



الجمعية العمومية – الدورة الثانية والأربعون اللجنة الفنية

البند رقم ٢٤: المبادرات ذات الأولوية في مجالي السلامة الجوية والملاحة الجوية

تقديم الدعم إلى الدول من خلال التعاون الإقليمي

(ورقة مقدّمة من مجلس الإيكاو)

الموجز التنفيذي

لا تزال دول عديدة تواجه صعوبات في الوفاء بالتزاماتها بموجب اتفاقية شيكاغو، ويُعزى ذلك في المقام الأول إلى بعض الصعوبات مثل نقص التمويل ومحدودية الموارد. وقد أنشئت المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOS) والمنظمات الإقليمية لتحقيق في الحوادث والوقائع (RAIOS) وغيرها من آليات التعاون الإقليمية للمساعدة في التصدي لمثل هذه التحديات.

تعرض هذه الورقة الجهود التي تبذلها الإيكاو لمساعدة الدول والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية لتحقيق في الحوادث والوقائع في مواجهة تلك الصعوبات وتستعرض فوائد التعاون الإقليمي وتسرد أبرز الإجراءات اللازمة لتعزيز فعاليتها.

كما تعرض الورقة لمحة عامة عن المبادرات السابقة والمقبلة المصمّمة لتحسين الكفاءة والاستدامة وأوجه التنسيق والتوافق مع "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة" (USOAP)، وذلك بهدف تيسير اتباع نهج عالمي منسق فيما يخص مهام مراقبة السلامة وإجراء التحقيق.

الإجراءات: تُدعى الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي:

أ) أن تحت كل دولة عضو في المنظمات الإقليمية بنوعها على إنشاء آليات مستدامة للتمويل وأطر قانونية مناسبة وهياكل تنظيمية ملائمة لتعزيز المنظمات الإقليمية من الفئتين وإتاحة الاستفادة الفعالة من الخدمات والدعم الذي تقدمه تلك المنظمات؛

ب) أن تحت الدول على القيام بما يلي:

١) دعم الإيكاو في تطوير وتنفيذ برنامج تقييم هذه المنظمات والمنصات التعاونية المنشأة لأجلها، وما يرتبط بذلك من

حلقات عمل ووثائق ومواد إرشادية، فضلاً عن أنشطة دعم التنفيذ؛

٢) زيادة تعزيز فعالية وكفاءة المنظمات الإقليمية من الفئتين ولتجنب تكرار الجهود المبذولة؛

٣) المساهمة في صندوق سلامة الطيران (SAFE) لتمكين الإيكاو من تقديم دعم التنفيذ في مجال السلامة لتلبية

احتياجات الدول، فضلاً عن إطلاق مبادرات التعاون الإقليمي؛

ج) اعتماد القرار المتعلق بالتعاون الإقليمي، الوارد في المرفق (أ)، ليحل محل قرار الجمعية العمومية ٤٠-٦.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط هذه الورقة بالهدفين: "ضمان السلامة والأمن لكل رحلة جوية" و"عدم ترك أي بلد وراء الركب".
الآثار المالية:	تُنفذ الأنشطة المشار إليها في هذه الورقة رهنًا بالموارد المتاحة في الميزانية العادية للسنوات ٢٠٢٦-٢٠٢٧-٢٠٢٨ و/أو من المساهمات من خارج الميزانية و/أو التبرعات.
المراجع:	"تقرير اللجنة الفنية المقدم للدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية" (Doc 10186) "القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية" (في ١٠/٧/٢٠٢٢) (Doc 10184) "تقرير المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية" (Doc 10115) "الخطة العالمية للسلامة الجوية ٢٠٢٥-٢٠٢٣" (Doc 10004) "دليل المنظمة الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع" (Doc 9946) "دليل مراقبة السلامة الجوية"، الجزء (ب) — "إنشاء وإدارة منظمة إقليمية لمراقبة السلامة الجوية" (Doc 9734) السياسة العامة للإيكاو بشأن دعم التنفيذ المقدم إلى الدول

١- المعلومات العامة

١-١ كشف "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USOAP CMA) عن أن الدول لا تزال تواجه تحديات في إنشاء نُظم مستدامة لمراقبة السلامة وآليات للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات لأسباب متعددة، منها صعوبة إنشاء آليات تمويل مستدامة وأطر قانونية مناسبة وهياكل تنظيمية ملائمة، من بين أسباب أخرى. وقد برزت المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع^١ كآليات أساسية لدعم الدول في الوفاء بالتزاماتها في مجال مراقبة السلامة والتحقيق في حوادث الطائرات من خلال توفير الخبرات والموارد المشتركة. كما تعمل بعض هذه المنظمات على توسيع نطاق عملها لتشمل القدرات الأمنية. ولكن لكي تعمل تلك المنظمات بفعالية، فهي تتطلب أطر عمل قوية وتوجيهات واضحة ودعم منظم، بما في ذلك الدعم على مستوى السياسات. وتضطلع الإيكاو بدور حاسم في تعزيز هذه المنظمات من خلال وضع سياسات وتوجيهات شاملة وتعزيز التعاون لضمان كون هذه المنظمات مؤهلة لدعم الدول في بناء القدرات في مجال مراقبة السلامة الجوية والتحقيق في الحوادث على المستويين الإقليمي والعالمي.

٢-١ ويُعد التأسيس الفعال لهذه الآليات التعاونية الإقليمية واستدامتها، بالإضافة إلى قدرات الدولة الرقابية، أمراً بالغ الأهمية لتعزيز السلامة الجوية على الصعيد العالمي. وباعتماد سياسة الإيكاو العامة بشأن دعم التنفيذ المقدم إلى الدول، تشارك الإيكاو بنشاط في تقديم أنشطة دعم التنفيذ لتلبية احتياجات الدول. وتكتسي هذه الأنشطة، إلى جانب دعم الإيكاو لآليات التعاون الإقليمي، أهمية بالغة في توفير الدعم اللازم للدول للمساعدة في معالجة أوجه القصور وإنشاء نُظم مستدامة لمراقبة السلامة والتحقيق في الحوادث.

^١ لأغراض هذه الورقة، فإن مصطلح "المنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع" يشمل، بوجه عام ودون تمييز، أي منظمة من هذا النوع أو أي آلية للتعاون في التحقيقات، والتي قد تكون هيئة إقليمية أو شبه إقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع تساعد مجموعة من الدول في الوفاء بالتزاماتها بالتحقيق في الحوادث والوقائع أو تنفذ أنشطة التحقيق في الحوادث والوقائع لدعم دولة أو مجموعة من الدول.

٢- التقدم المحرز في أنشطة التعاون الإقليمي ودعم التنفيذ

١-٢ يتسم نهج الإيكاو في تعزيز التعاون الإقليمي بتعدد جوانبه، ويتجلى في مختلف الأنشطة والبرامج التي تُنفَّذ لدعم الدول ومشاركتها في آليات التعاون الإقليمي. ويُمكن هذا النهج الإيكاو من تقديم الدعم للآليات الإقليمية من خلال بناء العلاقات مع مختلف الأطراف وإقامة الشراكات، وإجراء أنشطة التقييم والرصد، وإعداد الإرشادات والوثائق، بالإضافة إلى تقديم أنشطة دعم التنفيذ، بهدف تعزيز قدرات الدول الرقابية.

٢-٢ أنشأت الإيكاو منصات تعاونية للمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية لتحقيق في الحوادث والوقائع كي تكون بمثابة منتدى لتلك المنظمات يتيح لها تبادل المعلومات وأفضل الممارسات ومناقشة الأنشطة والتعاون فيها دعماً لأنشطة السلامة والتحقيق في الحوادث على الصعيد الإقليمي. ونتيجةً لذلك، تتعاون هذه المنظمات في وضع الأدلة والقوائم المرجعية، وفي تقديم المساعدة الفنية. وتتيح هذه المنصات التعاونية أيضاً للإيكاو تبادل الرؤى حول المجالات الفنية ذات الاهتمام، وتسهيل دعم الأقران، وتعزيز التعاون وتبادل المعرفة. ويتطور هذا التعاون نحو إضفاء الطابع الرسمي على الدعم المتبادل بين المنظمات من خلال اتفاقات تهدف إلى زيادة تعزيز قدرات المراقبة الجوية والتحقيق على المستوى الإقليمي.

٣-٢ وقد اعتمدت الدورة الأربعون للجمعية العمومية القرار ٤٠-٦، الذي يدعم تنفيذ النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية (GASOS) وتطويره. وعقب قرارات الجمعية العمومية، واصلت الإيكاو تطوير النظام من خلال استحداث أدوات وخطوات وإجراءات لدعمه. ومع ذلك، كان هناك عدد من التحديات التي عرقلت تنفيذ البرنامج واستدامته، وتعمل المنظمة حالياً على اعتماد نهج أبسط وأكثر استدامة في تنفيذ النظام، مما يستلزم وضع نطاق جديد لبرنامج التقييم. ونتيجةً لذلك، تعمل الإيكاو على الانتقال إلى برنامج تقييم المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية لتحقيق في الحوادث والوقائع (RRAP) الذي يبين بدقة أكبر الهدف من البرنامج. ومن شأن هذا البرنامج المتطور أن يمنح أي منظمة إقليمية من الفئتين درجة تقييمية عند الانتهاء من تقييمها بدلاً من الاعتراف بها وحسب، وسيساعد أيضاً في معالجة مشكلة الموارد المحدودة من خلال تقليل النطاق، فضلاً عن تعزيز أوجه التعاون والتنسيق بين البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) وبرنامج تقييم المنظمات الإقليمية (RRAP).

٤-٢ وركزت فعاليات الإيكاو العالمية على تعزيز قدرات المنظمات الإقليمية في مجالي السلامة الجوية والتحقيق في الحوادث، مع زيادة التوعية بأدوارها وأنشطتها والتحديات التي تواجهها. وتستفيد الإيكاو من هذه الفعاليات في تحسين التواصل والتنسيق بين الدول الأعضاء والشركاء من خلال آليات التعاون الإقليمي، مع القيام في الوقت نفسه بمناقشة تقديم الدعم للأقاليم التي تحتاج إلى إنشاء أو تعزيز منظمة إقليمية لديها إما لمراقبة السلامة أو للتحقيق في الحوادث والوقائع. وفي عام ٢٠٢٣، استضافت الإيكاو والوكالة الأوروبية للسلامة الجوية (EASA) التابعة للاتحاد الأوروبي المنتدى الثاني للمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية عن موضوع السلامة الجوية عالمياً (من ١٠ إلى ١٢/١٠/٢٠٢٣ في نيروبي بكينيا)، حيث أقر المشاركون بضرورة الانتقال من النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية (GASOS) القديم إلى برنامج التقييم الجديد للمنظمات الإقليمية بنوعها (RRAP). كذلك دعت ندوة السلامة الجوية والتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات (من ١٩ إلى ٢١/١١/٢٠٢٤ في أبو ظبي بالإمارات العربية المتحدة) إلى التعاون في مجال التحقيق في الحوادث والوقائع، وتناولت سبل تعزيز المنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع وآليات التحقيق التعاونية. وقد أكدت هذه الفعاليات على الحاجة إلى مواصلة تطوير برنامج تقييم المنظمات الإقليمية وتعزيز التعاون بين الدول والإيكاو والمنظمات الإقليمية من الفئتين والمنظمات الدولية والصناعة بهدف معالجة قضايا السلامة بكفاءة وتبسيط أنشطة دعم التنفيذ.

٥-٢ وبمشاركة أكثر من ١٥٠ دولة في المبادرات الإقليمية، من الضروري أن تستمر الإيكاو في التزامها بتقديم الدعم والتوجيه المستمرين لتعزيز قدرات واستدامة المنظمات الإقليمية من الفئتين. كما إن إدراج وظائف هذه المنظمات الإقليمية بشكل رسمي في إطار الإيكاو العام يبرز مساهمتها المتزايدة في مجالي مراقبة السلامة والتحقق في الحوادث والوقائع، ودعمها للدول من خلال إتاحة الخبرة الفنية وحشد الموارد وقدرات المراقبة.

٦-٢ وتماشياً مع التزام الإيكاو بمساعدة الدول على الوفاء بالتزاماتها، تُقدم المنظمة طائفةً من أنشطة الدعم، من بينها الإرشادات المحددة والأنشطة الموجهة لدعم التنفيذ بهدف تعزيز آليات التعاون الإقليمي للتصدي للتحديات التي تواجهها الدول وبناء أنظمة مستدامة لمراقبة السلامة. كذلك فإن "سياسة الإيكاو العامة بشأن دعم التنفيذ المقدم إلى الدول" تشدد على اتباع نهج قائم على الاحتياجات في تطوير ونشر أنشطة دعم التنفيذ. وتهدف هذه السياسة إلى إحداث تغييرات مستدامة تعزز قدرة الدول على إدارة أنظمة الطيران لديها والإشراف عليها من خلال نهج الإيكاو الواحدة (One-ICAO). ولتوفير أنشطة دعم التنفيذ اللازمة لآليات التعاون الإقليمي والدول، من الضروري العمل مع الشركاء والجهات المعنية لجمع التبرعات. ويشكل صندوق سلامة الطيران (SAFE Fund)، الذي تغذيه المساهمات الطوعية، الآلية الأساسية لتمويل أولويات السلامة، بما يتماشى مع هذه السياسة. وتعمل الإيكاو منذ ذلك الحين على تنقيح مختلف الخطوات والإجراءات لتقديم دعم التنفيذ بمزيد من الفعالية والكفاءة، وتعزيز نهج أكثر تعاوناً واتساقاً على نطاق المنظمة في تحديد الاحتياجات ونشر أنشطة الدعم.

٣- تعزيز التعاون الإقليمي لدعم احتياجات الدول

١-٣ قامت الإيكاو بتطبيق برنامج التقييم للمرة الأولى بعد انتهاء جائحة فيروس كورونا على وكالة مراقبة سلامة وأمن الطيران المدني في اتحاد أفريقيا الشرقية (CASSOA) في أكتوبر ٢٠٢٤. وتُعدّ أسئلة التقييم (AQs) الأداة الرئيسية المستخدمة لإجراء هذه التقييمات، والتي تُدار من خلال نظام الإدارة الإلكترونية لبرنامج التقييم (REMS) المتاح على الإنترنت. وبلاستفادة من الدروس المستخلصة خلال التقييم ولتحقيق الاستفادة المثلى من الموارد الشحيحة، قررت الإيكاو مواصلة تطوير عملية التقييم من خلال تطبيق منهجية منقّحة وعملية مبسّطة تركز بشكل أفضل على قدرات وإمكانيات المنظمات. وسيمكّن هذا التحول البرنامج من أن يكون أداةً فعّالةً في دعم المنظمات الإقليمية بنوعيتها من حيث زيادة قدراتها وإمكانياتها، وإيجاد نوع من التنسيق والتوافق بين برنامج التقييم والبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP)، مما يحسن في نهاية المطاف من استغلال موارد الإيكاو إلى الحد الأقصى. وفي هذا السياق، تعمل الإيكاو أيضاً على التوفيق بين إجراءاتها الداخلية في كل من برنامج التقييم والبرنامج العالمي للتدقيق من خلال تطوير آلية للتقييم المسبق. ومن شأن هذه الآلية، التي تعتمد على إجراء موحد، أن تُمكن الأمانة العامة من توجيه المنظمات الإقليمية من الفئتين إلى عملية التدقيق أو التقييم الملائمة لها، وفقاً لنوع ومستوى الدعم المُفوّض لكل منظمة.

٢-٣ ومن الضروري أن تواظب الإيكاو على تحديث موادها الإرشادية بانتظام لتوفير الدعم لإنشاء المنظمات الإقليمية من الفئتين وتشغيلها واستدامتها. وهذه الإرشادات المُحدّثة، والتي تشمل التتقيقات التي أُدخلت على الجزء (ب) - إنشاء وإدارة منظمة إقليمية لمراقبة السلامة الجوية من الوثيقة "دليل مراقبة السلامة الجوية" (Doc 9734B)، ستزوّد المنظمات بالأدوات اللازمة لتعزيز الكفاءة وتعظيم الاستفادة من الموارد ومساعدة الدول على الوفاء بمسؤولياتها التنظيمية والرقابية. كما تعكف الإيكاو على إعداد حلقة عمل لتقديم المزيد من الدعم إلى الدول والمنظمات الإقليمية بنوعيتها من خلال وضع تعريف واضح لمفاهيم التفويض التي ينطوي عليها التعاون الإقليمي وتحسين تلك المفاهيم. ومن خلال التوجيهات العملية واستعراض الأقران (عبر المنصات التعاونية) والتقييمات المنتظمة (مثل برنامج تقييم المنظمات الإقليمية)، تساعد الإيكاو على تعزيز الأطر التنظيمية والقانونية

وكذلك عمليات المنظمات الإقليمية من الفئتين، بما يضمن تقديمها للدعم الفعال للدول والمساهمة في جعل منظومة الطيران العالمية أكثر قوة واتساقاً.

٣-٣ وتدعم الإيكاو أيضاً احتياجات الدول من خلال توفير دعم أكثر فعالية وكفاءة للتنفيذ. ويعمل المقر الرئيسي للإيكاو والمكاتب الإقليمية معاً بشكل وثيق، بالتعاون مع الجهات المانحة والشركاء، لتقييم وتطوير المشروعات والبرامج الملائمة بقصد تلبية احتياجات الدول والمنصات التعاونية الإقليمية، وتخصيص المساهمات الطوعية في إطار صندوق تأمين سلامة الطيران. وتمخضت عن هذا التعاون، الذي جرى بين عامي ٢٠٢٣ و ٢٠٢٥، أنشطة لدعم التنفيذ استفاد منها ٤٣ مشروعاً بقيمة ١,٩ مليون دولار أمريكي من صندوق تأمين سلامة الطيران. كما تؤدي مكاتب الإيكاو الإقليمية دوراً حاسماً في معرفة المتطلبات المحددة من خلال تعاونها المباشر مع الدول وتقديم مقترحات للمراجعة الداخلية عبر منصة إلكترونية جديدة. ويتم تقييم هذه المقترحات لتحديد المخصصات المناسبة لها من صندوق تأمين سلامة الطيران.

٤-٣ علاوة على ذلك، ولتيسير عملية تأسيس آليات التعاون الإقليمي وتطويرها واستدامتها، من الضروري إشراك الشركاء والمانحين لإتاحة الدعم الفني والتمويل. وفي إطار "الشراكة من أجل تقديم المساعدة على تنفيذ أنشطة السلامة الجوية" (ASIAP)، قامت الإيكاو بالتواصل مباشرة مع الشركاء لتنسيق أنشطة المساعدة المقدمة لكل من الدول وآليات التعاون الإقليمي. وخلال الفترة الثلاثية الماضية، ومع اعتماد سياسة دعم التنفيذ، تطور الحوار المباشر مع كبرى الجهات المعنية واتسع نطاقه من أجل التنسيق والتعاون في المشروعات والبرامج المحددة الرامية إلى دعم آليات التعاون الإقليمي والدول وجمع التبرعات. وتشكل المشاركة المباشرة مع هذه الجهات المعنية أمراً بالغ الأهمية للحد من تكرار الجهود وضمان تقديم المساعدة الفنية بشكل فعال يتسم بالكفاءة.

٥-٣ وسعيًا لدعم كل تلك الأنشطة وإبرازها بشكل أكبر، سيكون من الضروري تحديث سياسة الإيكاو العامة بشأن التعاون الإقليمي. فمن شأن ذلك أن يمكّن من تسليط الضوء على البرامج والسياسات والأنشطة الحالية مثل الانتقال من النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية (GASOS) إلى برنامج تقييم المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (RRAP)، والمنصات التعاونية المنشأة للمنظمات الإقليمية بنوعها بقصد تعزيز مبادرات التعاون الإقليمية وتوفير الدعم في مجال التنفيذ.

٤- الخلاصة

١-٤ سعيًا لدعم الدول بفعالية في التغلب على التحديات الشائعة في مجال السلامة، يجب على الإيكاو مواصلة تطوير عملياتها وأنشطتها، بما في ذلك تقديم الدعم الأساسي للتنفيذ وتعزيز آليات التعاون الإقليمي، بما يضمن تحسين مراقبة السلامة والامتثال للقواعد القياسية والتوصيات الدولية. وتسهم أنشطة وبرامج التعاون الإقليمي التي تجربها الإيكاو في تبسيط سبل الاستفادة من الموارد المحدودة للمنظمة، وهي مبادرات حيوية وعابرة للقطاعات يتم تنفيذها لدعم الدول في الوفاء بالتزاماتها المتعلقة بالرقابة على السلامة. ولابد أيضاً من استمرار الدعم المقدم من الدول والصناعة، بما في ذلك المساهمات الطوعية في صندوق تأمين سلامة الطيران، لكي تتمكن الإيكاو من مساعدة الدول الأعضاء بفعالية والنهوض بمبادرات التعاون الإقليمي. ونظراً لتلك المستجدات، يُقترح تعديل القرار ٤٠-٦ لإبراز التقدم المحرز في أنشطة وبرامج التعاون الإقليمي.

المرفق

مشروع قرار مقدّم لاعتماده من قبل الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية

القرار ٤٠-٤٢-XX: التعاون الإقليمي والمساعدة على بهدف سد الثغرات في مجال السلامة مع تحديد الأولويات ووضع أهداف قابلة للقياس

ولما كانت 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 وفردا؛

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 الجهات المعنية 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 أنشطة البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP-CMA) تشير إلى أن العديد من الدول الأعضاء لم يتمكن بعد من وضع نظام وطني مرضٍ نُظِمَ مستدامة لمراقبة السلامة الجوية و/أو إجراء التحقيقات، 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؛

وإذ تُسَلِّم بتأييد الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية لسياسة الإيكاو العامة بشأن دعم التنفيذ المقدم إلى الدول في ٢٠٢٢ من أجل تقديم أنشطة دعم التنفيذ المراعية للاحتياجات إلى الدول والهيئات من غير الدول، وذلك في إطار نهج "الإيكاو الواحدة"؛

وإذ تقر بأن خطط عمل استراتيجيات الإيكاو القطرية التي تم إعدادها في إطار سياسة الإيكاو العامة بشأن دعم التنفيذ المقدم إلى الدول للدول الأعضاء الفردي تُستخدم كقواعد كمصنعة لتقديم المساعدة دعم التنفيذ المباشرة والإرشادات إلى الدول، بتنسيق مع الجهات المعنية الأخرى، للتصدي للشواغل البارزة في مجال السلامة وأيضا لمعالجة قلة التنفيذ الفعال (EI) للعناصر الحاسمة؛

ولمّا 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؛

وإذ تقرر بأنه قد لا يتوفر للدول الأعضاء جميعها الموارد البشرية والفنية والمالية المطلوبة للقيام بمراقبة السلامة الجوية و/أو مهام التحقيق على النحو الملائم؛

وإذ تقرر بأن إنشاء هيئات إقليمية ودون إقليمية لمراقبة السلامة الجوية وسلامة الطيران، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOs) والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (RAIOs) وآليات التعاون في التحقيق (ICMs)، يمكن أن يكون مفيداً جداً في مساعدة الدول الأعضاء للاستئصال للالتزامات على الوفاء بالتزاماتها 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 و/أو التحقيق في الحوادث والوقائع؛

وإذ تذكر بأن الالتزامات المتعلقة بمراقبة السلامة الجوية و/أو التحقيق في الحوادث والوقائع تقع حصرياً على عاتق الدول الأعضاء باعتبارها الدول الموقعة على الاتفاقية، فضلاً عن كونها مسؤولة عن تنفيذ قواعد الإيكاو القياسية، وأنه لا يجوز للدول في هذا الصدد أن تقرر، في هذا الصدد على أساس طوعي، تفويض مهام ووظائف معينة للمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع، بناء على الوثائق القانونية السليمة، وأن يكون من المفهوم أن كلمة "الدول" تتضمن المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع في الحالات التي ينطبق فيها ذلك؛

وإذ تذكر بأن المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (2018) (AN-Conf/13) قد أوصى بأن تمضي 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 بالمساعدة والنظم الإدارية وتحليل التكاليف والمنافع وغيرها من الشواغل المطروحة في هذا المؤتمر؛

وإذ تقرر بضرورة تطوير النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية وتحويله إلى برنامج تقييم للمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (RRAP) بحيث يعمل على تقييم قدرات وإمكانيات المنظمات الإقليمية من الفئتين وآليات التعاون في التحقيق، بهدف تعزيز هذه المنظمات وتحسين فعاليتها وكفاءتها في دعم الدول؛

وإذ تقرر 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؛

وإذ تقرر بالاعتراف بأن مجموعات من الدول الأعضاء قد تقرر إنشاء نظم إقليمية للطيران، يكون الأساس القانوني لها قائماً على وسيلة واحدة أو مزيج من الوسائل التي تشمل، على سبيل المثال لا الحصر، الأطر العامة الإقليمية أو معاهدة دولية أو التشريعات الأساسية الوطنية، بهدف إرساء وتنطوي على قواعد مشتركة وإشراف ينطبق في الدول الأعضاء المشاركة؛

وإذ تقرر 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 المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع والدول الأعضاء والإيكو والأطراف الأخرى المعنية بعمليات الطيران المدني؛

وإذ تذكر بقرار الجمعية العمومية ٣٧-١٦ الذي يسلم بإنشاء الصندوق المخصص للسلامة (SAFE) للعمل كآلية لجمع وتخصيص التبرعات المقدمة من الدول وغيرها من المانحين من أجل دعم برامج الإيكو في مجالي السلامة والملاحة الجوية بهدف تحسين سلامة الطيران المدني من خلال معالجة أوجه القصور الخطيرة في مجال السلامة لدى الدول الأعضاء التي تقتصر إلى الإمكانات المالية للقيام بذلك؛

وإذ تقرر 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، بمواصلة تنفيذ برنامج منسق وتعاوني لدعم التنفيذ 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 والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع المجموعات 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 الإيكو؛

٤- **وتكلف** المجلس بدعم تنفيذ ومواصلة بتطوير "النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية" (GASOS) وتحويله إلى برنامج تقييم المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (RRAP)، على أن يكون من بين أهدافه تحقيق الاستفادة من أوجه التنسيق والتوافق مع "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة" (USOAP)، فيما يخص التدابير اللازمة لتعزيز وتقييم ودعم المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية أو والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع فيما تبذله من جهود 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 من فهم تلك الدول بالتزاماتها بالتزاماتها ومسؤولياتها بموجب اتفاقية شيكاغو؛

٥- **تكلف** المجلس بالاستمرار في بناء شراكات جديدة وتدعيم الشراكات الحالية الشراكة مع الدول الأعضاء والصناعة وأصحاب المصلحة الآخرين في مجال سلامة الطيران و من أجل تسهيل تقديم المساعدة المالية والفنية إلى الدول وإلى هيئات السلامة الإقليمية ودون الإقليمية ومراقبة السلامة الجوية وهيئات التحقيق، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع، من أجل تعزيز قدراتها السلامة وتقوية القدرات على مراقبة السلامة؛

٦- **تكلف** المجلس بمواصلة تحليل المعلومات ذات الصلة والأساسية بالنسبة للسلامة لتحديد الوسائل الفعالة لتقديم المساعدة دعم التنفيذ للدول والهيئات الإقليمية ودون الإقليمية المعنية السلامة الجوية ومراقبة السلامة الجوية وإجراء التحقيق، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع؛

٧- **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- **تحث** الدول الأعضاء على أن تستفيد من "برنامج إجراءات الطيران"، حيثما يكون متاحاً، لتنفيذ الملاحق القائمة على الأداء؛ وأن تقدم، بالإضافة إلى ذلك، المساعدة (المالية أو غيرها) لضمان الاستمرارية والاستدامة؛

١٠=٨- **تحث** الدول الأعضاء على إقامة وتوطيد التعاون الإقليمي ودون الإقليمي لتحقيق أعلى درجات سلامة الطيران؛

٩- **تذكّر** الدول الأعضاء والصناعة وسائر الجهات المعنية بضرورة تقديم التبرعات إلى صندوق سلامة الطيران (SAFE) على النحو الذي يقضي به قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٦ لضمان توفير الدعم الفعال للتنفيذ في مجال السلامة إلى الدول و/أو آليات التعاون الإقليمي التي تحتاج إلى المساعدة؛

١٠=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؛

١١- **تشجع** الدول الأعضاء على أن تطلب من منظماتها الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية و/أو منظماتها الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع المشاركة في برنامج تقييم المنظمات الإقليمية من الفئتين (RRAP) من أجل تعزيز تلك المنظمات وتمكينها من تقديم خدمات أفضل لدولها الأعضاء كي يتسنى لها الوفاء بمسؤولياتها في مجال السلامة والتحقيق بموجب الاتفاقية؛

١٢- **تشجّع** الدول الأعضاء على إقامة الشراكات مع الدول الأخرى والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع والصناعة والمؤسسات المالية وغيرها من الشركاء في مجال سلامة الطيران بغية توطيد قدراتها في مجال مراقبة السلامة الجوية وإجراء التحقيق من أجل اضطلاع الدول بمسؤولياتها على الوجه الأمثل وتعزيز نظام الطيران المدني الدولي الآمن؛

١٣- **تشجّع** 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 وإجراء التحقيق وعلى أن تشارك في الهيئات الإقليمية ودون الإقليمية لسلامة الطيران وللمراقبة السلامة الجوية والتحقيق، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع؛

١٤- **تطلب** من ~~الأمين العام~~ المجلس أن ~~تضطلع~~ بضطلع بدور قيادي في تنسيق الجهود لمساعدة الدول على تسوية الشواغل البارزة في مجال السلامة من خلال وضع خطط عمل استراتيجية الإيكاو القطرية و/أو مقترحات مشاريع محددة ومساعدة الدول للحصول على الموارد المالية الضرورية لتمويل مشاريع المساعدة دعم التنفيذ هذه؛

١٥- **تحث** الدول الأعضاء والشركاء المعنيين في مجال السلامة على دعم تنفيذ الاستراتيجيات القطرية لمساعدة الدول على تسوية الشواغل البارزة لديها في مجال السلامة، وبناء قدرات مستدامة داخل الدول؛

١٦- **تطلب** إلى المجلس أن يقدم تقريراً إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية بشأن ~~التنفيذ الإجمالي لبرنامج~~ المساعدة الشامل سير أنشطة التعاون الإقليمي ودعم التنفيذ؛

١٧- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٩-٤٤ ٤٠-٦.