمعية العمومية من أجل إقراره، إذا تمت معالجة المسائل المتعلقة بالمسؤولية القانونية والنظم الإدارية وتحليل التكاليف والمنافع، وغير ذلك من الشواغل التي أثّرت أثناء المؤتمر.

٥-٢ وأقرّ المجلس خلال دورته ٢١٧ تنفيذ "النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية" للاضطلاع بالوظائف والأنشطة من المستويين ١ و٢ من جانب المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOs) و"المنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع" (RAIOs) بالنيابة عن الدول الأعضاء فيها. كما يرد وصف إضافي عن "النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية" (GASOS) في "مفهوم عمليات النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية" (المتاح على الرابط التالي: <https://www.icao.int/gasos>) والذي يعرض بشكل مفصل الآليات والإجراءات المستخدمة.

٣- التقدم المحرز في الأعمال المتصلة بالنظام العالمي

١-٣ تعكف الإيكاو، منذ مارس ٢٠١٧، على تطوير "النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية" من أجل إطلاقه في مطلع عام ٢٠٢٠. ويفضل مساعدة مجموعة دراسة النظام العالمي، المكوّنة من خبراء من الدول والجهات المعنية الأخرى، أكملت الإيكاو أعمال التخطيط وقامت بتوثيق ما يلزم من عمليات وإجراءات لتحقيق هذا الهدف. كما أجرت الإيكاو ثلاث عمليات تقييم، حيث أدت دوراً حاسماً في اختبار وتعزيز آليات تقييم أداء النظام العالمي. ومن المزمع إجراء مزيد من عمليات التقييم لعام ٢٠١٩ لزيادة صقل آليات التقييم قبل إطلاق البرنامج.

٢-٣ وقد تمخضت عمليات التقييم التجريبي للنظام العالمي عن إدخال تحسينات ملموسة على منظمات مراقبة السلامة التي شملها التقييم، من قبيل اعتماد الدول لوائح إقليمية منسقة، وزيادة الدعم المالي والفني، وإجراء استعراض شامل وتحديث الإجراءات الداخلية، والدعم المقدم من المنظمات الدولية الأخرى للمشاريع الفنية.

٣-٣ وفي نوفمبر ٢٠١٨، أكملت الإيكاو دراسة استقصائية للدول لتقصي مدى اهتمامها بالنظام العالمي، أجابت عليها ٦٤ منظمة، منها ٤٦ هيئة وطنية للطيران المدني، و٨ منظمات إقليمية لمراقبة السلامة و١٠ منظمات للتحقيق في الحوادث والوقائع. وأظهرت نتائج الدراسة الاستقصائية دعماً واسعاً للنظام العالمي المذكور. وأعربت الدول عن رغبتها في السعي إلى الاضطلاع بمهام وأنشطة السلامة والأنشطة من خلال "منظمات مراقبة السلامة" (SOOs) و"منظمات التحقيق في الحوادث والوقائع" (AIOs) المعتمدة لدى الإيكاو.

٤-٣ وللنظر في الشواغل القانونية التي أثّرت أثناء مؤتمر الملاحة الجوية ومعالجتها، أجرت إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية في الإيكاو تحليلاً قانونياً للنظام العالمي، ساهمت فيه مجموعة استشارات قانونية خارجية مخصصة. وخلصت الإيكاو من هذا التحليل القانوني إلى أن تنفيذ عمليات تقييم واعتماد المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOs) والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (RAIOs) في إطار النظام العالمي، لأداء مهام وأنشطة السلامة من المستويين ١ و٢، يتوافق مع اتفاقية شيكاغو، وأن الإجراءات التي تم تحديدها تعالج الشواغل المتعلقة بالمسؤولية القانونية للإيكاو أو تخفف من حدتها. ويرد تعريف مستويات "النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية" في المرفق (ب) بمفهوم عملياته.

٥-٣ ولمعالجة الشواغل التي أثّرت خلال المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية فيما يتعلق بإدارة النظام العالمي، أجرت الإيكاو، بدعم من مجموعة دراسة النظام العالمي، استعراضاً لهذه الشواغل وحددت ما يلزم من إجراءات التخفيف لمعالجة الشواغل المحتملة التي تتعلق أساساً بسبل التفاعل بين الدولة ومنظمة مراقبة السلامة الجوية. وشملت هذه الإجراءات إعداد فصل يتعلق بجوانب "النظم الإدارية" في الدليل الجديد للنظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية (GASOS). ويرد في المرفق (و) بمفهوم عمليات النظام العالمي جدول يتضمن الشواغل المحتملة المتعلقة بالنظم الإدارية وما أوصت به مجموعة الدراسة من إجراءات للتخفيف من حدة هذه المخاطر.

٦-٣ وبناء على التوصية الصادرة عن المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/13)، أُجرت الإيكاو تحليلاً للتكاليف والمنافع (CBA) من أجل تحديد وقياس تكاليف ومنافع النظام العالمي بالنسبة لكل من المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة (RSOOs) والدول فيما يتعلق بالسلامة والسعة والكفاءة والمنفعة الاقتصادية. ووفقاً لما تم تحديده بالفعل من خلال عمليات التقييم التجريبي للنظام العالمي، ستستفيد الدول والمنظمات الإقليمية من تقييمها واعتمادها في إطار النظام العالمي، حيث يشكّل ذلك عاملاً تمكينياً في التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو. وتُظهر البيانات الأولية التي جُمعت في هذا الشأن نتائج إيجابية يمكن الاطلاع عليها في المرفق (ز) بمفهوم عمليات النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية.

٧-٣ وبناءً عليه، فإن جميع الشواغل ذات الصلة التي أُثيرت خلال المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية فيما يتعلق بالمستويين ١ و ٢ قد تم معالجتها أو تبديدها، سُمّضي الإيكاو قُدماً في إطار "النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية" فيما يخص المستويين ١ و ٢، مع التركيز على تقوية المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة وبناء قدراتها لدعم الدول الأعضاء التي تنتمي إليها. وتتعلق مهام وأنشطة المستوى ١ بالمساعدة الاستشارية. أما أنشطة المستوى ٢ فتشمل، إلى جانب مهام وأنشطة المستوى ١، المساعدة الاستشارية بالإضافة إلى تقديم الدعم إلى الدول في الاضطلاع بالتزاماتها في مجال إصدار الإجازات والشهادات والتراخيص والموافقات ومهام المراقبة، في حالة منظمات مراقبة السلامة. فيما تشمل في حالة منظمات التحقيق في الحوادث والوقائع (AIOs) الأنشطة والمهام اللازمة لدعم الدول في الاضطلاع بالتزاماتها في مجال التحقيق في الحوادث والوقائع.

٤- إنشاء "النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية"

- ١-٤ يستند تنفيذ المستويين ١ و ٢ من "النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية" إلى الاعتبارات الرئيسية التالية:
- أ) يمكن للمنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOO) أو "المنظمة الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع" (RAIOs) أن تضطلع ببعض المهام والأنشطة بالنيابة عن الدول الأعضاء فيها، غير أن المسؤولية النهائية عن مراقبة السلامة تظل على عاتق الدولة بموجب اتفاقية شيكاغو؛
- ب) تتولى الإيكاو إدارة النظام العالمي على أساس استرداد التكاليف، أي دون السعي إلى تحقيق أرباح؛ وتُخصص أي إيرادات غير مستخدمة لإعادة استثمارها في النظام العالمي؛
- ج) يمكن أن تتطوي التبرعات المالية على تأثير مباشر من خلال خفض المتطلبات المالية من الإيكاو والسماح بتعزيز تطوّر البرنامج؛
- د) تعكف الإيكاو، بالتشاور مع مجموعة دراسة النظام العالمي، على إعداد إرشادات للدول والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOs) والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (RAIOs) في شكل "دليل النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية"؛
- هـ) سيخضع النظام العالمي (GASOS) لنظام إدارة الجودة؛
- و) سيظل النظام العالمي مستقلاً عن برامج الإيكاو الأخرى، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر برنامج التعاون الفني والبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP CMA)؛ غير أنه يمكن تقاسم الموارد الملائمة، كالموظفين وأدوات تكنولوجيا المعلومات، على أفضل نحو يمكن تحديده لتفادي الحاجة إلى طلب موارد إضافية من الميزانية.

٥ - الخلاصة

١-٥ صُمم "النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية" (GASOS) ليكون آلية طوعية وموحّدة لتقييم واعتماد "المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية" (RSOOs) و"المنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع" (RAIOs). ومن شأن هذا النظام أن يُعزّز قدرات الدول على مراقبة السلامة وإدارة السلامة والتحقيق في حوادث الطيران من خلال تسهيل اضطلاع "المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية" (RSOOs) و"المنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع" (RAIOs) بمهام وأنشطة السلامة بالنيابة عن الدول، وذلك عند الحاجة. وقد أعدت الإيكاو ما يلزم من عمليات وإجراءات لتنفيذ المستويين ١ و ٢ من النظام العالمي (GASOS).

المرفق

مشروع قرار لكي تعتمده الجمعية العمومية خلال دورتها الأربعين

اعتماده القرار ٤٠-xx: التعاون الاقليمي والمساعدة على سد الثغرات في مجال السلامة مع تحديد الأولويات ووضع أهداف قابلة للقياس

حيث أنّ المنظمة مازال من أهدافها الرئيسية تأمين سلامة الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم؛ ولما كانت مسؤولية تأمين سلامة الطيران المدني الدولي تقع أيضا على الدول الأعضاء، جماعة وفرادى؛ ولما كانت كل دولة عضو تتعهد وفقا للمادة السابعة والثلاثين من اتفاقية الطيران المدني الدولي بالتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة عمليا من التوحيد في الأنظمة والقواعد القياسية والإجراءات والتنظيم فيما يتعلق بالطائرات والأفراد 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 الطيران المدني الدولي" وملاحقها توفر الإطار القانوني والتشغيلي لكي تنشئ الدول الأعضاء جهازا لسلامة الطيران المدني يستند إلى الثقة والاعتراف المتبادلين، وتلزم جميع الدول الأعضاء بتنفيذ القواعد والتوصيات بقدر ما يكون ذلك ممكنا من الناحية العملية، والقيام على نحو ملائم بمراقبة السلامة الجوية؛ ولما كانت نتائج عمليات التدقيق وبعثات التحقق المنسقة التابعة للإيكاو التي تُجرى وفقاً لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP-CMA) تشير إلى أن العديد من الدول الأعضاء لم يتمكن بعد من وضع نظام وطني مرض لمراقبة السلامة الجوية، وأنه تم تحديد شواغل بارزة في مجال السلامة لدى بعض الدول الأعضاء (SSCs)؛ ولما كانت الإيكاو تلعب دورا قياديا في تسهيل تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وسد الثغرات المتعلقة بالسلامة بواسطة تنسيق الدعم وتسخير الموارد بين الشركاء في مجال سلامة الطيران؛ وإنّ تقر بأن خطط عمل الإيكاو التي تم إعدادها للدول الأعضاء الفرادى تستخدم كقواعد لتقديم المساعدة المباشرة والإرشادات، بتنسيق مع أصحاب المصلحة الآخرين، للتصدي للشواغل البارزة في مجال السلامة وأيضا لمعالجة قلة التنفيذ الفعال (EI) للعناصر الحاسمة؛ ولما كان لدى الإيكاو سياسة بشأن التعاون الإقليمي تلتزم بأداء المساعدة والمشورة وأي شكل آخر من أشكال الدعم، بقدر الإمكان، في الجانبين الفني والخاص بوضع السياسات للطيران المدني الدولي، إلى الدول الأعضاء في اضطلاعها بمسؤولياتها المتعلقة "باتفاقية الطيران المدني الدولي" وأهداف الإيكاو الاستراتيجية، من جملة أمور، عبر تعزيز التعاون الإقليمي وعبر إقامة الشراكات الوثيقة مع المنظمات الإقليمية وهيئات الطيران المدني الإقليمية؛ وإنّ تقر بأنه قد لا يتوفر للدول الأعضاء جميعها الموارد البشرية والفنية والمالية المطلوبة للقيام بمراقبة السلامة الجوية على النحو الملائم؛ وإنّ تقر بأن إنشاء هيئات إقليمية ودون إقليمية لمراقبة السلامة الجوية وسلامة الطيران، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOS)، يمكن أن يكون مفيدا جدا في مساعدة الدول الأعضاء للامتثال لالتزاماتها بموجب اتفاقية شيكاغو لأنه يحقق لها المزيد من التجانس بفضل وفورات الحجم وتنسيقها على نطاق أوسع نتيجة للتعاون فيما بين الدول الأعضاء على إنشاء وتشغيل أجهزة مشتركة لمراقبة السلامة؛

وإن تذكّر بأن الدول الأعضاء مسؤولة عن تنفيذ قواعد الإيكاو القياسية وأنها قد تقرر، في هذا الصدد على أساس طوعي، تفويض مهام معينة للمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية، وأن من المفهوم أن كلمة "الدول" تتضمن المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة في الحالات التي ينطبق فيها ذلك.

وإن تذكّر بأن المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/13AN) قد أوصى بأن تُمضي الإيكاو في تطوير "النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية" (GASOS) من أجل تعزيز "المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية" (RSOOS) وتحسين مستوى فعاليتها وكفاءتها في إطار دعم الدول، مع العمل في الوقت ذاته على معالجة المشاكل المرتبطة بالمساءلة والنظم الإدارية وتحليل التكاليف والمنافع وغيرها من الشواغل المطروحة في هذا المؤتمر؛

وإن تُقرّ بالاعتراف بالمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية في الملحق التاسع عشر وبدورها في الاضطلاع بالمهام المفوضة إليها في مجال إدارة الدولة لشؤون السلامة بالنيابة عن الدول؛

وإن تُقرّ بالاعتراف بأن مجموعات من الدول الأعضاء قد تقرر إنشاء نظم إقليمية للطيران، يكون الأساس القانوني لها معاهدة دولية، وتتطوي على قواعد مشتركة وإشراف ينطبق في الدول المشاركة؛

وإن تُقرّ بأن المساعدة المتاحة للدول الأعضاء التي تواجه صعوبات في سد الثغرات التي كشفتها عمليات تدقيق مراقبة السلامة الجوية، لا سيما مع إيلاء الأولوية للدول التي توجد لديها شواغل بارزة في مجال السلامة، سوف يتم تعزيزها إلى درجة كبيرة من خلال وضع استراتيجية موحدة تشترك فيها جميع الدول الأعضاء والإيكاو والأطراف الأخرى المعنية بعمليات الطيران المدني؛

وإن تُقرّ بأن المجموعات الإقليمية القائمة المعنية بسلامة الطيران هدفها هو تحديد الأهداف، والأولويات، والمؤشرات، ووضع أهداف قابلة للقياس للتصدي لأوجه القصور المتعلقة بالسلامة في كل إقليم مع ضمان اتساق الإجراءات وتنسيق الجهود.

فإن الجمعية العمومية:

١- تكلف المجلس، في شراكة مع جميع الشركاء في مجال سلامة الطيران، بتنفيذ برنامج شامل للمساعدة من شأنه مساعدة الدول الأعضاء على سد الثغرات التي تم تحديدها من خلال نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، مع إيلاء الأولوية إلى تسوية الشواغل البارزة في مجال السلامة؛

٢- وتكلف المجلس بتعزيز مفاهيم التعاون الإقليمي، بما في ذلك تعزيز المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمجموعات الإقليمية المعنية بسلامة الطيران، فضلا عن تحديد الأهداف والأولويات والمؤشرات، ووضع أهداف قابلة للقياس لمعالجة الشواغل البارزة وسد الثغرات في مجال السلامة.

٣- وتكلف المجلس باتخاذ الإجراءات اللازمة لضمان الاعتراف بخصوصيات أي نظام إقليمي للطيران تنشئه مجموعة من الدول الأعضاء وإدراج هذه الخصوصيات في الإطار العام الذي تضعه الإيكاو؛

٤- وتكلف المجلس بدعم تنفيذ ومواصلة تطوير "النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية" (GASOS) فيما يخص التدابير اللازمة لتعزيز وتقييم ودعم "المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية" (RSOOS) أو "المنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع" (RAIOS) لمساعدة الدول الأعضاء فيها على الاضطلاع ببعض الوظائف والأنشطة المرتبطة بمراقبة السلامة والتحقيق في الحوادث والوقائع وإدارة السلامة الجوية، مع التأكد في الوقت ذاته على اضطلاع تلك الدول بالتزاماتها ومسؤولياتها بموجب اتفاقية شيكاغو؛

٥- تكلف المجلس بالاستمرار في الشراكة مع الدول الأعضاء والصناعة وأصحاب المصلحة الآخرين في مجال سلامة الطيران وتسهيل تقديم المساعدة المالية والفنية إلى الدول وإلى هيئات السلامة الإقليمية ودون الإقليمية ومراقبة السلامة الجوية، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمجموعات الإقليمية المعنية بسلامة الجوية، من أجل تعزيز السلامة وتقوية القدرات على مراقبة السلامة؛

٦-٥ تكلف المجلس بمواصلة تحليل المعلومات ذات الصلة والأساسية بالنسبة للسلامة لتحديد الوسائل الفعالة لتقديم المساعدة للدول وهيئات السلامة الجوية ومراقبة السلامة الجوية، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمجموعات الإقليمية المعنية بالسلامة الجوية؛

٧-٦ تكلف الأمانة العامة بمواصلة تشجيع التنسيق والتعاون بين الإيكاو والمجموعات الإقليمية المعنية بالسلامة الجوية والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية، وغيرها من المنظمات التي تضطلع بأنشطة مرتبطة بسلامة الطيران من أجل تخفيض العبء على الدول بسبب عمليات التدقيق أو التفتيش المتكررة والتقليل من الازدواج في أنشطة الرصد؛

٨-٧ تحث الدول الأعضاء على إيلاء الأولوية القصوى لتسوية الشواغل البارزة في مجال السلامة لضمان عدم حدوث مخاطر مباشرة لسلامة الطيران المدني الدولي وتلبية الحد الأدنى من الشروط المحددة في القواعد القياسية الواردة في ملاحق الإيكاو؛

٩-٨ تحث الدول الأعضاء على استخدام برنامج إجراءات الطيران، حيثما يكون ذلك متاحاً، لتنفيذ الملاحق القائمة على الأداء؛

١٠-٩ تحث الدول الأعضاء على إقامة وتوطيد التعاون الإقليمي ودون الإقليمي لتحقيق أعلى درجات سلامة الطيران؛

١١-١٠ تطلب من جميع الدول الأعضاء والشركاء المعنيين في مجال سلامة الطيران، حيثما أمكن، مساعدة الدول التي تطلب المساعدة بواسطة الموارد المالية والفنية لضمان التسوية الفورية للشواغل البارزة المحددة في مجال السلامة والاستدامة الأطول أجلاً لنظام الدولة في مجال مراقبة السلامة؛

١٢-١١ تشجع الدول الأعضاء على إقامة الشراكات مع الدول الأخرى، والصناعة، والمؤسسات المالية وغيرها من الشركاء في مجال سلامة الطيران بغية توطيد قدراتها في مجال مراقبة السلامة الجوية من أجل اضطلاع الدول بمسؤولياتها على الوجه الأمثل وتعزيز نظام الطيران المدني الدولي الآمن؛

١٣-١٢ تشجع الدول الأعضاء على تعزيز إقامة شراكات إقليمية أو دون إقليمية من أجل التعاون على وضع حلول للمشكلات المشتركة بما يتيح للدول بناء قدراتها في مجال مراقبة السلامة الجوية وعلى أن تشارك في الهيئات الإقليمية ودون الإقليمية لسلامة الطيران ومراقبة السلامة الجوية، بما في ذلك المنظمات الإقليمية المعنية بمراقبة السلامة الجوية (RSOos)؛

١٤-١٣ تطلب من الأمانة العامة أن تضطلع بدور قيادي في تنسيق الجهود لمساعدة الدول على تسوية الشواغل البارزة في مجال السلامة من خلال وضع خطط عمل الإيكاو و/أو مقترحات مشاريع محددة ومساعدة الدول للحصول على الموارد المالية الضرورية لتمويل مشاريع المساعدة هذه؛

١٥-١٤ تطلب إلى المجلس أن يقدم تقريراً إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية بشأن التنفيذ الإجمالي لبرنامج المساعدة الشامل؛

١٦-١٥ تعلن أن هذا القرار يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٨-٥ ٣٩-١٤.