



الجمعية العمومية - الدورة الأربعون

اللجنة الفنية

مشروع نص التقرير

عن

البند ٢٩ من جدول الأعمال

المادة المرفقة بشأن البند ٢٩ من جدول الأعمال مُقدّمة لكي تنظر فيها
اللجنة الفنية.

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

المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs)

١-٢٩ استعرضت اللجنة الوثيقة A40-WP/53 التفتيح رقم ١، المُقدّمة من مجلس الإيكاو، التي تضمّنت مشروع قرار للجمعية العمومية يتعلق بالمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs). ولاحظت اللجنة أن المجلس قد وافق مؤخراً على الاختصاصات المُنقّحة للمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية ومناغمة أنشطتها، مع إتاحة بعض المرونة لتلبية احتياجات كل منطقة. كما لاحظت اللجنة أنه سيجري، في إطار الاختصاصات، استكشاف سبل استخدام أدوات المتابعة لبيان التقدّم المُحرز على الصعيد الإقليمي بشأن التنفيذ. وأقرت اللجنة بأن بعض هذه المجموعات الإقليمية تحتاج إلى عقد اجتماعات بصورة أكثر تواتراً، ووافقت على التوصية بالتوفيق بين جداول اجتماعات هذه المجموعات ومتطلبات تقديم التقارير سنوياً إلى المجلس. ووافقت اللجنة أيضاً على أن تجتمع هذه المجموعات في المستقبل مع رفع تقارير بنتائج اجتماعاتها إلى المجلس سنوياً.

٢-٢٩ واستعرضت اللجنة الوثيقة A40-WP/334، المُقدّمة من كولومبيا ویرعاية الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC)١، والتي اقترحت دمج التحليل لنتائج تدقيق برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) في الاختصاصات المُنقّحة للمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية. ولاحظت اللجنة أنه سيجري استعراض المنهجية الموحّدة من أجل تحديد أوجه القصور، وذلك بالتنسيق الوثيق مع برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية لتحديد حل قابل للتطبيق يمكن دمجه في الخطط الإقليمية للملاحة الجوية و/أو في الخطط الإقليمية للسلامة الجوية.

٣-٢٩ وناقشت اللجنة الوثيقة A40-WP/276، المُقدّمة من كندا ونيوزيلندا، فيما يتعلق بزيادة كفاءة المجموعات الإقليمية التابعة للإيكاو، حيث دعت الوثيقة إلى دعم وتشجيع الكيانات الإقليمية لكي تعمل بكفاءة وسلاسة. وأبدت اللجنة تأييدها للأنشطة التي تعزز استمرار العمل السلس للمجموعات الفنية الإقليمية التابعة للإيكاو وشجعت المبادرات التي تدعم الأداء الفعّال والإيجابي في جميع الهيئات الإقليمية، مما يقلل العبء الإداري مع زيادة المرونة والإنتاجية. وأقرت اللجنة بأن الاختصاصات المعتمدة مؤخراً للمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية ينبغي أن تعالج تبادل أفضل الممارسات والدروس المستخلصة لضمان أن تسهم جميع الكيانات الإقليمية التابعة للإيكاو في جني فوائد التعاون الناجح والفعّال.

٤-٢٩ واستعرضت اللجنة الوثيقة A40-WP/410، المُقدّمة من الجمهورية الدومينيكية، في ما يتعلق بالافتقار إلى قواعد قياسية واضحة وشاملة في مجال تقديم خدمات الملاحة الجوية، وإنشاء مجموعة رصد قياسية. ومع الإحاطة علماً بأن عملية وضع القواعد القياسية في الإيكاو عملية راسخة ومحددة بدقة من قبل لجنة الملاحة الجوية والمجلس، لم تبد اللجنة تأييداً للإجراءات المقترحة الواردة في الورقة. وأشارت اللجنة إلى أن إمكانية التشغيل المتبادل فيما بين الأقاليم هي مسألة يجري تناولها من خلال أنشطة التخطيط والتنفيذ التي تقوم بها المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية والأعضاء فيها.

^١ بليرز وبوليفيا والبرازيل وشيلي وكوستاريكا وكوبا والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس ونيكاراغوا وباراغواي وبيرو وجمهورية فنزويلا البوليفارية.

٥-٢٩ واستعرضت اللجنة الوثيقة A40-WP/432، المُقدّمة من بيرو بدعم من دول أمريكا الجنوبية الأعضاء في الإيكاو والدول الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني^٢، والتي قدمت معلومات عن العمل الذي يقوم به إقليم أمريكا الجنوبية في إطار النهج المنسق والمتكامل من أجل تحديد الأولويات الإقليمية. وشجعت اللجنة على المشاركة بنشاط في المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية، وأشارت إلى أن مشروع القرار (الوارد في ورقة العمل A40-WP/53)، يشجع الدول والمنظمات الإقليمية وأوساط الصناعة ككل على المشاركة بنشاط والالتزام في عمل المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية وفي الكيانات المساهمة في كل منها. كما أُشير إلى أن الاختصاصات المعتمدة من المجلس توفر المرونة اللازمة للمجموعات الإقليمية لتلبية احتياجات منطقة كل منها.

٦-٢٩ واستعرضت اللجنة الوثيقة A40-WP/332 والتصويب رقم ١ لها، المُقدّمين من الجمهورية الدومينيكية، في ما يتعلق بوضع مؤشرات استباقية إقليمية. وأبلغت اللجنة بأن العمل جارٍ فيما يخص مؤشرات أداء السلامة وأقرت اللجنة بأن الإيكاو لديها عدة مبادرات جارية تتناول هذه المسألة. وأشارت اللجنة إلى أن الدول مُكفّفة في إطار اختصاصات المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية بالمساهمة في تطوير وتنفيذ خطط السلامة الإقليمية للطيران وأنه ينبغي عليها تقديم تقارير عن التقدم المحرز باستخدام مؤشرات أداء السلامة الواردة في الخطة العالمية للسلامة الجوية.

٧-٢٩ وفي ضوء المناقشة التي دارت، وافقت اللجنة على تقديم قرار الجمعية العمومية التالي لكي تعتمده الجلسة العامة:

القرار ١/٢٩: الآليات الإقليمية لدعم التنفيذ

لما كانت الإيكاو تسعى إلى بلوغ الهدف المتمثل في تحقيق تطوّر الطيران المدني بشكل آمن ومنظّم عبر التعاون بين الدول الأعضاء وغيرها من الجهات المعنية؛

ولما كان إحرار مزيد من التقدم في تحسين سلامة وسعة وكفاءة الطيران المدني على المستوى العالمي يتحقّق على نحو أفضل تحت قيادة الإيكاو من خلال اتباع نهج إقليمي تعاوني وتعاودي ومنسق وبالشراكة مع جميع الجهات المعنية؛

وإقراراً بأن المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) تُستخدم كمنشآت تعاونية إقليمية تقوم بتحديد الأولويات الإقليمية ووضع وصيانة الخطط العالمية للملاحة الجوية وما يتصل بها من برامج عمل، وذلك استناداً إلى الوثيقة "الخطة العالمية للملاحة الجوية" (GANP, Doc 9750) وأحكام الإيكاو في هذا الشأن؛

وإقراراً بأن المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASG) تُستخدم كمنشآت تعاونية إقليمية تقوم بتحديد الأولويات الإقليمية ووضع وصيانة الخطط العالمية للسلامة الجوية وما يتصل بها من برامج عمل، وذلك استناداً إلى الوثيقة "الخطة العالمية للسلامة الجوية" (GASP, Doc 10004) وأحكام الإيكاو في هذا الشأن، مع مراعاة الجهود المبذولة على مستوى قطاع الطيران والمستويات العالمي والإقليمي ودون الإقليمي والوطني للمضي في تعزيز سلامة الطيران على المستوى العالمي؛

وإقراراً بأن المواظبة على عقد اجتماعات لكل من المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASG) من شأنها أن تعزز وتسجّل التقدم الإقليمي المحرز من حيث التخطيط والتنفيذ؛

^٢ بليز وبوليفيا والبرازيل وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا واکوادور والسلفادور وغواتيمالا وغيانا وهندوراس ونيكاراغوا وبنما وباراغواي واوروغواي وجمهورية فنزويلا البوليفارية.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تأخذ علماً بالاختصاصات المنقحة والمنسقة لكل من المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs) دعماً لتنفيذ وتحديث "الخطة العالمية للملاحة الجوية" (GANP) و"الخطة العالمية للسلامة الجوية" (GASP)؛
- ٢- تقرّر بأن الإيكاو يجب أن تدعم المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs) في تحقيق مختلف الأهداف الاستراتيجية للمنظمة؛
- ٣- تحثّ الدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية والدولية ومقدمي الخدمات وأوساط الطيران على المشاركة في أعمال المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs) والهيئات المساهمة لديها، لتحقيق عدة أمور منها إعداد وتنفيذ الخطط للملاحة الجوية والسلامة الجوية وذلك بشكل مستمر ومنسق؛
- ٤- تحثّ الدول الأعضاء على أن تُعرب عمّا يلزم من إرادة سياسية لاتخاذ الإجراءات التصحيحية لمعالجة الشواغل المتعلقة بالسلامة وأوجه القصور في الملاحة الجوية والتي تم تحديدها في إطار عملية التخطيط الإقليمي للإيكاو؛
- ٥- تحثّ الدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية والدولية ومقدمي الخدمات وأوساط الطيران على العمل كشركاء في المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs) والاعتراف بأن التزاماتها المشتركة تشكل عنصراً أساسياً للنجاح في تحسين مستوى تنفيذ الخطط الإقليمية والسلامة على المستوى العالمي؛
- ٦- تكلف المجلس باستعراض التحديات التي تُواجهها الأقاليم على مستوى التنفيذ، وفقاً للتقارير المقدّمة من المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs)، وإطلاع الجمعية العمومية، كلما لزم الأمر، بشأن الإجراءات المتخذة لمواصلة تحسين مستوى الآليات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ.
- ٧- تكلف المجلس بضمان قيام المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs) برفع تقارير سنوية عن التقدم المحرز من حيث التنفيذ فضلاً عن التحديات التي واجهتها المجموعات.

التعاون الإقليمي في التحقيق في الحوادث والحوادث

٨-٢٩ استعرضت اللجنة الوثيقة A40-WP/74، المقدّمة من الدول الأعضاء في مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية^٢، التي تناولت تأسيس المجموعة الإقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات (GRIAA) في منطقة أمريكا الوسطى، ودعت الوثيقة الدول إلى دعم إنشاء المجموعة الإقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، وشجعت الدول الأخرى على إنشاء منظمات إقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات في أقاليمها (RAIOS) كوسيلة لتحسين الموارد اللازمة في مجال التحقيق في الحوادث. وأقرت اللجنة بحسن تنظيم النهج القائم على ثلاث مراحل لإنشاء المجموعة الإقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، وأوصت بتشجيع الدول التي تواجه تحديات في تنفيذ مسؤولياتها في التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات على النحو الوارد في الملحق الثالث عشر على إيلاء الاعتبار الواجب لإنشاء منظمات إقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات.

^٢ بليز وكوستاريكا والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس ونيكاراغوا.

٢٩-٩ واستعرضت اللجنة الوثيقة A40-WP/111، المُقدّمة من فنلندا نيابةً عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه^٤، والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^٥؛ والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكونترول)، وبرعاية مشتركة من أستراليا ونيوزيلندا وجمهورية كوريا، في ما يتعلق بالتعاون الإقليمي في التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات. وشدّدت ورقة العمل على أن هناك نماذج مختلفة للتعاون لا تتطلب إنشاء منظمة إقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات على النحو الوارد في وثيقة الإيكاو Doc 9946، دليل بشأن المنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع. ومن الأمثلة التي استشهدت بها الوثيقة الشبكة الأوروبية لسلطات التحقيق في مجال سلامة الطيران المدني (ENCASIA)، وآلية التعاون الإقليمي للتحقيق في حوادث الطائرات (ARCM) في أمريكا الجنوبية. ووافقت اللجنة على ضرورة استعراض الوثيقة Doc 9946 وتوسيع نطاقها لكي تعكس النماذج القائمة الأخرى لآليات التعاون في مجال التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات. وتحقيقاً لهذا الغرض، فقد أوصت اللجنة بأن يستعرض المجلس هذا الاقتراح في ما يتعلق بالأولويات القائمة المُمولة من ميزانية الفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ والموارد المتاحة من خارج الميزانية.

٢٩-١٠ واستعرضت اللجنة الوثيقة A40-WP/155، المُقدّمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني بالنيابة عن الدول الأربع وخمسين الأعضاء فيها^٦، والتي دعت إلى إنشاء منظمات إقليمية إضافية للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات وأشارت إلى أن وجود منظمة واحدة في أفريقيا لا يكفي لأنها لا تغطي سوى سبع دول من إجمالي ٥٤ دولة. وإذ تعترف اللجنة بفوائد إنشاء منظمات إقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات في الدول التي تقف على الموارد الكافية للاضطلاع بالتزاماتها على النحو الوارد في الملحق الثالث عشر، فقد أكدت على أن مثل هذه المنظمات من شأنها أن تسهم في توحيد عمليات التحقيق وتحقق أفضل استفادة من الموارد فيما بين الدول الأفريقية. ووافقت اللجنة على التوصية بأن يدعم المجلس الدول الأفريقية من أجل إنشاء منظمات إقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات في إطار آليات التعاون الإقليمية وعلى نطاق أفريقيا، والنظر في وضع خطة عمل للدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني من أجل إنشاء منظمات إقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات. وتحقيقاً لهذا الغرض، فقد أوصت اللجنة بأن يستعرض المجلس هذه المقترحات فيما يتعلق بالأولويات القائمة المُمولة من ميزانية الفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ والموارد المتاحة من خارج الميزانية.

٢٩-١١ واستعرضت اللجنة الوثيقة A40-WP/95، المُقدّمة من دولة الإمارات العربية المتحدة، والتي اقترحت وضع خريطة طريق لإنشاء المنظمات الإقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات. ووصفت الورقة نهجاً من ثلاث مراحل لإنشاء منظمة إقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات استناداً إلى مستويات مختلفة من التعاون. واعترافاً بمزايا الإنشاء التدريجي للمنظمة الإقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، فقد وافقت اللجنة على أن توصي باستعراض وثيقة الإيكاو Doc 9946، دليل المنظمة الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع، وتوسيع نطاقها لتعكس المستويات المشار إليها من تعاون الدول في التحقيقات، بما في ذلك التوجيه الإضافي بشأن الدور الأساسي للمنظمة الإقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات. وتحقيقاً لهذا الغرض، فقد أوصت اللجنة بأن يستعرض المجلس هذا الاقتراح فيما يتعلق بالأولويات القائمة المُمولة من ميزانية الفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ والموارد المتاحة من خارج الميزانية.

^٤ النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص وتشيكيا والدنمارك واستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وهنغاريا وأيرلندا وإيطاليا ولاتفيا وليتوانيا ولكسمبورج ومالطة وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد والمملكة المتحدة.

^٥ ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وآيسلندا وجمهورية مولدوفا وموناكو والجبل الأسود ومقدونيا الشمالية وسان مارينو وصربيا وسويسرا وتركيا وأوكرانيا.

^٦ الجزائر وأنغولا وبنين وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي والرأس الأخضر والكاميرون وجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية وإريتريا وإسواتيني وأثيوبيا والغالابون وغامبيا وغانا وغينيا وغينيا بيساو وكينيا وليسوتو وليبيريا وليبيا ومدغشقر وملاوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزمبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وساوتومي وبرنسيبي والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان والسودان وتوغو وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزمبابوي.

٢٩-١٢ ناقشت اللجنة الوثيقة A40-WP/97، المُقدّمة من دولة الإمارات العربية المتحدة، والتي شدّدت على فوائد إنشاء مجموعات عمل إقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات لتلبية الحاجة إلى تعزيز فعالية نُظم التحقيق وتبادل التجارب في منطقة الشرق الأوسط. كما استعرضت اللجنة الوثيقة A40-WP/371، المُقدّمة من الأرجنتين، والتي اقترحت الاعتراف بآلية التعاون الإقليمي للتحقيق في حوادث الطائرات باعتبارها هيئة معتمدة تابعة لقسم التحقيق في الحوادث، ودعت الإيكاو إلى تحديد أداة مناسبة لتوفير الأموال لآليات التعاون للتحقيق في الحوادث. وإذ أحاطت اللجنة علماً بالدعم الشامل لإنشاء المنظمات الإقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، فقد أقرت أيضاً بمزايا إنشاء آليات للتعاون داخل المناطق، وبفعالية آلية التعاون الإقليمي للتحقيق في حوادث الطائرات (ARCM). وشجعت اللجنة الدول على النظر في إنشاء مثل هذه الآليات كبديل عن المنظمات الإقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات (RAIOS). وفيما يتعلق بتحديد أداة لتوفير الأموال وإدارتها من أجل المنظمات الإقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات وآليات التعاون الإقليمي، فقد أُخطرت اللجنة بأن وثيقة الإيكاو Doc 9946، دليل المنظمة الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع، توفر إرشادات مُصمّمة خصيصاً من أجل تمويل نُظم التحقيق الإقليمية.

المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة

٢٩-١٣ واستعرضت اللجنة الوثيقة A40-WP/153، المُقدّمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC) باسم الدول الأعضاء الأربعة والخمسين فيها^٧، فيما يتعلق بالحاجة إلى توفير الدعم والمساعدة للمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي. واعترفت اللجنة بأن هذه المنظمات تؤدي دوراً هاماً في مجال السلامة الجوية، وأوصت ببحث الدول على دعم وتعزيز منظماتها الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية من خلال توفير آليات للتمويل الكافي والمستمر لهذه المنظمات، ومواصلة توسيع نطاق مهامها في مجال السلامة الجوية. وأقرت اللجنة بأن العديد من مبادرات الإيكاو التي تعالج القضايا المثارة في هذه الورقة، ومنها على سبيل المثال: النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية (GASOS)، والمنصة التعاونية للمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOO-CP)، والشراكة من أجل تقديم المساعدة على تنفيذ أنشطة السلامة الجوية (ASIAP) هي مبادرات جارية بالفعل.

٢٩-١٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/174 التي قدمتها اللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك) نيابة عن الدول الأعضاء فيها وعددها أربع وخمسون دولة^٨، وورقة العمل A40-WP/391، المقدمة من بوليفيا وشاركت في تقديمها دول أمريكا الجنوبية ولجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية^٩ فيما يتعلق بالتحقق الآلي من الإجازات التي تصدرها الدول المنضمة إلى اتفاقية رسمية في إطار نظام إجازات مشترك. وقد أحاطت اللجنة علماً بالتقدم الذي أحرزته دول أفريقيا الشرقية في هذا الشأن من خلال المنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية في المنطقة واتحاد أفريقيا الشرقية ووكالة مراقبة سلامة وأمن الطيران المدني في اتحاد أفريقيا الشرقية، إلى جانب التقدم المحرز من جانب دول أمريكا الجنوبية من خلال المنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية في المنطقة والجهاز الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة. واتفق أعضاء اللجنة على أنّ وثيقة "دليل إجراءات إعداد وإدارة النظام الوطني لإجازات العاملين" (Doc 9379) ينبغي مراجعتها للنظر في تعاون الدول ضمن منظمة إقليمية لمراقبة السلامة الجوية بشأن الاعتماد التلقائي للإجازات الممنوحة للعاملين. وأوصت اللجنة بأن يقوم المجلس باستعراض المقترح في ضوء الأولويات الحالية الممولة من ميزانية الفترة الثلاثية ٢٠٢٠-٢٠٢٢ وتوافر موارد إضافية

^٧ الجزائر وأنغولا وبنين وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي والرأس الأخضر والكاميرون وجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية وإريتريا وإسواتيني وأثيوبيا والغالابون وغامبيا وغانا وغينيا وبليساو وكينيا وليسوتو وليبيريا وليبيا ومدغشقر وملاوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزمبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وساو تومي وبرينسيبي والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان والسودان وتوغو وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزمبابوي.

^٨ بلير وشيلي وكوستاريكا وكوبا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وغيانا وهندوراس ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وجمهورية فنزويلا البوليفارية.

من خارج الميزانية، موصيةً أيضاً بأن تواصل الإيكاو تشجيع ودعم المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية في تنفيذ آليات الاعتماد التلقائي للإجازات في الدول الأعضاء فيها، التي لديها اللوائح التنظيمية المشتركة لإجازة العاملين. وأحاطت اللجنة علماً بخطط تنفيذ آليات مماثلة في أقاليم أخرى.

١٥-٢٩ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/404، المقدمة من كولومبيا وبرعاية الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية^٩، حيث دعت الورقة الجمعية العمومية إلى مواصلة دعمها لعمليات منح التراخيص لمنظمات الصيانة المعتمدة في بيئة تنظيمية متجانسة من خلال المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية، كما دعت إلى إعداد مواد إرشادية. وتم إبلاغ اللجنة بأنه يجري إعداد إطار عالمي ومبادرات إقليمية هدفها الحد من الازدواجية في أنشطة منح التراخيص والمراقبة إلى جانب صياغة الإرشادات، وذلك في ضوء توصيات المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة (٢٠١٥)، وقد تم تضمين كل ذلك في برنامج عمل الإيكاو. وأحاطت اللجنة علماً بالفوائد التي تجنيها الدول والقطاع من وجود آليات متعددة الجنسيات لاعتماد مؤسسات الصيانة المعتمدة.

١٦-٢٩ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/282 المقدمة من غيانا وسورينام، إذ دعت هذه الورقة الإيكاو إلى التعاون مع جهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي من أجل استحداث حلول مستدامة لمشكلة نقص مفتشي الهليكوبتر المؤهلين والخبراء المتخصصين في مجال العمليات وصلاحية الطائرات للطيران في إقليم أمريكا الجنوبية، مقترحة بأن تعتمد الإيكاو إلى تنسيق مشروع إقليمي في هذا الصدد. وتم إبلاغ اللجنة بأن نقص الخبراء المؤهلين في مجال سلامة الطيران المدني يُعد مشكلة عالمية، وأن العديد من مبادرات الإيكاو مثل الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران، وموقع القيادة للمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والنظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية وأداة مفتش السلامة في مجال الطيران المدني، كلها تعمل على معالجة المسائل المطروحة في هذه الورقة. وقد أقرت اللجنة بالشروط المعقدة لمراقبة السلامة جراء الارتفاع السريع في أنشطة الطيران عالمياً حيث أوصت بأن يستعرض المجلس الإجراءات المقترحة من أجل معالجة الوضع أخذاً في الاعتبار مبادرات الإيكاو المذكورة آنفاً والاحتياجات المميزة لكل إقليم من أقاليم الإيكاو والأولويات القائمة الممولة من ضمن ميزانية الفترة الثلاثية ٢٠٢٠-٢٠٢٢ وتوافر موارد إضافية من خارج الميزانية.

١٧-٢٩ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/166 المقدمة من المملكة العربية السعودية نيابة عن البحرين ومصر والأردن والكويت ولبنان وليبيا وموريتانيا والمغرب وعمان وفلسطين والصومال والسودان والإمارات العربية المتحدة واليمن، حيث قدمت المملكة مبادرة كل من المنظمة العربية للطيران المدني ومكتب الإيكاو الإقليمي في الشرق الأوسط من أجل إنشاء المنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية لدول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا. وقد أحاطت اللجنة علماً بهذه المبادرة موصيةً بأن تواصل الإيكاو دعمها لإنشاء المنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا.

النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية (GASOS)

١٨-٢٩ استعرضت اللجنة وأيدت ورقة العمل A40-WP/13 التي قدمها المجلس والتي تعرض المرحلة التمهيدية للنظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية، كما تتضمن قراراً بهذا الخصوص لاعتماده من جانب الجمعية العمومية وأعرب عن دعم واسع لنظام (GASOS).

١٩-٢٩ ناقشت اللجنة ورقة العمل A40-WP/294 المقدمة من الولايات المتحدة الأمريكية، وورقة العمل A40-WP/214 المقدمة من نيوزيلندا، واللواتين قدمتا توصيات بشأن إدخال تحسينات على النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية، واللواتين ينبغي تقديمهما قبل الشروع في إدخال أي تغييرات في النطاق الحالي الذي اعتمده المجلس. واتفقت اللجنة على أن تواصل الإيكاو

^٩ بليز وبوليفيا والبرازيل وشيلي وكوستاريكا وكوبا وإكادور والسلفادور وغواتيمالا وغيانا وهندوراس ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وجمهورية فنزويلا البوليفارية.

بذل جهودها في التخفيف من المشكلات القانونية وتلك المتعلقة بالمسؤوليات القانونية بالتعاون مع مجموعة الدراسة المختصة والتي تضم خبراء قانونيين، وعلى أن تُعالج أي مشكلات جديدة قبل إطلاق مراحل إضافية. كما اتفقت اللجنة على أن تقوم الإيكاو بجمع وتحليل بيانات إضافية من عمليات تقييم النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية بهدف إطلاع الدول بصورة أفضل على التكاليف مقابل المنافع. وأحاطت اللجنة علماً بضرورة وضع معايير لتقييم الأداء في سياق الإدارة الفعّالة للبرنامج. وعلاوة على ذلك، ينبغي على الإيكاو أن ترفع تقاريرها بشكل منظم إلى الدول الأعضاء بشأن ما يُحرز من تقدم في هذه الأنشطة.

٢٠-٢٩ واستعرضت اللجنة وأيدت ورقة العمل A40-WP/255، المقدمة من نيجيريا بالنيابة عن الدول الأعضاء في منظمة مراقبة السلامة الجوية التابعة لمجموعة اتفاق بانجول^{١٠} التي شجعت الإيكاو والدول على مواصلة دعم المنظمات الإقليمية وبرنامج النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية. وأحاطت اللجنة علماً بمشاركة منظمة مراقبة السلامة الجوية التابعة لمجموعة اتفاق بانجول في عمليات التقييم التجريبية للإيكاو على هذا البرنامج واعترفت بالفوائد الناتجة عن ذلك. وشجعت اللجنة الدول الأعضاء في المنظمات الإقليمية على مواصلة دعمها للمهام والأنشطة التي تؤديها منظماتها لتعزيز المراقبة الوطنية على السلامة.

٢١-٢٩ وأيدت اللجنة ورقة العمل A40-WP/368 والتصويب رقم ١ (باللغتين الصينية والإنجليزية فقط) التي قدمتها بوليفيا وبدعم من دول منطقة أمريكا الجنوبية ودول لجنة لاكاك^{١١} والتي تناقش الحاجة إلى إنشاء ودعم منظمات مراقبة السلامة الإقليمية مثل الجهاز الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة. وأقرت اللجنة بالعمل الذي أنجزه الجهاز الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة ووافقت على أن عمليات تقييم النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية لتلك المنظمات الإقليمية تقوي المنظمة وتفيد دولها الأعضاء.

المبادرات الإقليمية الأخرى

٢٢-٢٩ استعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/154 المقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني بالنيابة عن دولها الأعضاء الأربع والخمسين^{١٢} (لجنة أفكاك)، وأحاطت علماً بالجهود المبذولة من جانب لجنة أفكاك في رصد وقياس مستوى الامتثال لأهداف السلامة بحسب اتفاقية أبوجا ومؤشرات الأداء. كما أحاطت اللجنة علماً بالتحديات التي تواجهها دول إقليم أفريقيا والمحيط الهندي ولجنة أفكاك فيما يخص تنفيذ أهداف اتفاقية أبوجا، فضلاً عن جمع البيانات المطلوبة بشأن السلامة. وأوصت اللجنة، ومن أجل سد ثغرات عدم الامتثال، بأن تقوم الإيكاو والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية وسائر الجهات المعنية الرئيسية بدعم لجنة أفكاك من خلال تقديم البيانات المتوفرة بشأن السلامة إلى جانب تقديم المساعدة عند الحاجة.

٢٣-٢٩ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/190 المقدمة من جانب اللجنة الأفريقية للطيران المدني بالنيابة عن دولها الأعضاء الأربع والخمسين^{١٣}. وأحاطت اللجنة علماً بالإنجازات التي حققتها "البرنامج الأفريقي لإجراءات الطيران" في تطوير القدرات الخاصة بتصميم الإجراءات في الإقليم وساعد في تنفيذ برنامج الأداء الملاحي المطلوب. وأحاطت اللجنة علماً بالتحديات المتعلقة بالحفاظ على ما تحقق من منافع حيث حثت الدول على مواصلة تقديم المساعدة إلى البرنامج الأفريقي لإجراءات الطيران من أجل ضمان استمراريته واستدامته.

^{١٠} الرأس الأخضر وغامبيا وغانا وغينيا وليبيريا ونيجيريا وسيراليون.

^{١١} بليز وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وغيانا وهندوراس ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وأوروغواي وجمهورية فنزويلا البوليفارية

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

٢٤-٢٩ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/180 المقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني بالنيابة عن دولها الأعضاء الأربع والخمسين"، حيث قدمت الورقة لمحة عامة عن الإجراءات المتخذة المتعلقة ببرنامج "مراجعة الأقران من مقدمي خدمات الملاحة الجوية في أفريقيا"، وأقرت اللجنة بمنافع مثل هذه في تقديم خدمات الملاحة الجوية كما شجعت الإيكاو على تقديم دعمها للمبادرات الإقليمية، والتعاون بين الدول وفي قطاع الطيران فضلاً عن المبادرات الرامية إلى تحسين كفاءة وفعالية الإجراءات الإقليمية.

٢٥-٢٩ وبناءً على المناقشة، وافقت اللجنة على أن تقدم إلى الجلسة العامة القرار التالي بحيث تعتمد الجلسة العامة ليحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٤:

القرار ٢/٢٩: التعاون الإقليمي والمساعدة على سدّ الثغرات في مجال السلامة مع تحديد الأولويات ووضع أهداف قابلة للقياس

لما كانت المنظمة مازال من أهدافها الرئيسية تأمين سلامة الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم؛
ولما كانت مسؤولية تأمين سلامة الطيران المدني الدولي تقع أيضاً على الدول الأعضاء، جماعة وفرادى؛
ولما كانت كل دولة عضو تتعهد وفقاً للمادة السابعة والثلاثين من اتفاقية الطيران المدني الدولي بالتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة عملياً 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 جهازاً لسلامة الطيران المدني يستند إلى الثقة والاعتراف المتبادلين، وتلتزم جميع الدول الأعضاء بتنفيذ القواعد والتوصيات بقدر ما يكون ذلك ممكناً 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 لمراقبة السلامة الجوية، وأنه تم تحديد شواغل بارزة في مجال السلامة لدى بعض الدول الأعضاء (SSCs)؛

ولما كانت الإيكاو تلعب دوراً قيادياً في تسهيل تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وسد الثغرات المتعلقة بالسلامة بواسطة تنسيق الدعم وتسخير الموارد بين الشركاء في مجال سلامة الطيران؛

وإذ تقرّ بأن خطط عمل الإيكاو التي تم إعدادها للدول الأعضاء الفردي تستخدم كقواعد لتقديم المساعدة المباشرة والإرشادات، بالتنسيق مع الجهات المعنية الأخرى، للتصدي للشواغل البارزة في مجال السلامة وأيضاً 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؛

وإذ تُقرّ بأنه قد لا يتوفر للدول الأعضاء جميعها الموارد البشرية والفنية والمالية المطلوبة للقيام بمراقبة السلامة الجوية على النحو الملائم؛

وإذ تُقرّ 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؛

وإذ تُذكر 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.

وإذ تُذكر بأن المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/13) (٢٠١٨) 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 بالمساءلة والنظم الإدارية وتحليل التكاليف والمنافع وغيرها من الشواغل المطروحة في هذا المؤتمر؛

وإذ 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؛

وإذ 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؛

وإذ 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؛

وإذ 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- **تكلّف** 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- **وتكلّف** 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- **وتكلّف** 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؛

٤-٤ **وتكثف** 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؛

٤-٥ **تكثف** 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 لمراقبة السلامة الجوية، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمجموعات الإقليمية المعنية بالسلامة الجوية، من أجل تعزيز السلامة وتقوية القدرات على مراقبة السلامة؛

٥-٦ **تكثف** 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؛

٦-٧ **تكثف** الأمانة العامة بمواصلة تشجيع التنسيق والتعاون بين الإيكاف 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؛

٧-٨ **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 الإيكاف؛

٨-٩ **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؛

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

١٠-١١ **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؛

١١-١٢ **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؛

١٢-١٣ **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)؛

١٣-١٤ **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 الإيكاف و/أو مقترحات مشاريع محددة ومساعدة الدول للحصول على الموارد المالية الضرورية لتمويل مشاريع المساعدة هذه؛

١٥-د-٤ **تطلب** إلى المجلس أن يقدم تقريراً إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية بشأن التنفيذ الإجمالي لبرنامج المساعدة الشامل؛

١٦-د-٥ **تعن** أن هذا القرار يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٨-د-٥ ٣٩-١٤.
