



الجمعية العمومية — الدورة الثانية والأربعون اللجنة التنفيذية

الموضوع رقم ١٤: برامج التدقيق - نهج الرصد المستمر

تطور البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر
(USOAP CMA)

(ورقة مقدمة من مجلس الإيكاو)

الموجز التنفيذي

تقدم ورقة العمل هذه الخطط المعدة لتطوير "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر" للفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٧-٢٠٢٨ والإجراءات المتبعة لتنظيم البيانات ضمن الإطار الإلكتروني للبرنامج. وتدار عملية تطور البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية من خلال محاور العمل التالية: استدامة وتحسينات البرنامج؛ وكذلك توصيات المجموعة الاستشارية المخصصة للبرنامج والمؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا التي أقرها المجلس وصدقت عليها الجمعية العمومية.

الإجراءات: تُدعى الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي:

- (أ) الإحاطة علماً بالإجراءات المتبعة لتنظيم البيانات ضمن الإطار الإلكتروني للبرنامج، على النحو المبين في الفقرة ٢-٣-٣ والمرفق (ب)؛
- (ب) التصديق على محاور العمل والجدول الزمني المقترحة لتطور البرنامج خلال الفترة الثلاثية المقبلة وما بعدها، على النحو المبين في الفقرتين ٢-٣ و ٢-٤ والمرفق (ج)؛
- (ج) اعتماد القرار الوارد في المرفق (د) بشأن "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية" ليحل محل قرار الجمعية العمومية ٤٠-١٣.

ترتبط ورقة العمل هذه بأن "كل رحلة جوية سالمة وأمنة".

الأهداف
الاستراتيجية:

تمثل الأنشطة المشار إليها في ورقة العمل هذه زيادة بنسبة ١٥ في المائة في تكلفة الموظفين خلال الفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٧-٢٠٢٨، مقارنةً بمستويات الموظفين الحالية للبرنامج. وستنفذ تلك الأنشطة رهنًا بالموارد المتاحة في الميزانية العادية للفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٧-٢٠٢٨ والاشتراكات الخارجة عن الميزانية و/أو المساهمات الطوعية.

الآثار المالية:

موجز القرارات C-DEC 225/6 موجز القرارات C-DEC 225/7 موجز القرارات C-DEC 193/3 "القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (اعتباراً من ٢٠٢٢/١٠/٧)" (Doc 10184) "تقرير المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا" (Doc 10160) "تقرير المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية" (Doc 10115) "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر" (Doc 9735) ورقة العمل A42-WP/4-EX/1، "تنفيذ برامج تدقيق نهج الرصد المستمر الصادر عن الإيكاو" ورقة العمل A41-WP/665 كتاب المنظمة AN 19/34-24/80	المراجع:
--	-----------------

١- خلفية الموضوع

١-١ بدأ "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية" منذ أكثر من ٢٥ سنة، وفي يناير ٢٠١٣ انتقل البرنامج إلى نهج الرصد المستمر (CMA) حيث أصبح يُنفذ على نطاق واسع. والبرنامج العالمي المذكور هو برنامج يستند إلى المعلومات ويقوم على تقييم المخاطر وعلى تحقيق النتائج. وتشمل أهدافه رصد نظم مراقبة السلامة في الدول باستخدام منصة على شبكة الإنترنت (الإطار الإلكتروني OLF)؛ والوقوف على مدى تنفيذ الدول بشكل فعال لنظم مراقبة السلامة؛ والتحقق من التقدم الذي أحرزته الدول في معالجة مختلف أوجه القصور وتقييم برامج السلامة الوطنية للدول.

٢-١ ويستمر البرنامج العالمي في التطور والتحسين والتوسع، مع زيادة كفاءة وفعالية إجراءاته. وتهدف رؤية هذا التطور إلى أن يحتفظ البرنامج بمكانته كنظام عالمي للرصد في قطاع الطيران، يُستخدم في التدقيق في قدرات الدول على مراقبة السلامة والتحقيق في الحوادث والوقائع والوقوف على مستوى تنفيذ الدول لبرامج السلامة الوطنية لديها.

٣-١ ويواصل البرنامج ابتكار ممارساته، وبناء استدامته، وتطوير مفهومه الخاص للرصد المستمر من خلال تنفيذ التوصيات الصادرة عن مجموعات الخبراء والآليات الداخلية. ويجري إدارة هذا التطور في إطار ثلاثة محاور عمل^١ وجدول زمني مرتبط بها.

٢- محاور عمل البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر للفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٧-٢٠٢٨

١-٢ محور استدامة وتحسينات البرنامج

١-١-٢ ترى الإيكاو أن ثمة ضرورة لتعبئة الموارد اللازمة لتطوير وتنفيذ "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر"، حتى مع زيادة تخصيص التمويل للموظفين وغير الموظفين في الميزانية المقترحة للفترة

^١ تشمل محاور العمل الثلاثة (أ) التحسينات التنظيمية؛ (ب) توصيات مجموعة استشارية مخصصة بشأن نهج الرصد المستمر في إطار "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية"؛ (ج) المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا.

٢٠٢٦ و ٢٠٢٧ و ٢٠٢٨. وسيستمر العمل مع الدول والشركاء لضمان توافر الإعارات الطويلة الأجل لتطوير البرنامج وتشغيله بنجاح. وسيستمر تشجيع الدول على ترشيح المرشحين المناسبين لاستكمال قائمة مدققي البرنامج في مجالات التدقيق والمهارات اللغوية المطلوبة (انظر المرفق (أ) وكتاب المنظمة 2024/80). وسيطلب البرنامج أيضاً تمويلاً من خارج الميزانية ومساهمات طوعية.

٢-١-٢ ومن المقرر إجراء تعديلات على دليل الرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (الوثيقة Doc 9735) ودليل المكاتب الإقليمية لمراعاة منهجية البرنامج المنقّحة التي تضيف عمليات التقييم لمدى تنفيذ برامج السلامة الوطنية ضمن الأنشطة التقليدية، إلى جانب تحسين الإجراءات المتبعة لتنظيم البيانات في الإطار الإلكتروني. وتماشياً مع تحديثات وثائق السياسة العامة هذه، سوف تستعرض الإيكاو مذكرة التفاهم بشأن نهج الرصد المستمر وستقترح تعديلات عليها، إذا لزم الأمر.

٣-١-٢ وسيبدأ البرنامج تشغيل النسخة رقم ٢ (2.0) من الإطار الإلكتروني^٢ بقدرات إضافية وأدوات وتحديثات جديدة. وسيجري تحسين وتطوير أدوات التحليل لدعم أنشطة البرنامج وغيرها من أنشطة صنع القرار الواردة في النسخة رقم ٢ من الإطار الإلكتروني، بما في ذلك ملف المعلومات عن كل دولة في إطار البرنامج. ومن المتوقع أن يؤدي التحول الرقمي وتطوير تحليلات بيانات البرنامج إلى تحسين عملية صنع القرار لإعداد أسئلة البروتوكول والقواعد والتوصيات الدولية واستراتيجيات دعم التنفيذ. وسيستمر من خلال الإطار الإلكتروني تقديم البيانات مباشرة إلى التطبيقات الأخرى للإيكاو، مثل النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها (iSTARS)، وخدمة البيانات التابعة للإيكاو، ولوحات معلومات الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP) لضمان اتساق البيانات.

٤-١-٢ وستظل الاتصالات داخل الإيكاو، مع الدول الأعضاء والشركاء، من أولويات البرنامج. وبالإضافة إلى الوثائق الرسمية، سيستخدم البرنامج النشرات الإخبارية وأحدث أخبار الإطار الإلكتروني ومجتمع البرنامج الذي جرى إطلاقه مؤخراً (<https://www.usoap-community.icao.int/>) كقنوات لاطلاع الدول على أحدث التطورات. ومن المقرر عقد اجتماعات منتظمة مع المكاتب الإقليمية للإيكاو للحصول على معلومات لدعم تحديد أولويات الدول الأعضاء فيما يتعلق بأنشطة البرنامج ومهام

^٢ بدأ الإطار الإلكتروني في عام ٢٠١٣ كمنصة تعتمد على شبكة الإنترنت لتمكين المشاركة التفاعلية للدول في أنشطة الرصد المستمر. وخلال العام المشمول بالتقرير، قُدمت خدمات الإطار الإلكتروني إلى:

- مدير البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية التابع للإيكاو - مراقبة / تدقيق الدول.
- مدير البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران التابع للإيكاو - مراقبة / تدقيق الدول.
- مدير برنامج تقييم المنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمة الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع التابعتين للإيكاو - مراقبة/تدقيق المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية.
- مدير أنشطة الطيران التابعة لبرنامج الأغذية العالمي التابع للأمم المتحدة - تقييم أنشطة الطيران التابعة لبرنامج الأغذية العالمي.
- مدير استبيان نشاط الدولة في مجال الطيران التابع للإيكاو - مراقبة أنشطة الطيران في الدول.
- مدير نظام الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات التابع للإيكاو - إبلاغ الدول عن الاختلافات مقابل القواعد القياسية والتوصيات الدولية للطيران.
- مدير ملاحق الإيكاو - تتبع/وضع علامات على التعديلات قوائم مراجعة الامتثال/القواعد والتوصيات الدولية/إجراءات خدمات الملاحة الجوية/GM.
- مدير تحديد أولويات البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية التابع للإيكاو - المؤشرات الداخلية والخارجية لتحديد أولويات الدول لأنشطة البرنامج.
- مدير التخطيط للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية/البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - تخطيط وجدولة أنشطة التدقيق.

التخطيط المرتبطة بها، وكذلك مع شركاء الإيكاو^٣ للتمكين من تنسيق أنشطة الرصد للتقليل إلى أدنى حد من الأعباء الملقاة على عاتق الدول والمساهمة في عملية تحديد أولويات البرنامج.

٥-١-٢ وباعتباره الجهة المسؤولة عن تنفيذ البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر، سيواصل فرع الرصد والتحليل والتنسيق التابع لإدارة الملاحة الجوية تنفيذ نظام إدارة الجودة الخاص به بما يتفق مع أحكام شهادة الأيزو ٩٠٠١ (ISO 9001). ومن المقرر توسيع نظام إدارة الجودة ليشمل العمليات الداعمة لإنشاء وإدارة الإطار الإلكتروني، رهناً بتوافر الموارد.

٦-١-٢ وكجزء من تطور "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية"، تعترف الإيكاو وتعزيز قدرتها التحليلية على إضافة نتائج أنشطة التدقيق في أنشطة دعم التنفيذ التي تضطلع بها المنظمة من خلال منصة دعم التنفيذ الخاصة بها، من أجل دعم الدول التي لديها درجات منخفضة فيما يتعلق بالتنفيذ الفعال في مجالات محددة. وسوف تتماشى أنشطة دعم التنفيذ هذه مع الهدف الاستراتيجي المتمثل في "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

٧-١-٢ وإدراكاً للتحديات التي تنطوي عليها عملية تدقيق الأحكام القائمة على الأداء، ستواصل الإيكاو تعزيز المنهجية القائمة على المخاطر التي يستخدمها البرنامج العالمي للتدقيق للتمكن من تدقيق القواعد القياسية القائمة على الأداء التي تعتمد عليها الإيكاو. بالإضافة إلى ذلك، سيجري تحليل منهجية البرنامج العالمي للتدقيق للنظر في عمليات تقييم الأسئلة البروتوكولية القائمة على النتائج، مع الحفاظ على مبدأ التوحيد في ممارسات البرنامج.

٢-٢ محور المجموعة الاستشارية للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية

١-٢-٢ بناء على توصية المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/13)، تشكلت المجموعة الاستشارية للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP-AG) وقدمت توصيات تتناول ازدواجية الجهود وإيجاد آليات التنسيق لتعزيز كفاءة البرنامج مع الحفاظ في الوقت ذاته على الضمانات التي تكفل الاستقلالية والعالمية والتوحيد والقبول العالمي عند تنفيذ البرنامج (انظر التوصية ٦-٣/١ في الوثيقة Doc 10115). ووافق المجلس على ٤٢ توصية استُمدت من نتائج التشاور مع الدول الأعضاء، بالإضافة إلى بعض التعليقات التي أعربت عنها لجنة الملاحة الجوية (C DEC 225/6). واعتمدت الدورة الحادية والأربعون للجمعية العمومية هذه التوصيات كجزء من خطة تطوير البرنامج (انظر الفقرة ١٥-٤ من ورقة العمل A41 WP/665)، ويمكن الاطلاع عليها من خلال الرابط التالي: [USOAP-AG recommendations as agreed by the Council.en.pdf](https://www.icao.int/USOAP-AG-recommendations-as-agreed-by-the-Council.en.pdf).

٢-٢-٢ ويُعرض على المجلس سنوياً تقرير عن تنفيذ خطة العمل التي تتناول توصيات المجموعة الاستشارية وذلك ضمن التقرير المقدم عن تطور البرنامج وأدائه. وتُخطط الإيكاو لالتهاء من تنفيذ التوصيات المتبقية بحلول موعد انعقاد الدورة الثالثة والأربعين للجمعية العمومية. وفيما يلي أبرز المشاريع في الفترة الثلاثية المقبلة:

١-٢-٢-٢ التوصيات المتعلقة بالبيانات والمعلومات المختلفة لدعم البرنامج. تستخدم الإيكاو المعلومات والمؤشرات لإعداد نموذج تحديد الأولويات السنوية لاختيار الدول للاضطلاع بأنشطة البرنامج (انظر الفقرتين ٣-٤-١ و ٣-٥-١-٢ من الفصل الثالث من الوثيقة Doc 9735). ولإحراز التقدم في تنفيذ التوصيات المختلفة، استكشفت الإيكاو وشركاؤها البيانات الممكن الاستفادة

^٣ الولايات المتحدة ووكالة السلامة الجوية التابعة للاتحاد الأوروبي والمفوضية الأوروبية.

منها في البرنامج لأغراض الرصد. وحدد البرنامج خمسة مصادر محتملة للبيانات^٤ ترد من ثلاث جهات قد تساهم في تحديد أولويات أنشطة البرنامج. ويمكن الاطلاع على نماذج مؤشرات البرنامج التي أعدت والمؤشرات الجديدة على الموقع www.icao.int/safety/CMAForum/Documents/USOAP%20Indicators%20Forms.pdf. ورهناً بتوافر البيانات، تستكشف الإيكاو إمكانية استخدام مجموعات مختلفة من بيانات السلامة لمواصلة تطوير مفهوم نهج الرصد المستمر، بما في ذلك تقارير الوقائع والأحداث، فضلاً عن البيانات المستمدة من أنواع أخرى من البرامج، مثل عمليات التفتيش التي تجريها الوكالة الأوروبية للسلامة الجوية.

٢-٢-٢-٢ التوصيات بقيام البرنامج بالتصديق على النتائج التي تتوصل إليها برامج التدقيق والتقييم التي تجريها الجهات المختصة الأخرى. في الفترة الثلاثية السابقة، عمدت الإيكاو إلى إجراء عملية مسح لمختلف المنهجيات والعمليات والأدوات في برنامج التدقيق العالمي، بما في ذلك أسئلة البروتوكول ضمن البرنامج، لربطها بالأسئلة الصادرة عن برامج التدقيق والتقييم التي تجريها الجهات المختصة الأخرى مثل عمليات التفتيش التي تنفذها الوكالة الأوروبية للسلامة الجوية. وسيسمح ذلك، كلما وحيثما أمكن ويقدر الإمكان، بجمع البيانات والمعلومات (مثل النتائج والتقدم المحرز والأدلة الداعمة)، لتستخدمها الإيكاو بالتنسيق مع الدولة المعنية، فيما يتصل بنتائج برامج التدقيق والتقييم هذه التي تضطلع بها الجهات المختصة الأخرى. وتهدف هذه التوصيات إلى مواصلة العمل على زيادة التضافر بين الإيكاو والجهات المعنية الأخرى للاستمرار في تقليل ازدواج الجهود والعبء على كاهل الدول.

٣-٢ محور المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا

١-٣-٢ أوصى المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا الذي انعقد في الفترة من ١٢ إلى ٢٢/١٠/٢٠٢١، الإيكاو بالقيام بعدة أمور من بينها إدراج عمليات تقييم تنفيذ برامج السلامة الوطنية ضمن الأنشطة التقليدية للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، وأشار إلى إعداد مجموعة من الإجراءات لتنظيم البيانات مستمدة من البرنامج، بما في ذلك طرق استخدام وتنظيم وحماية بيانات هذا البرنامج (انظر تقرير المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا (Doc 10160)). وأقر مجلس المنظمة هذه التوصيات وإجراءات المتابعة المقترحة (C-DEC 225/7) ثم صدقت عليها الجمعية العمومية في دورتها الحادية والأربعين كجزء من خطة تطوير البرنامج (انظر الفقرة ١٥-٤ من ورقة العمل A41-WP/665). وقد بدأ العمل على تنفيذ هذه التوصيات في مايو ٢٠٢٢ وأغسطس ٢٠٢٣. وتناولت محاور العمل الأخرى باقي التوصيات المتعلقة بالبرنامج.

٢-٣-٢ وفي الفترة الثلاثية السابقة، أعدت الإيكاو منهجية جديدة ومجموعة جديدة من الإجراءات والأدوات للقيام بالاختبارات الأولية بصدد الأنشطة المتكاملة للبرنامج العالمي لتدقيق السلامة الجوية. وأعدت مجموعة من الأسئلة البروتوكول الجديدة التي تتناول برامج السلامة الوطنية ونظم إدارة السلامة ضمن الأسئلة البروتوكولية الراهنة في عمليات التدقيق فضلاً عن

^٤ بيانات التفتيش على ساحة وقوف الطائرات التابعة لإدارة الطيران الفيدرالية - يساهم في المؤشر الجديد ١٤ لبرامج التفتيش على ساحة وقوف الطائرات التي تجريها جهات مختصة أخرى.

بيانات فحص تقييم سلامة الطائرات الأجنبية التابعة لوكالة السلامة الجوية التابعة للاتحاد الأوروبي (EASA SAFA) (للمشغلين من الدول النامية إلى الاتحاد الأوروبي) - يساهم في المؤشر الجديد ١٤ لبرامج التفتيش على ساحة وقوف الطائرات لأصحاب المصلحة.

بيانات تفتيش سلطة الطيران المدني لجنوب أفريقيا التابعة لوكالة السلامة الجوية التابعة للاتحاد الأوروبي (لمشغلي المجتمع) - تم التحقق منها وفقاً للقواعد القياسية للاتحاد الأوروبي) - تساهم في المؤشر الجديد ١٤ لبرامج التفتيش على ساحة وقوف الطائرات لأصحاب المصلحة.

بيانات برنامج التفتيش التابع لبرنامج الأيانات لتدقيق السلامة التشغيلية - يساهم في المؤشر الجديد ١٥ برنامج التفتيش التابع لبرنامج الأيانات لتدقيق السلامة التشغيلية.

بيانات الحوادث التابعة لمؤسسة سلامة الطيران - تساهم في بيانات المؤشر ٨ الحالي.

هياكلها ومواضيعها. وبعد الاختبارات الأولية والتعديلات التي سُجِّرت في عام ٢٠٢٥، ووفقاً للنتائج التي جرى تحقيقها من قبل، يعترف البرنامج بدء المنهجية التي تضيف عمليات تقييم تنفيذ برامج السلامة الوطنية إلى الأنشطة التقليدية للبرنامج على مستوى العالم. وتهدف الإيكاو إلى بدء هذه المنهجية الجديدة بالكامل في عام ٢٠٢٦.

٣-٣-٢ ووضعت الإيكاو إجراءات عامة بشأن تنظيم البيانات في الإطار الإلكتروني لبرنامج التدقيق على النحو الذي أوصى به المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا واستجابت للتعليقات الناجمة عن التوصيات المنبثقة عن عملية التشاور مع المجموعة الاستشارية المعنية بالبرنامج. وتوفر هذه الإجراءات، الواردة في المرفق (ب)، إرشادات بشأن جمع وتخزين واستخدام وتنظيم وعرض وحماية معلومات البرنامج بالإضافة إلى دعم الدول الأعضاء عند استخدام الإطار الإلكتروني لأغراض المراقبة (التوصية ٥-٢ (ج) الواردة في الوثيقة Doc 10160). وسوف يُضاف الطابع الرسمي على هذه الإجراءات، التي وُضعت بالتنسيق مع الاستراتيجيات الدائمة للتحويل الرقمي وأمن المعلومات للإيكاو، في التعديل القادم للوثيقة Doc 9735 المقرر إجراؤه في عام ٢٠٢٦.

٣- الجداول الزمنية والموارد

١-٣ لدى الأمانة العامة خطة عمل وُضعت لتطوير البرنامج من خلال المحاور المختلفة. وتتضمن خطة العمل المهام والجداول الزمنية والموارد اللازمة للاضطلاع بمحاور العمل المستخدمة لغرض إعداد خطط الأعمال والخطط التشغيلية فضلاً عن الإجراءات الخاصة بالميزانية. ويرد الجدول الزمني التقديري لمحاور العمل في المرفق (ج). وسوف تُقدم أحدث المعلومات عن تطور "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر" لتكون جزءاً من التقرير السنوي المقدم إلى المجلس.

٢-٣ وتواجه استدامة وفعالية "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر" تحديات بسبب انخفاض رأس المال البشري بمرور الوقت بسبب تقاعد الموظفين ذوي الخبرة والقيود المفروضة على تعيين الموظفين نتيجة للنمو الاسمي الصفري لميزانية الإيكاو. ويواجه طاقم العمل الحالي للبرنامج تحديات في التعامل بشكل مُستدام وفعال مع الحجم المتوقع للمهام المطلوبة. ويعتمد البرنامج أيضاً على الإعارات الطويلة والقصيرة الأجل لدعم تطوره وتشغيله. ومن شأن زيادة عدد الموارد البشرية نتيجة لملء الوظائف الشاغرة وتعيين موظفين إضافيين أن يساعد على تطوير وتشغيل "البرنامج العالمي لتدقيق السلامة الجوية"، بحيث تتمكن الإيكاو من القيام بالحجم المتوقع من الأنشطة والمهام بطريقة مُستدامة وفعالة. كما أن زيادة التمويل كإضافة إلى تكاليف الأنشطة المقررة تشكل أيضاً جزءاً من المخصصات لغير الموظفين في الميزانية العادية المقترحة للفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٧-٢٠٢٨.

٤- الخلاصة

١-٤ تهدف الإيكاو، من خلال تطوير "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر"، إلى الحفاظ على مكانة البرنامج كنظام عالمي لرصد أنشطة الطيران من حيث الإشراف على السلامة والتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات وقدرات إدارة السلامة في الدول الأعضاء في الإيكاو. وستساهم المشاريع المقررة في تطوير نهج الرصد المستمر، بما في ذلك تحسين استخدام البيانات، وتعزيز البرنامج بما يتماشى مع القواعد القياسية والتوصيات الدولية المتطورة ودعم التنفيذ واستراتيجيات الإيكاو للتحويل. ومن المتوقع أيضاً أن يحسن البرنامج العالمي المتطور تحليل البيانات للاستفادة منها في عملية صنع القرار وعمليات التحسين المستمر. ويمكن من خلال تنفيذ التوصيات المتوقعة أثناء الفترة الثلاثية المقبلة بهدف ضمان

تضافر الجهود بين الإيكار والجهات المعنية المختلفة تحسين كفاءة البرنامج عن طريق تجنب الأنشطة المكررة في الدول مع الالتزام بمبادئ الاستقلالية والعالمية والتوحيد والشفافية، من بين أمور أخرى. ومن شأن تنفيذ هذه التوصيات أن يوسع من نطاق القبول العالمي للبرنامج ونتائجه وجدواه. وعلاوة على ذلك، فإن التحسينات التي ستُنَفَّذ على مدار الفترة الثلاثية المقبلة سوف تؤدي إلى جعل البرنامج أكثر كفاءة وسيوسع نطاق استخدام التكنولوجيات الجديدة والهياكل والنظم الإدارية التي من شأنها أن تدعم بشكل أفضل جهود دعم التنفيذ التي تضطلع بها الإيكار. وترد النسخة المحدثة من القرار في المرفق (د) لتعتمده الجمعية العمومية.

APPENDIX A
STATUS OF AUDITORS AND SUBJECT MATTER EXPERTS IN THE USOAP CMA ROSTER

1. The figures below provide a summary of active USOAP CMA auditors by technical audit area, language, age, and gender. The total number of auditors in the roster is 114. In Figures A-1 and A-2 the same auditor is counted in more than one technical audit area and language, if those qualifications also apply.

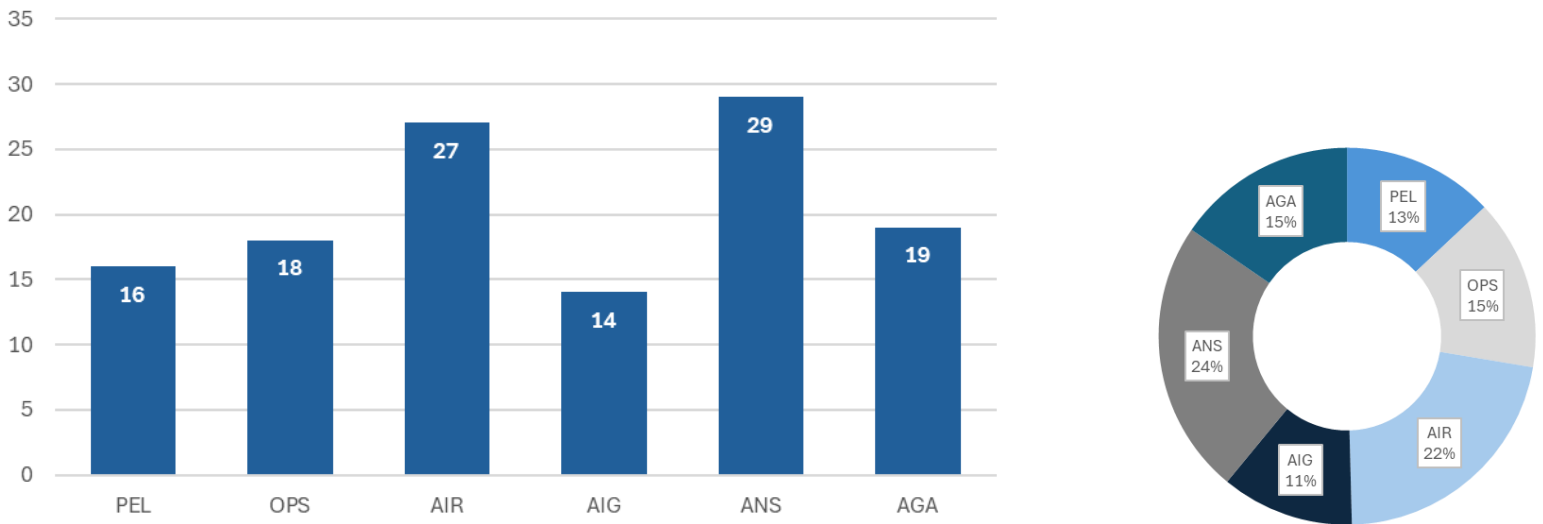


Figure A-1. Active USOAP auditors by technical audit area in number and percentage.

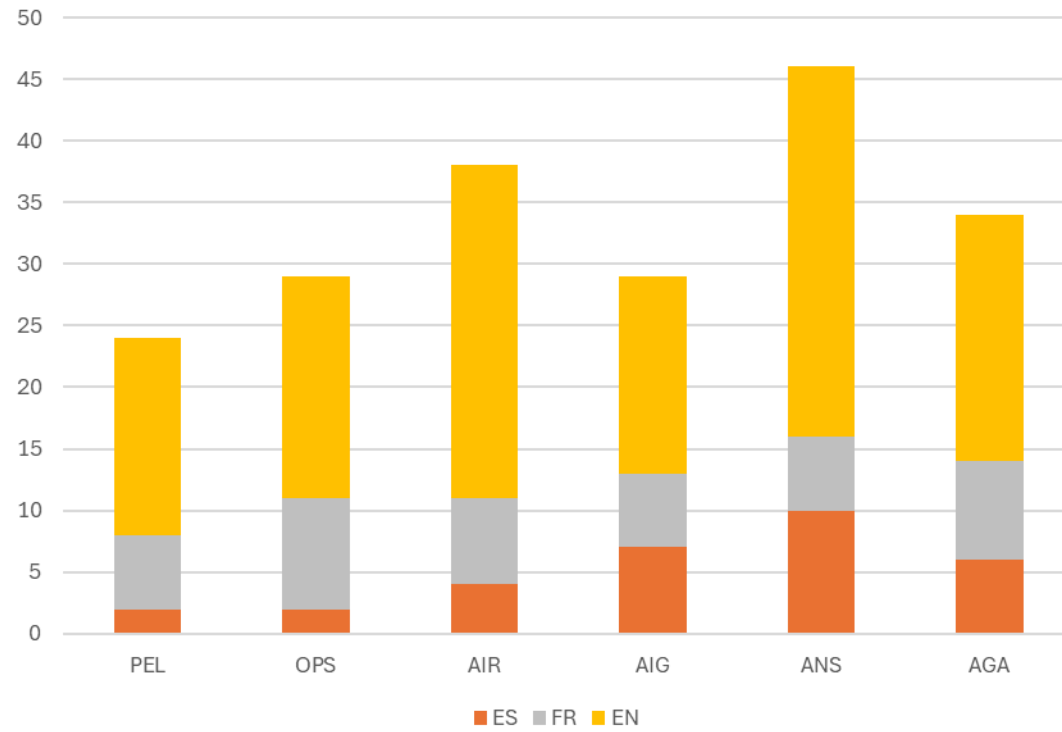


Figure A-2. Active USOAP auditors by technical audit area and language

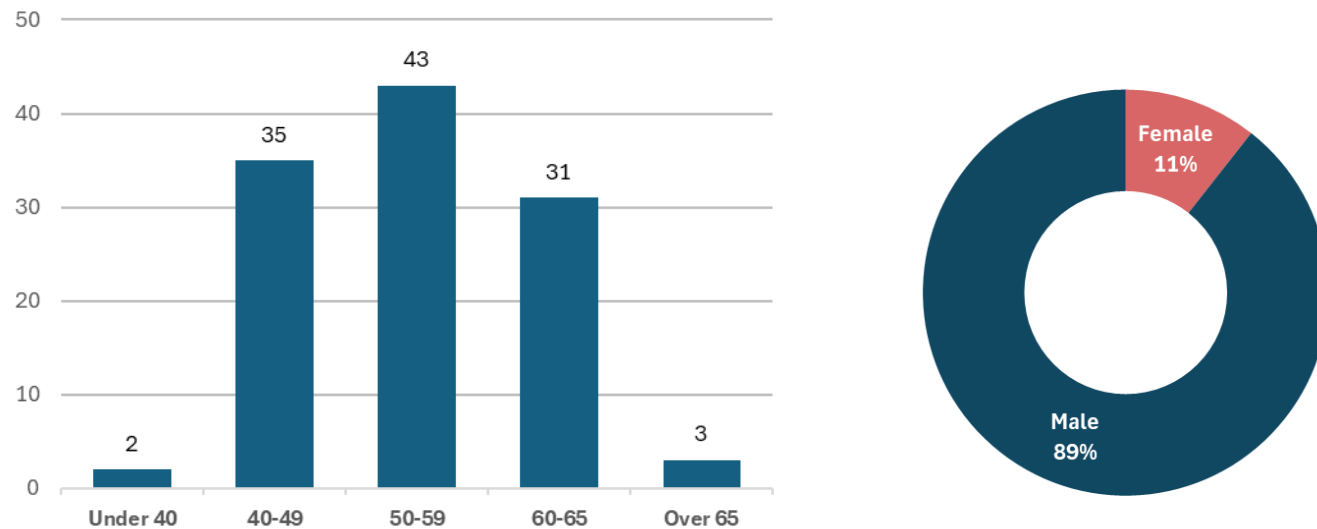


Figure A-3 Active USOAP auditors by age and gender

APPENDIX B

DRAFT PROCEDURES ON DATA MANAGEMENT FOR THE OLF

1. OVERVIEW

1.1 In 2013, ICAO launched the Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) Continuous Monitoring Approach (CMA) online framework (OLF) which presents a suite of -web integrated applications and centralized database systems that enable the following:

collection of safety-related information and documentation from ICAO, the States, and other authorized users;

analysis of data and information for continuous monitoring of safety oversight, accident investigation and safety management capabilities of States; and

administration and management of Protocol Questions, Findings, significant safety concern (SSCs), mandatory information requests (MIRs), corrective action plans (CAPs), State Aviation Activity Questionnaires (SAAQs) and Electronic Filing of Differences (EFOD).

1.2 The OLF has three types of modules available for States that define the use of data and information contained therein:

to provide and submit information to ICAO;

to access and obtain information and data from ICAO; and

to administer users and obtain support.

1.3 This section includes procedures intended to provide ICAO and States a common understanding concerning management of audit data and information and increases the reliability and confidence of the community in USOAP CMA.

2. MODULES

2.1 Modules for States to provide and submit data and information

2.1.1 Collecting essential and critical audit information of each State is recognized as an integral part of the monitoring of States under the USOAP CMA. The modules for States to provide data and information support USOAP CMA monitoring functions. As such, the data and information provided by States are not validated but collected by ICAO to be used for prioritization of States for USOAP activities, determination of the scope of these activities and preparation for their conduct. The data and information collected and stored in the OLF through these modules are only available to the State that provides it and can only be used by ICAO for monitoring purposes unless the State concerned authorizes the release of the PQs self-assessment and supporting evidence, CAPs, SAAQ and EFOD modules to all States.

2.1.2 If a Regional Safety Oversight Organization (RSOO)/ Regional Accident and Incident Investigation Organizations (RAIO) or any other entity performs safety-related activities on behalf of one or more States, ICAO, with the consent of these States, may elect to enter into a working arrangement with this

RSOO/RAIO or entity, as appropriate, to facilitate monitoring of these States. This may include the contribution of RSOO/RAIO to USOAP CMA activities. These RSOOs/RAIOs are enabled to access the PQ self-assessment, SAAQs and EFOD, and CAPs of States party to the Chicago Convention on International Civil Aviation, being also members of such RSOO/RAIO provided that working arrangements on monitoring activities are concluded between the RSOO/RAIO and ICAO.

2.1.3 *Self-assessment.* This module allows States to conduct PQ self-assessments by regularly updating the status of PQs and related evidence and documentation. Regular PQ self-assessments allow States to monitor and report the level of effective implementation of their aviation system on a continuous basis. See the *Universal Safety Oversight Audit Programme Continuous Monitoring Manual* (Doc 9735), Chapter 2, 2.7.1.

2.1.4 *State Aviation Activity Questionnaire.* This module allows States to respond to the SAAQ. States are encouraged to complete and continue to update it on a regular basis. The SAAQ is an important source of aviation information provided by the State for monitoring purposes. See Doc 9735, Chapter 2, 2.7.2.

2.1.5 *PQ Findings – comments.* In the module PQ Findings, States provide comments on the Finding(s) issued to a State as a result of their last USOAP CMA activity within 45 days calendar days from the receipt of the draft report provided by ICAO.

2.1.6 *CAP.* Through this module:

States submit and upload the corrective action plans (CAPs) that they have developed to address findings generated from USOAP activities;

ICAO evaluates the CAPs to determine if they are acceptable to satisfactorily address and resolve the findings; and

once a State indicates that a CAP has been fully implemented and submits supporting evidence, ICAO validates the evidence and the implementation of the CAP through this module. See Doc 9735, Chapter 2, 2.6.3, Chapter 9, 9.4.17 to 9.4.25 and Appendix E.

2.1.7 *EFOD.* Through the EFOD module, States report compliance and preliminarily notify ICAO on the differences between ICAO Standards and Recommended Practices (SARPs) (with exception of Annex 17 — *Aviation Security*) and its legislation and practices, as referenced in Doc 9735. The report menu offers EFOD report selection by Annex, Region or State as well as several exporting options including printed, electronic (several file formats) or complete/partial report (selected pages). These inputs do not represent the official Notification of Differences under Article 38 of the Convention on International Civil Aviation. Once the information is completed in the EFOD system, the registered user clicks the *confirmation* button to generate the differences information that is fed to the E-supplement module referenced in 2.2.7 below.

2.2 **Modules for States to obtain data and information**

2.2.1 Following the conduct of USOAP CMA activities, ICAO produces data and information, which can be accessed through these modules in the OLF by all Member States (A42-XX, clause 8 refers). In accordance with the Code of Conduct on the sharing and Use of Safety Information endorsed by the Council on 17 June 2022 (C-DEC 193/3), the data and information generated by ICAO shall be used in an appropriate, fair and consistent manner, solely to improve aviation safety.

2.2.2 RSOOs/RAIOs mentioned in 2.1.7 are enabled to access the USOAP CMA State Profile, Significant Safety Concerns, final reports of USOAP CMA activities as they are published, e-Supplements, and PQ findings modules for all States.

2.2.3 *USOAP CMA State Profile.* This module allows States to view statistics and charts that provide a high-level overview of the State's status within the USOAP for use by State officials. The data and information presented in this module includes but it is not limited to: the name of the Director General (DG) and National continuous monitoring coordinator (NCCM); results from the USOAP CMA activities, including activity scope, dates, effective implementation (EI) score, global and regional averages; scheduled, ongoing and postponed USOAP CMA activities; indication of a SSC, if any; MIRs, if any; EI indicators (overall, Priority PQ, Implementation EI, heat map of Not Satisfactory PQs, results by audit area or CE); CAPs status and progress; PQ self-assessment and SAAQ percentage of completion and latest updates; and EFOD data, including reported levels and completion percentages. This information assists States in monitoring their progress within the USOAP CMA.

2.2.4 *Significant Safety Concerns.* This module provides information of unresolved SSCs and CAPs submitted by the State as described in Doc 9735, Chapter 2, 2.6.4 and Appendix C.

2.2.5 *USOAP reports.* This module provides access to published final reports of USOAP activities.

2.2.6 *PQ Findings.* This module allows States to search and review the Finding(s) issued to a State as a result of their last USOAP CMA activity. Information on the evidence reviewed is available in this module as well as progress documented through validation activities.

2.2.7 *E-supplements.* This module shows differences filed for Annexes to the Convention. E-Supplements include only differences between the national regulations and practices of the Contracting States and the International Standards and Recommended Practices of Annexes which were verified by Contracting States as per State letter AN 1/1-11/28 dated 1 April 2011 regarding the establishment of the EFOD System. The OLF creates the E-supplements from the differences entered in the EFOD application that are confirmed by each State. Only differences filed and confirmed via the EFOD module are displayed.

Note.— E-Supplements do not contain differences which were notified through the paper-based process.

3. DATA MANAGEMENT

Note.— The procedures related to the management of data results from the evolution of USOAP CMA and how States and different stakeholders interact with the data and information available in the OLF. Its development promotes quality and provides clarity on the users enabled to access and submit data and information in the OLF.

3.1 This section defines the management of data and information collected and generated by ICAO in the implementation of the USOAP CMA.

3.2 Data management within the OLF has two components:

Sources of data and information

data and information management.

3.3 Sources of data and information

3.3.1 The sources that feed the USOAP CMA component of collection of safety data and safety information are referred in Doc 9735, Chapter 3, Section 3.2.2. The following sources provide data and information for USOAP CMA monitoring purposes:

States as referred in Doc 9735, Section 3.3, and paragraph 2.1 above;

different areas within ICAO as referred in Doc 9735, Sections 3.4.1, f) and 3.5.1.2, d); and

external stakeholders as referred in Doc 9735, Sections 3.5.1.2, f).

3.4 Data and information management

3.4.1 The management of data and information within the OLF is consistent with the ICAO Enterprise Data Management, implying that each dataset abides by these standards of collection, storage, processing, and use, as well as ICAO Cybersecurity Strategy. These ICAO policies must be viewed as complementary, yet distinct. This component has the following elements:

Collection

3.4.2 Data is primarily collected through information submitted by Users on the OLF, as described in Sections 2.1 and 3.3 above. Additional data is also collected from other ICAO data assets managed by other sections within ICAO and external stakeholders.

Storage and protection

3.4.3 Data, including attachments (e.g. evidence files submitted for the Self-Assessment), is stored in a centralized database server within ICAO according to ICAO Information Security established practice.

3.4.4 Historical data is preserved for the most part in the database for the purpose of change tracking, backup of information, and identification of bugs and issues.

3.4.5 Any data and information available in the OLF are subject to protection measures in alignment with the ICAO Cybersecurity Strategy which is part of the ICAO Information Security established practice. These measures ensure that such data and information is not used for purposes other than those intended.

Analysis

3.4.6 Data and information are used in the prioritization process described in Doc 9735, Section 3.5.1.1, determination of scope of USOAP activities in Doc 9735 Section 4.3, preparation for specific activities in Doc 9735 Section 9.2 and the USOAP State profile in Doc 9735 Section 6.3.1. Data and information used for monitoring purposes do not affect the EI score or a PQ determination.

Use

3.4.7 ICAO and OLF users (States/RSOO/RAIO) uses of data and information contained in the OLF in accordance with Sections 1 and 2 above.

4. OLF ACCESS MANAGEMENT

4.1 OLF Administrators and Users

4.1.1 OLF users are natural persons designated by an Administrator who is entitled to act as such regarding the services of the OLF. OLF Users may receive access, read, and write rights as granted by an administrator.

4.1.2 The OLF includes two types of administrators:

ICAO administrators: those natural persons assigned by ICAO to create State administrators and ICAO users; and

State administrators: those natural persons nominated by Member States and assigned by an ICAO administrator to create State users.

4.1.3 While States are enabled to designate one or more qualified NCMCs as mentioned in Doc 9735, Chapter 7, 7.3.6, only one natural person may act as a State administrator of the services of the OLF for its State.

Note 1.— Considering specific organizational structures, certain States may have exceptionally two State Administrators.

Note 2. — RSOOs/RAIOs mentioned in Doc 9735, Chapter 7, 7.5 are enabled to nominate an RSOO/RAIO coordinator user who will also create and be responsible for the RSOO/RAIO OLF users associated with that RSOO/RAIO.

4.1.4 The OLF includes three types of users:

- a) ICAO users: ICAO staff members who perform the roles and responsibilities indicated in Doc 9735, Chapter 7, 7.2.1.5, 7.2.1.6., 7.2.2., 7.2.5 and Appendix F, 2.3.2.
- b) State users: natural persons designated by the State Administrator to perform the roles and responsibilities indicated in Doc 9735, Chapter 7, 7.3.7 and Appendix F, 2.2, 3.1 and 3.4. Such users may be granted read or read/write access by the State administrator.
- c) Non-ICAO users: natural persons designated by the ICAO Administrator to access the OLF. These users are only granted read access.

4.2 *User Management – Support Module.* This module allows State administrators to manage the access, read, and write rights of their State users in the OLF. The ICAO Administrator gives necessary rights to State administrators who then manage State user accounts for their State, including the addition of new State user accounts and deactivation of expired or inactive accounts. State Administrators remain responsible for their users and the access to the data and information contained in the OLF.

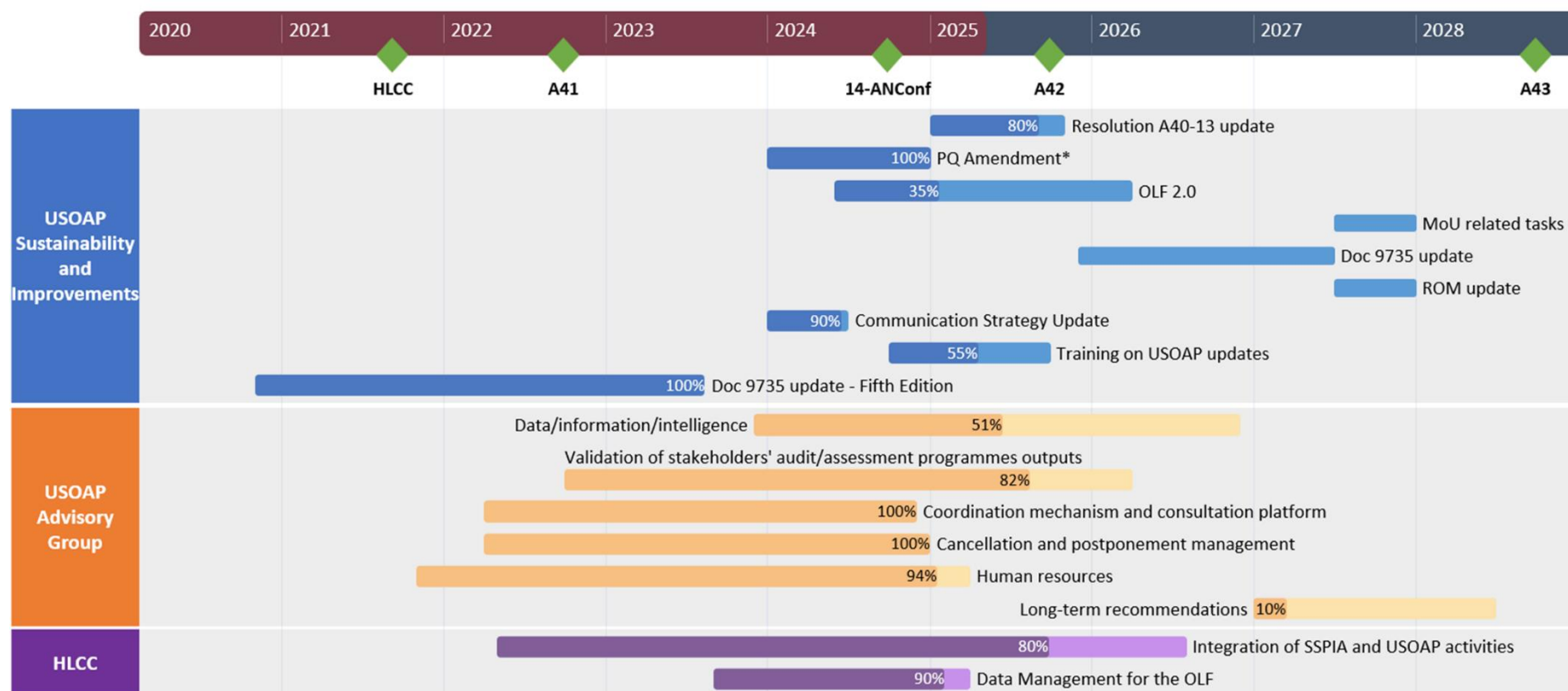
4.2.1 ICAO deactivates State user accounts after six months of inactivity. To reactivate an account, any State user with a deactivated account should direct his/her request to the respective State administrator.

— — — — —

APPENDIX C

USOAP CMA EVOLUTION TIMELINE

A detailed action plan is followed for the evolution the USOAP CMA consistent with recommendations of expert groups and internal improvements. This timeline presents the main streams of work to support the evolution of the USOAP CMA and relevant policy elements.



المرفق (د)

مشروع قرار معروض لكي تعتمده الجمعية العمومية في دورتها الثانية والأربعين

القرار ٤٢-....: البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP -CMA)

لما كان الهدف الرئيسي للمنظمة للإيكاف مازال يتمثل في تأمين سلامة الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم؛

وحيث إن المادة السابعة والثلاثين من اتفاقية شيكاغو تقتضي من كل دولة متعاقدة أن تتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة من التوحيد في الأنظمة، والقواعد القياسية، والإجراءات، والتنظيم فيما يتعلق بجميع الأمور التي يؤدي فيها هذا التوحيد إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها؛

ولما كانت مسؤولية مراقبة السلامة الجوية وسلامة الطيران المدني الدولي بصورة عامة تقع على الدول المتعاقدة، جماعة وفرداً، كما تتوقف أيضاً على التعاون الوثيق للإيكاف، والدول المتعاقدة، وصناعة الطيران، وجميع أصحاب المصلحة الآخرين في تنفيذ "خطة الإيكاف العالمية للسلامة الجوية" (GASP)؛

ولما كان مؤتمر رؤساء الطيران المدني لسنة ٢٠٠٦ قد قدّم توصيات لإتاحة وصول الجمهور إلى المعلومات المناسبة بشأن عمليات تدقيق مراقبة السلامة الجوية ووضع آلية إضافية للتغلب على الشواغل الرئيسية بخصوص السلامة (SSCs) المحددة من خلال "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية" (USOAP)؛

ولما كان المؤتمر الرفيع المستوى للسلامة الجوية لعام ٢٠١٠ (HLSC 2010) قد رفع توصيات إلى الإيكاف بوضع معايير للمشاركة في الشواغل البارزة في مجال السلامة مع أصحاب المصلحة المعنيين ولتقييم كيفية تبادل هذه المعلومات مع الجمهور بالشكل الذي يمكنه من اتخاذ قرار مستنير فيما يتعلق بسلامة النقل الجوي؛

ولما كان المؤتمر الرفيع المستوى للسلامة الجوية لعام ٢٠١٠ قد قدّم توصيات إلى الإيكاف للدخول في اتفاقات جديدة وتعديل اتفاقات قائمة لتبادل المعلومات السرية المتعلقة بالسلامة الجوية مع كيانات ومنظمات دولية، من أجل تخفيف العبء عن الدول، الناشئ عن عمليات التدقيق أو التفتيش المتكررة ولخفض تكرار أنشطة الرصد؛

وحيث إن المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (AN Conf/13) قدّم توصيات وافق عليها المجلس لمواصلة تطوير منهجية USOAP وعملياته وأدواته، وكذلك لضمان أن يظل الرصد المستمر الذي تقوم به الدول قريباً ومناسباً ومحدثاً؛

ولما كان المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا (HLCC) قد قدّم توصيات إلى الإيكاف لإدراج "عمليات تقييم مدى تنفيذ برامج السلامة الوطنية" في الأنشطة التقليدية لـ "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر" وأشار إلى إعداد إطار عام لتنظيم البيانات الخاصة بالبرنامج، والذي يتضمن عدة أمور ومن بينها إجراءات محددة لتنظيم وحماية البيانات الخاصة بمعلومات البرنامج وفي نفس الوقت دعم أنشطة الدول الأعضاء؛

وإذ تذكّر بأن الدورة العادية الثانية والثلاثين للجمعية العمومية قررت إنشاء برنامج عالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، يتضمن قيام الإيكاو بتنفيذ عمليات تدقيق مراقبة منتظمة وإلزامية ومنهجية ومنسقة؛

~~ولما كانت الدورة التاسعة والثلاثون للجمعية قد وافقت على أن تنشئ الإيكاو فريقاً مستقلاً يضطلع بإجراء استعراض منظم لتحديد التعديلات التي يتعين إدخالها على نظام الرصد المستمر USOAP CMA بهدف مواصلة تطوير البرنامج وتعزيزه، مع الأخذ في الاعتبار إستراتيجية السلامة المتطورة لتقدم الإيكاو وتقدم الدول في تنفيذ الملحق ١٩ - إدارة السلامة، ولا سيما متطلبات برنامج السلامة الوطني، وأن المجلس قد وافق على التوصيات الناشئة عن هذا الاستعراض مع بعض التحفظات لمواصلة تطوير نظام USOAP CMA؛~~

ولما كان تنفيذ "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية" قد شكّل إنجازاً رئيسياً لسلامة الطيران، محققاً الولاية التي مُنحت له بموجب القرارين ٣٢-١١ و ٣٥-٦ وموفرّاً إمكانية تقييم قدرات الدول المتعاقدة على المراقبة وتحديد مجالات التحسين؛

وإذ تذكّر بأن قرار الجمعية العمومية ٣٣-٨ قد طلب من المجلس أن يضمن قدرة "البرنامج العالمي لتدقيق السلامة الجوية" على تحقيق الاستدامة المالية على المدى الطويل، وأن ينقل جميع نشاطات هذا البرنامج تدريجياً إلى الميزانية البرنامجية العادية؛

وإذ تذكّر بأهداف "برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية"، الذي يرمي إلى التأكد من أن الدول المتعاقدة تضطلع بمسؤولياتها عن مراقبة السلامة الجوية على النحو الواجب؛

ومع التسليم بأنه لأمر أساسي أن يستمر "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية" في تغطية جميع أحكام الملحق المتعلقة بالسلامة من أجل تعزيز التنفيذ المناسب للقواعد القياسية والتوصيات الدولية المتصلة بالسلامة؛

وإذ تدرك أن الأمين العام قد اتخذ الخطوات الملائمة لضمان إنشاء آلية مستقلة لضمان الجودة تُستخدم لرصد وتقييم جودة هذا البرنامج؛

وإذ تدرك أن التنفيذ الفعال للخطط التصحيحية الخاصة بالدول أمر حيوي لتعزيز سلامة الملاحة الجوية العالمية؛

وإذ تقرّ بالمساهمات في تحسين السلامة الناتجة عن عمليات التدقيق والتفتيش والاستعراض والتقييم و/أو التقدير التي تقوم بها المنظمات الإقليمية والدولية، ومن بينها المنظمات التي لديها اتفاقات مع الإيكاو مثل مجلس المطارات الدولي (ACI)، ووكالة السلامة الجوية التابعة للاتحاد الأوروبي (EASA)، والمفوضية الأوروبية، ومؤسسة سلامة الطيران (FSF)، والاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا) والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)؛

وإذ تقرّ بأن الشفافية وتبادل معلومات السلامة يمثلان إحدى وتحليها هي من بين دعائم سلامة شبكة النقل الجوي؛

وإذ تقرّ بأن المنظمات الإقليمية المشرفة على السلامة (RSOOS) لها دورها المهم في نهج الرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، وأن كلمة "الدول" الواردة أدناه يجب أن تُقرأ - حيثما ينطبق ذلك - على أنها تشمل المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية، متى ما وُجد إطار قانوني يمكن من ذلك على النحو الملائم؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تُعرب عن تقديرها للمجلس ولأمين العام على التنفيذ الناجح لنهج نجاح تطوير وتنفيذ نهج "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر"؛

٢- **تكلف** الأمين العام بتطوير "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر" إلى برنامج يقوم بشكل أكبر على الأدلة والاستهاد بالمخاطر، والتوجه نحو تحقيق النتائج، بحيث يتسنى تطبيقه على المستوى العالمي لتقييم فعالية واستدامة نظم مراقبة السلامة في الدول، فضلاً عن التقدم المحرز في تنفيذ أحكام إدارة السلامة، لا سيما برامج السلامة الوطنية (SSPs)؛

٣- **تكلف** الأمين العام بتنفيذ التحسينات التنظيمية اللازمة للنجاح في إدارة التغيرات التي أحدثها تطور البرنامج على المدى الطويل تماشياً مع توصيات مجموعة الخبراء المعنية بالاستعراض الهيكلي لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (GEUSR) المجموعة الاستشارية المعنية بالبرنامج التي وافق عليها المجلس وتوصيات المؤتمر الثالث عشر للجنة الملاحة الجوية في هذا الشأن؛

٤- **تكلف** الأمين العام بأن يضمن محافظة "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقاً لنهج الرصد المستمر"، كعناصر أساسية، على أحكام السلامة الرئيسية المتضمنة في الملحق الأول — "إجازة العاملين" والملحق الثاني — "قواعد الجو" والملحق الثالث — "خدمة الأرصاد الجوية للملاحة الجوية الدولية" والملحق الرابع — "خراطط الطيران" والملحق السادس — "تشغيل الطائرات" والملحق الثامن — "صلاحية الطائرات للطيران" والملحق الحادي عشر — "خدمات الحركة الجوية والملحق الثاني عشر — "البحث والإنقاذ" والملحق الثالث عشر — "التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات" والملحق الرابع عشر — "المطارات" والملحق الخامس عشر — "خدمات معلومات الطيران" والملحق الثامن عشر — "النقل الآمن للبضائع الخطرة بطريق الجو" والملحق التاسع عشر — "إدارة السلامة"؛

٥- **تكلف** الأمين العام بضمان أن يمثل "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقاً لنهج الرصد المستمر" لمبادئ من بينها الاستقلالية والعالمية والتوحيد القياسي والشفافية، من أجل الاستمرار في تعزيز تقبل البرنامج ونتائجه على الصعيد العالمي؛

٦- **تكلف** الأمين العام بالاستمرار في ضمان المحافظة على آلية ضمان الجودة التي أنشئت لرصد وتقييم نوعية البرنامج، وشفافية جميع جوانب عمليات الرصد المستمر؛

٧- **تكلف** الأمين العام بمواصلة عرض الشواغل الأمنية الخطيرة، وفقاً للإجراءات المعمول بها بشأن تبادل معلومات السلامة، مع الجهات المعنية المهتمة بالأمر والجمهور للسماح لهم باتخاذ قرارات مدروسة بشأن سلامة النقل الجوي؛

٨- **تكلف** الأمين العام بإتاحة كل المعلومات المتعلقة بمراقبة السلامة الناشئة عن "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقاً لنهج الرصد المستمر" إلى جميع الدول الأعضاء من خلال موقع الإيكاو المقيّد على الإنترنت الإطار الإلكتروني الخاص بالبرنامج على الإنترنت؛

٩- **تكلف** الأمين العام بتنفيذ إجراءات تنظيم البيانات التي تعالج جوانب جمع وتخزين واستخدام وتنظيم وتبادل وحماية بيانات ومعلومات البرنامج في الإطار الإلكتروني الخاص بالبرنامج على الإنترنت؛

١٠-٤ **تكلف** الأمين العام بمواصلة تعزيز التنسيق والتعاون بين "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر" وبرامج التدقيق للمنظمات الأخرى المتصلة بالسلامة الجوية، لتبادل معلومات السلامة الجوية السرية من أجل تخفيف العبء على الدول الناشئ عن عمليات التدقيق أو التفتيش المتكررة ولخفض ازدواج الجهود والوقوف على أوجه تآزر لتحصين فعالية البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر أنشطة الرصد؛

١١- **تكلف** الأمين العام بالاستمرار في تيسير تبادل معلومات السلامة الجوية الحيوية فيما بين الدول الأعضاء وصناعة الطيران والجهات المعنية الأخرى من خلال المواقع الإلكترونية الملائمة؛

١٢- **تحث** الدول الأعضاء على دعم الإيكاو في تحقيق تطور "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقاً لنهج الرصد المستمر" وعلى إغارة موظفين فنيين مؤهلين وذوي خبرة إلى الإيكاو لأجل طويل أو قصير، إذا كانت قادرة على ذلك، حتى يتسنى للمنظمة مواصلة تنفيذ هذا البرنامج بنجاح؛

١٣- **تحث** الدول الأعضاء والمنظمات الدولية والجهات المانحة والجهات المعنية الأخرى على توفير الإسهامات الطوعية لدعم تطور وتشغيل البرنامج؛

١٤- **تحث** جميع الدول الأعضاء على أن تحيل إلى الإيكاو، في الوقت المناسب، جميع المعلومات والوثائق التي تطلبها الإيكاو لغرض ضمان تنفيذ "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقاً لنهج الرصد المستمر" بفعالية، وأن تواظب على تحديث هذه المعلومات؛

١٥- **تحث** جميع الدول الأعضاء على أن تتعاون مع الإيكاو وأن تقبل قدر المستطاع أنشطة الرصد المستمر وفقاً للمواعيد المقررة التي تحددتها المنظمة، بما في ذلك عمليات التدقيق وبعثات التحقق وأنشطة التحقق خارج الموقع، حتى يسهل تنفيذ البرنامج بسلاسة؛

١٦- **تحث** جميع الدول الأعضاء على تنفيذ خطط العمل التصحيحية لمعالجة الاستنتاجات التي أسفرت عنها أنشطة برنامج التدقيق؛

١٧- **تحث** الدول الأعضاء على أن تتبادل مع الدول المتعاقدة الأخرى معلومات السلامة الجوية الحرجة التي يمكن أن تؤثر على سلامة الملاحة الجوية الدولية وتسهيل الوصول إلى جميع معلومات السلامة الجوية ذات الصلة؛

١٨- **تشجع** الدول الأعضاء على الاستفادة الكاملة من معلومات السلامة المتاحة عند قيامها بعمليات مراقبة السلامة الجوية، ولا سيما في سياق عمليات التفتيش المنصوص عليها في المادة السادسة عشرة من اتفاقية شيكاغو؛

١٩- **تؤكد** الدول الأعضاء بضرورة متابعة جميع عمليات الطائرات في داخل إقليمها، بما في ذلك عمليات الطائرات الأجنبية، واتخاذ الإجراءات الملائمة عند الضرورة للحفاظ على السلامة الجوية؛

٢٠- **تكلف** المجلس بأن يعطي الأولوية للعمل على تحقيق تطور "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقاً لنهج الرصد المستمر" والسعي إلى توفير الموارد البشرية والمالية الكافية للبرنامج، وبأن يطلع الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية على التنفيذ العام للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقاً لنهج الرصد المستمر تطوره وأدائه؛

٢١- **تعلن** أن هذا القرار قد حل محل القرار ٣٧-٤٠-١٣.