



الجمعية العمومية — الدورة الثانية والأربعون

تقرير اللجنة التنفيذية

عن البند ١٤ من جدول الأعمال

(مقدم من رئيس اللجنة التنفيذية)

أقرّت اللجنة التنفيذية التقرير المرفق بشأن البند ١٤ من جدول الأعمال. ويوصى بأن تعتمد
الجلسة العامة القرار ١/١٤.

ملاحظة — بعد إزالة هذا الغلاف، ينبغي إدراج ورقة العمل هذه في المكان المناسب في ملف التقارير

البند رقم ١٤: برنامجا التدقيق - نهج الرصد المستمر

تنفيذ برنامجي الإيكاو للتدقيق وفقاً لنهج الرصد المستمر

١٤-١ خلال مناقشة ورقة العمل A42-WP/4، أعربت اللجنة عن تقديرها للإيكاو ودولها الأعضاء للجهود التي بذلتها من أجل نجاح تنفيذ كل من البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) وفقاً لنهج الرصد المستمر (CMA)، والبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP) وفقاً لنهج الرصد المستمر، إلى جانب الدعم الذي قدمته لتنسيق أنشطة البرنامجين. ووافقت اللجنة على حث الدول الأعضاء على مواصلة المشاركة بشكل كامل في برنامجي الإيكاو للتدقيق، وتجنب طلب تأجيل أو إلغاء عمليات التدقيق المقررة دون سبب وجيه، نظراً إلى الأثر السلبي الذي تخلفه هذه الطلبات على تنفيذ البرنامجين. كما شجعت اللجنة الجهات المانحة على مواصلة تقديم المساهمات الطوعية لدعم هذه المبادرات.

١٤-٢ وفي ورقة العمل A42-WP/315، اقترحت نيوزيلندا، برعاية مشتركة من أستراليا وكندا، إنشاء مجموعة من الخبراء الفنيين لتقديم تقرير إلى المجلس يتضمن توصيات بإدخال تحسينات على برنامجي الإيكاو للتدقيق، استناداً إلى المناقشات التي دارت في المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/14) في عام ٢٠٢٤، ودعم الانتقال إلى أطر تركز على النتائج وتستند إلى المخاطر. وفي ورقة العمل A42-WP/376، طلبت الولايات المتحدة الاعتماد على المخاطر عند ترتيب أولويات أنشطة برنامجي الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP CMA)، وطلبت أن تنفذ الإيكاو سائر التوصيات التي قدمتها مجموعات الخبراء. ولدى استعراض هذه الورقات، أشارت اللجنة إلى أهمية مواصلة المناقشات بشأن كل برنامج تدقيق في إطار مجموعة الخبراء التابعة له. علاوة على ذلك، هناك بالفعل فرقة خبراء معنية بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA) تمارس عملها، وقد سبق تكليفها بإجراء استعراض شامل لبرنامج تدقيق الأمن واقتراح تحسينات لضمان أن يكون البرنامج قائماً على المخاطر ويركز على النتائج وفعالاً. وأشارت اللجنة إلى فوائد إجراء استعراض دوري لبرنامج تدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر، وأيدت إنشاء فريق لتقديم توصيات إلى المجلس بشأن تطوير برنامجي الإيكاو العالمي للتدقيق، ليظل ملائماً في ظل بيئة متزايدة التعقيد، ويركز على البيانات أكثر من ذي قبل، وليكون على دراية بالمخاطر، ويركز على النتائج، مع ضمان خضوعه للمساءلة وتحسينه بشكل مستمر. لذا، وافقت اللجنة على إحالة المقترحات الواردة في ورقة العمل A42-WP/376 إلى الفريق للنظر فيها. ولتعزيز كفاءة الدول الأعضاء والإيكاو في استخدام الموارد، أوصت اللجنة كذلك بإنشاء آلية تنسيق بين مجموعة الخبراء التابعة للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران ومجموعة الخبراء التابعة للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، لمواجهة التحديات المشتركة وتقديم توصيات تنطبق على برنامجي التدقيق، ومن ثم تيسير التعاون. وشددت اللجنة على ضرورة الاستمرار في الوفاء بالحد الأدنى من الشروط التي تحددها القواعد القياسية، حتى عند تنفيذ الرقابة القائمة على المخاطر، ووافقت اللجنة على إحالة المقترحات الواردة في ورقة العمل A42-WP/315 إلى كلتا المجموعتين للنظر فيها.

١٤-٣ ولاحظت اللجنة كذلك أن الإيكاو قد تبنت، منذ اعتماد نهج الرصد المستمر، نهجاً قائماً على المخاطر لتحديد أولويات الدول في أنشطة البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية والبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، وأنها أدخلت تحسينات على البرنامجين على أساس توصيات مجموعة الخبراء، مع مراعاة توافر الموارد والحاجة إلى تشغيل البرنامجين بشكل مستمر ومنسق.

١٤-٤ وفي ورقة العمل A42-WP/436، التتقيح رقم ١، اقترحت بنغلاديش أن يتم الإشراف على الملحق التاسع - "التسهيلات" حصرياً في إطار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر، دون استخدام الإطار الإلكتروني للبرنامج العالمي، لاستيفاء قائمة مراجعة الامتثال (CCs) وقاعدة بيانات نظام الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات (EFOD). وأشارت اللجنة إلى أهمية الامتثال لقواعد الملحق التاسع التي سيبلغ عنها عبر قاعدة بيانات نظام الإبلاغ الإلكتروني، وبضرورة الإبقاء في هذا الصدد على الترتيبات الراهنة. علاوة على ذلك، ليس من الملائم تدقيق الملحق التاسع برمته في إطار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر، نظراً إلى تنوع المواضيع التي يغطيها هذا الملحق، وإلى أن بعض هذه المواضيع يجري تدقيقها في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر.

تطوير البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر

١٤-٥ أقرت اللجنة بفعالية وأهمية البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر، وبالتحسينات التي أفرزها في مجال السلامة على الصعيد العالمي، وبخطة التطوير وفق محاور العمل الواردة في الورقة A42-WP/5 التي قدمها المجلس. ورحبت اللجنة بالأنشطة المزمعة، وأيدت محاور العمل والجدول الزمني المقترحة لتطوير البرنامج العالمي، مع إدخال تعديلات معينة أسفرت عنها المناقشات المشار إليها في الفقرة ١٤-٢. كما أشارت في الوقت ذاته إلى فوائد زيادة استخدام البيانات لأغراض المراقبة، مما يتيح استخدام نهج يقوم على المخاطر والأداء بشكل أكبر، ويمكن من استخدام الموارد بكفاءة. كما أحاطت اللجنة علماً بالإجراءات التي تنطبق على إدارة البيانات في الإطار الإلكتروني (OLF) للبرنامج.

١٤-٦ وفي ورقة العمل A42-WP/97، اقترحت الإمارات العربية المتحدة اعتراف الإيكاو رسمياً بالمتخصصين في البضائع الخطرة، وتعيينهم كمصدقين في إطار أنشطة البرنامج العالمي. وفي ورقة العمل A42-WP/265، اقترحت كازاخستان أن تعزز الإيكاو منهجية التدقيق التي تتبعها من خلال إشراك متخصصين قانونيين، خاصة ممن لديهم خبرة في قانون الطيران، في فرق التدقيق لتحسين تقييم العنصر الحاسم ١ (ع.ح.١): تشريعات الطيران الأساسية، والعنصر الحاسم ٨ (ع.ح.٨): حل المسائل الخاصة بالسلامة. وأحاطت اللجنة علماً بأن إضافة خبير إلى أنشطة البرنامج العالمي للتدقيق يمثل زيادة كبيرة في تكلفة كل نشاط، وبالتالي سيؤدي إلى زيادة العجز في الميزانية المخصصة لأنشطة البرنامج. وفيما يخص ورقة العمل A42-WP/97 على وجه الخصوص، أشارت اللجنة إلى أن الهيكل الحالي للبروتوكولات المطبقة في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر تلبي متطلبات التدقيق فيما يخص أحكام البضائع الخطرة. ووافقت اللجنة على إحالة المسائل المطروحة في ورقة العمل A42-WP/265 إلى مجموعة الخبراء المقترح إنشاؤها والمشار إليها في الفقرة ١٤-٢ لمواصلة النظر فيها.

١٤-٧ وفي ورقة العمل A42-WP/497، اقترحت البرازيل، بدعم من الدول الأعضاء ١ في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC)، أن تُعد الإيكاو دراسة لتتقيح أسئلة البروتوكول (PQs) المتعلقة بتنفيذ القواعد القياسية والتوصيات الدولية (SARPs) الجديدة دون إبطاء لتحسين تقييم سلامة وجودة عمليات إعداد القواعد التنظيمية والتشريعية الوطنية، مما يؤدي إلى تقوية عملية صنع القرار على المستوى الوطني. وأشارت اللجنة إلى ضرورة أن ينظر برنامجا التدقيق في جهود الدول الرامية

^١ الأرجنتين وبليز وبوليفيا (جمهورية - المتعددة القوميات) وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا والجمهورية الدومينيكية والإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وباراغواي وبيرو وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية)

إلى إدراج الملاحق والتعديلات الجديدة في أطرها الوطنية، وهو ما يستغرق بطبيعته وقتاً ويتطلب إجراء مداولات، ووافقت على إحالة المسائل المطروحة في هذه الورقة إلى المجموعات المختصة لمواصلة النظر فيها.

٨-١٤ وفي ورقة العمل A42-WP/429، اقترح الأردن، نيابة عن الدول الأعضاء ٢ في المنظمة العربية للطيران المدني (ACAO)، أن تتحول الدول الأعضاء من أسلوب التحضير للتدقيق على وجه التحديد إلى نهج منتظم ومستمر لرصد الامتثال. وهذا يستتبع إنشاء كيان مخصص لرصد الامتثال ضمن الهياكل الوطنية للإشراف على الطيران لضمان الجاهزية والاستعداد الدائمين لعمليات الإيكاو للتدقيق. وأشارت اللجنة إلى أن الدول تتمتع بالسيادة في تحديد هيكلها الإداري ووسائل الاضطلاع بوظائفها ومسؤولياتها فيما يتعلق بالرقابة على السلامة. وبموجب مفهوم نهج الرصد المستمر، أشارت اللجنة إلى أنه يُنظر أيضاً من الدول أن تتواصل مع الإيكاو باستمرار، وأن تقدم تحديثات لبياناتها ومعلوماتها لتمكين المنظمة من التخطيط لأنشطة البرنامج العالمي وفقاً لذلك. وتقدم الإيكاو في "دليل البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر" (الوثيقة Doc 9735)، إرشادات لهذه التفاعلات المستمرة للدول مع البرنامج العالمي.

٩-١٤ ودعت ورقة العمل A42-WP/388، المقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) والمجلس الدولي لطيران رجال الأعمال (IBAC)، برعاية مشتركة من المجلس الدولي للمطارات (ACI)، إلى استخدام معلومات السلامة بشكل أكثر انتظاماً، وتحديداً في الأنشطة التي درج البرنامج العالمي على تنفيذها، وتقييم تنفيذ برامج السلامة الوطنية (SSPIA)، لإثراء وتطوير القواعد القياسية والتوصيات الدولية (SARPs) والمواد الإرشادية للإيكاو. وأوصت اللجنة بأن تستحدث الإيكاو آلية منظمة لضمان حصول مجموعات الخبراء التابعة للإيكاو بشكل منهجي على المعلومات التحليلية ذات الصلة بالسلامة والمستمدة من أنشطة البرنامج العالمي.

١٠-١٤ وفي ورقة العمل A42-WP/68، اقترحت جنوب أفريقيا أن تحسن الإيكاو تقارير البرنامج العالمي، من خلال تقسيم الدول الأعضاء إلى مجموعات على أساس حجم أنشطتها في مجال الطيران المدني ومدى وتعقيد تلك الأنشطة، وذلك في إطار أدوات الإبلاغ الحالية، مثل النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها (iSTARS)، مما يسمح بإجراء مقارنات أكثر جدوى ويعزز أهمية التعاون. وأوصت اللجنة بأن تحسن الإيكاو التقارير التي تسرد بيانات البرنامج العالمي وتحليلاته، بحيث توضح حجم أنشطة الطيران المدني ومدى تعقيدها في الدول الأعضاء.

١١-١٤ وورقة العمل A42-WP/69، التي قدمتها جنوب أفريقيا أيضاً، حثت الإيكاو على إعادة النظر في استخدام بيانات السلامة ونتائج التدقيق المقدمة من الجهات الخارجية عند الاضطلاع بأنشطة البرنامج العالمي. ودعا الاقتراح إلى الاعتماد فقط على البرنامج العالمي لتقييم قدرات الدول على مراقبة السلامة. وأحاطت اللجنة علماً بأن الإيكاو تستخدم، اتساقاً مع مبادئ نهج الرصد المستمر وتوصيات مجموعات الخبراء، بيانات ومعلومات ليس فقط من البرنامج العالمي، بل أيضاً من مصادر خارجية، لتحديد أولويات الدول في أنشطة البرنامج العالمي، وتحديد نطاق هذه الأنشطة. بيد أن أسئلة البروتوكولات لا تُحدد إلا من خلال نشاط البرنامج العالمي بناءً على الأدلة المقدمة.

١٢-١٤ وفي ورقة العمل A42-WP/437، التنقيح رقم ١، المقدمة من الاتحاد الروسي، برعاية مشتركة من لجنة الطيران المشتركة بين الدول (IAC)، دعا الاتحاد الروسي الإيكاو إلى النظر في سياسة تكفل تكافؤ فرص الدول الأعضاء في خدمات

^٢ الجزائر والبحرين وجزر القمر وجيبوتي ومصر والعراق والأردن والكويت ولبنان وليبيا وموريتانيا والمغرب وعمان وفلسطين وقطر والمملكة العربية السعودية والصومال والسودان والجمهورية العربية السورية وتونس والإمارات العربية المتحدة واليمن.

النقل الجوي الدولي من خلال عملية غير متحيزة سياسياً لتحديد حالة "الشاغل البارز في مجال السلامة" والإبقاء عليها، بحيث تستند فقط إلى الاعتبارات الفنية والشفافية. وطُلب كذلك في مشروع قرار الجمعية العمومية، الملحق بهذه الورقة أن "تلغي الجمعية القرار ٤١-٢" المتعلق بمخالفات الاتحاد الروسي لاتفاقية شيكاغو. وأشارت اللجنة إلى أنها قد اتفقت، عند بحث ورقة العمل A42-WP/53 في إطار البند ٢٢ من جدول الأعمال، على أن توصي الجلسة العامة بإعادة التأكيد على أن يظل قرار الجمعية ٤١-٢ سارياً.

١٣-١٤ وأُحيط علماً بورقتي المعلومات A42-WP/373 المقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي و A42-WP/604 المقدمة من الصين.

١٤-١٤ وفي ضوء المناقشة، اتفقت اللجنة على عرض القرار التالي على الجلسة العامة لاعتماده، ليحل محل قرار الجمعية العمومية رقم ٤٠-١٣.

القرار ١/١٤: 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 قوياً ومناسباً ومحدثاً؛

ولما كان المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا (HLCC) قد قدم توصيات إلى الإيكاو 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 من أجل البرنامج، والذي يتضمن عدة أمور من بينها وضع إجراءات محددة لاستخدام وتنظيم وحماية المعلومات الهامة المستمدة من البرنامج، مع دعم أنشطة الدول الأعضاء في الوقت ذاته؛

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؛ وتذكّر 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؛

وتدرك أن الأمين العام قد اتخذ الخطوات الملائمة لضمان إنشاء آلية مستقلة لضمان الجودة تُستخدم لرصد وتقييم جودة هذا البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية؛

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

وتقرّ 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 (EC)، ومؤسسة سلامة الطيران (FSF)، والاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا) والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)؛

وتقرّ بأن الشفافية وتبادل معلومات السلامة يمثلان إحدى وتحليلها هي من بين دعائم سلامة شبكة النقل الجوي؛

وتقرّ 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 والاستهداء 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 أحدثتها 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 والتي وافق عليها المجلس وتوصيات المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا الثالث عشر للجنة الملاحة الجوية في هذا الشأن؛

٤- تكلف الأمين العام باستخدام أدوات الرصد المستمر والتدقيق المتاحة استخداماً فعالاً لضمان استخدام الموارد بشكل موجّه من أجل البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر؛

٥- 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 السابع - "علامات الجنسية وتسجيل الطائرات" والملحق الثامن - "صلاحية الطائرات للطيران" والملحق العاشر - "اتصالات الطيران" 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"؛

٦- 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؛

٧- تكلف الأمين العام بتحليل أسباب انخفاض أو عدم استدامة معدل التنفيذ الفعال من جانب الدول لنظام مراقبة السلامة، وتحديد الوسائل الملائمة لزيادة الفعالية؛

٨- تكلف الأمين العام بالاستمرار في ضمان المحافظة على آلية ضمان الجودة التي أنشئت لرصد وتقييم نوعية البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر، وشفافية جميع جوانب عمليات الرصد المستمر؛

٧-٩ - **تكلف** الأمين العام بمواصلة عرض الشواغل الأمنية الخطيرة، وفقاً للإجراءات المعمول بها بشأن تبادل معلومات السلامة، مع الجهات المعنية المهمة بالأمر والجمهور للسماح لهم باتخاذ قرارات مدروسة بشأن سلامة النقل الجوي؛

٨-١٠ - **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؛

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

٩-١٢ = **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 السريّة من أجل تخفيف العبء على الدول الناشئة عن عمليات التدقيق أو التفتيش المتكررة ولخفض ازدواج الجهود والوقوف على أوجه تآزر لتحسين فعالية البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر أنشطة الرصد؛

١٣-١٣ - **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؛

١٤-١٤ - **تحث** الدول الأعضاء على دعم الإيكاو في تحقيق تطور "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقاً لنهج الرصد المستمر" وعلى إعاره موظفين فنيين مؤهلين وذوي خبرة إلى الإيكاو لأجل طويل أو قصير، إذا كانت قادرة على ذلك، حتى يتسنى للمنظمة مواصلة تنفيذ هذا البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر بنجاح؛

١٥-١٥ - **تحث** الدول الأعضاء والمنظمات الدولية والجهات المانحة والجهات المعنية الأخرى على توفير الإسهامات الطوعية لدعم أنشطة تطوير وتشغيل البرنامج؛

١٦-١٦ - **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؛

١٧-١٧ - **تحث** جميع الدول الأعضاء على أن تتعاون مع الإيكاو وأن تقبل قدر المستطاع أنشطة الرصد المستمر وفقاً للمواعيد المقررة التي تحددها المنظمة، بما في ذلك عمليات التدقيق وبعثات التحقق وأنشطة التحقق خارج الموقع، حتى يسهل تنفيذ البرنامج بسلامة؛

١٨-١٨ - **تحث** جميع الدول الأعضاء على تنفيذ خطط العمل التصحيحية لمعالجة الاستنتاجات التي أسفرت عنها أنشطة برنامج التدقيق؛

١٩-١٩ - **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؛

- ١٦-٢٠- تشجّع الدول الأعضاء على الاستفادة الكاملة من معلومات السلامة المتاحة عند قيامها بعمليات مراقبة السلامة الجوية، ولاسيما في سياق عمليات التفتيش المنصوص عليها في المادة السادسة عشرة من اتفاقية شيكاغو؛
- ١٧-٢١- تُذكّر 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؛
- ١٨-٢٢- 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؛
- ١٩-٢٣- تُعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٧-٤٠-١٣.

التطورات المتعلقة بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA)

١٤-١٥ في ورقة العمل A42-WP/486، التتقيح رقم ١ (بالإنجليزية فقط)، أيد الاتحاد الروسي تعزيز نظم الرقابة الدولية والوطنية على حد سواء، وطلب أن تتقصى الإيكاف إمكانية دمج مرحلة تنفيذ خطة عمل الدولة التصحيحية (CAP) عند تقييم استدامة أداء الرقابة الحكومية وتنفيذ المحطات الرئيسية في الخطة العالمية لأمن الطيران (GASep). وأشارت اللجنة إلى إنشاء فرقة خبراء معنية بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر لإجراء استعراض شامل، ورأت أنه ينبغي إحالة الاقتراح إلى هذه الفرقة للنظر فيه في إطار برنامج عملها.

— انتهى —