

إعلان مونتريال بشأن التخطيط لتحسين سلامة الطيران

لما كانت اتفاقية الطيران المدني الدولي وملاحقها قد هيأت الإطار العام الضروري للتشغيل الآمن لمنظومة الطيران العالمية؛

ولما كانت سلامة الطيران تشكل أحد الشروط المسبقة لتحقيق التنمية المستدامة للنقل الجوي الذي يُعد أحد العوامل المُحفزة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية؛

ولما كانت الدول الأعضاء تتحمل مسؤولية مشتركة عن سلامة الطيران ولا يمكن تحسينها إلا من خلال الجهود التعاونية والمنسقة فيما بين جميع الجهات المعنية تحت قيادة منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو)؛

وإدراكاً للجهود التي يبذلها المجتمع الدولي من أجل تنفيذ استنتاجات وتوصيات المؤتمر الرفيع المستوى للسلامة الذي انعقد في عام ٢٠١٠؛

ومع الاعتراف بالإجراءات التي اتخذتها الايكاو ودور المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية والدول الأعضاء والشركاء في مجال سلامة الطيران فيما يخص تحديد وإحراز أهداف وأولويات الخطة العالمية للسلامة الجوية التي أيدتها الجمعية العمومية في دورتها الثامنة والثلاثين؛

ومع الاعتراف بأن الملاحة القائمة على الأداء تشكل الأولوية الأساسية في مجال الملاحة الجوية وأن الإشراف التنظيمي الفعال يمثل مطلباً أساسياً لضمان تنفيذها بصورة آمنة؛

ومع الاعتراف بأن الأحداث التي وقعت مؤخراً قد أظهرت ضرورة تحسين القدرة على التحديد، في التوقيت المناسب، لمكان الطائرات التي تواجه ظروفاً اضطرارية، وكذلك تحسين فعالية الجهود المبذولة في مجال البحث والإنقاذ وعمليات الانتشال؛

وإدراكاً للتعقيدات التي تتطوي عليها عملية الاستيعاب الآمن للطائرات الموجهة عن بعد في منظومة الملاحة الجوية الوطنية؛

ومع التسليم بأن واقعة إسقاط طائرة مدنية مؤخراً قد أثبتت الحاجة الماسة إلى توفير المعلومات الدقيقة التي تستجيب لظروف الساعة من أجل الدول وشركات الطيران بشأن المخاطر التي تواجهها الطائرات المدنية التي تحلق فوق مناطق النزاعات، فضلاً عن تعزيز الآليات الموجودة من أجل تبادل مثل هذه المعلومات؛

ومع الإشارة إلى أن الثقة المتبادلة بين الدول، وكذلك ثقة الجمهور في سلامة النقل الجوي، تتوقفان على القدرة على الاطلاع على معلومات السلامة الملائمة في التوقيت المناسب؛

ومع الاعتراف بدور الطيران في حالات طوارئ الصحة العامة وأهمية التعاون بين قطاعي الطيران والصحة العامة في التخطيط لعمليات التأهب والتصدي للأحداث في مجال الصحة العامة؛

ومع الاعتراف بالتحديات التي تواجهها الدول في بلوغ مستوى النضج اللازم في منظومة مراقبة السلامة وتنفيذ برامج السلامة الوطنية لإحراز أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية؛

وبالإشارة إلى ضرورة استفادة جميع الجهات المعنية على النحو الكامل من الإطار العام للسلامة الجوية، وتطويره بحيث يتسنى تنفيذ إجراءات استباقية لإدارة السلامة بما يضمن استمرار فعاليتها وكفاءتها في ظل البيئة التنظيمية والاقتصادية والتقنية المتغيرة في القرن الحادي والعشرين؛

ومع الاعتراف بضرورة حماية بعض سجلات الحوادث والوقائع والمعلومات الأخرى التي تم جمعها بغرض تحسين وحفظ مستوى السلامة وما يتصل بها من مصادر ضماناً لاستمرار إتاحة المعلومات لدعم أنشطة إدارة السلامة وعمليات التحقيق في الحوادث؛

ومع الاعتراف بأن تبادل معلومات السلامة أمرٌ ضروريٌ لتقييم وتحديد المخاطر المرتبطة بالسلامة التشغيلية على المستويات الوطنية والإقليمية والعالمية؛

ومع الاعتراف بأن الأطر الإقليمية، بما في ذلك المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية، ومشاريع برامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران، والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمكاتب الإقليمية للتحقيق في الحوادث، تمثل آليات فعّالة من أجل مساندة الدول في معالجة أوجه القصور في مجال السلامة وتحسين سلامة الطيران بصورة تتسم بالتنسيق والتعاون والتأزر؛

ومع الاعتراف بأن الاستراتيجيات السليمة لتعبئة الموارد يمكن أن تُساعد الدول التي تنقصها الموارد على إنشاء نظم فعّالة لمراقبة السلامة؛

فإن المديرين العاملين للطيران المدني ورؤساء الهيئات الأخرى المعنية، الذين يجتمعون في مونتريال في كندا من ٢ إلى ٢٠١٥/٢/٥ بمناسبة المؤتمر الرفيع المستوى الثاني للسلامة الجوية:

١ - يلتزمون بالعمل على الخطط المتفق عليها خلال هذا المؤتمر عن طريق ما يلي:

أ) المشاركة الفعّالة في أنشطة المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية ومشاريع برامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران وغيرها من الأطر الإقليمية التي تم إنشاؤها لتيسير بلوغ أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية؛

ب) الاستفادة من جميع الموارد المتاحة للتعبيل بتوفير المراقبة التنظيمية الكاملة على الملاحة القائمة على الأداء؛

ج) البدء فوراً بتنفيذ مفاهيم العمليات الخاصة بالنظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران (GADSS)، بما في ذلك التتبع العادي كل ١٥ دقيقة والتتبع في حالات الاستغاثة كل دقيقة؛

د) البدء بدون إبطاء في تبادل المعلومات المتعلقة بالمخاطر المحدقة بالطيران المدني الناشئة عن العمليات فوق مناطق النزاعات أو بالقرب منها؛

هـ) تطبيق مبادئ إدارة مخاطر السلامة على برامج السلامة الوطنية في دولهم، وضمان تطبيق هذه المبادئ في نظم إدارة السلامة على نطاق منظومة الطيران؛

و) التعاون فيما بينهم من أجل تيسير التنفيذ الفعّال للأهداف الجديدة، المتوسطة الأجل والطويلة الأجل، التي تنص عليها الخطة العالمية للسلامة الجوية؛

ز) الاتصال بالوزارات والهيئات الأخرى في حكوماتها لتأمين التمويل للتنمية المستدامة للنقل الجوي، ودعم إدراج المساهمات المتعلقة بالطيران ضمن أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة والغايات ذات الصلة بها؛

٢ - وإن المؤتمر:

أ) يدعو الدول إلى الإسهام بالخبرات الفنية في أنشطة المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية وتنفيذ مبادراتها الخاصة بالسلامة مع التركيز على أولوياتها؛

ب) يحث الدول والشركاء في مجال سلامة الطيران على الحفاظ على مستوى ثقة الجمهور في منظومة النقل الجوي الآمنة عن طريق تحسين نظم تتبّع رحلات الطيران، ولا سيما فوق المناطق المحيطة

والنائية، وتحسين إجراءات البحث والإنقاذ؛

- (ج) يحث الدول والإيكاو على سبيل الأولوية على نشر مبادئ التتبع العالمي وتحديد مواقع الحوادث واستعادة تسجيلات الرحلات وإجراءات جهود مجال البحث والإنقاذ وفقاً للنظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران (GADSS) والعمل على تطوير هذه المبادئ وتنفيذها؛
- (د) يحث الإيكاو على تيسير تبادل المعلومات بشأن المخاطر المحدقة بالطيران المدني التي تنشأ عن العمليات فوق مناطق النزاعات أو بالقرب منها ويحث الدول على تبادل جميع المعلومات المتاحة ذات الصلة في هذا الموضوع؛
- (هـ) يحث الدول على تعزيز ترتيبات التصدي للخطر المحدق بالطيران المدني الناشئ عن مناطق النزاعات عن طريق عمليات تقييم سليمة للمخاطر؛
- (و) يحث الدول على ضمان سلامة الطائرات المدنية من خلال التنسيق المدني العسكري كما هو مبين في الكتاب الدوري الصادر عن الإيكاو بشأن التعاون المدني/العسكري في إدارة الحركة الجوية (Cir 330)؛
- (ز) يدعو الدول إلى المساعدة على إعداد الإجراءات التي تُحسن معالجة أحداث الصحة العامة والتصدي لها في قطاع الطيران؛
- (ح) يدعو الدول إلى اتخاذ الإجراءات المناسبة، بناءً على مستوى التنفيذ الفعّال للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، للمضي قدماً في تنفيذ خطط السلامة الوطنية لديها، وإبلاغ الإيكاو بما تُحرزه من تقدم في هذا الصدد؛
- (ط) يدعو الدول إلى زيادة تعزيز أحكام خطط السلامة الوطنية وأحكام إدارة السلامة لدعم تنفيذها بما يتماشى مع أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP)؛
- (ي) يدعو الدول إلى الاستعانة بالمواد الإرشادية للإيكاو عند وضع أو تعديل اللوائح الخاصة بالطائرات الموجهة عن بعد، وإعداد وسيلة رسمية لتوعية المستخدمين بالمخاطر المرتبطة بتشغيل تلك الأنظمة؛
- (ك) يدعو الدول والإيكاو والشركاء في مجال سلامة الطيران إلى التعاون فيما بينهم لتيسير معالجة القضايا المتعلقة بالطائرات التي تعمل على المستوى الدولي؛
- (ل) يحث الدول، بدعم من الإيكاو، على تنفيذ أحكام جديدة ومحسّنة بشأن حماية بعض سجلات الحوادث والوقائع والمعلومات الأخرى التي تم جمعها بغرض تحسين وحفظ مستوى السلامة وما يتصل بها من مصادر؛
- (م) يدعو الدول والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية والجهات المعنية بالطيران إلى دعم الإيكاو من أجل الإعداد التدريجي لإطار عالمي لتبادل المعلومات؛
- (ن) يدعو الدول والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية والشركاء في مجال سلامة الطيران وأوساط الصناعة إلى دعم تحديث الخطة العالمية للسلامة الجوية ولا سيما من حيث صلتها بأفضل الممارسات المتبعة في الدول والأقاليم، وتبادل المعلومات المعنية بالسلامة الجوية، وتطوير خارطة طريق واحدة أو أكثر من أجل السلامة الجوية؛
- (س) يدعو الدول والشركاء في مجال سلامة الطيران وأوساط الصناعة إلى دعم المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية بتعزيز أدوارها كأطر استراتيجية للتعاون والتنسيق من أجل التغلب على أوجه القصور والتركيز على الأولويات في كل إقليم؛
- (ع) يدعو الدول والجهات المعنية إلى زيادة مشاركته ومساهماته في الأطر الإقليمية للتصدي لأوجه القصور في السلامة وتحسين سلامة الطيران؛
- (ف) يدعو الدول وأوساط الصناعة إلى دعم الإيكاو في إعداد إطار دولي لتقليل ازدواجية أنشطة إصدار التراخيص لمنظمات الصيانة المعتمدة ورقابتها؛

(ص) يدعو الايكاو إلى القيام بما يلي:

- ١ - الاستمرار في مساعدة الدول على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بالسلامة وإرساء نظام فعّال لمراقبة السلامة الجوية من خلال المزيد من المواد الإرشادية والتدريب والأدوات؛
- ٢ - الاستمرار في مساعدة الدول على تنفيذ الملاحه القائمة على الأداء؛
- ٣ - إعداد الصيغة النهائية لمفهوم التتبع العالمي في إطار النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران (GADSS)، وتولي زمام مبادرة للتنفيذ باستخدام التكنولوجيات القائمة؛
- ٤ - وضع وتحديث مواد إرشادية، بما في ذلك استعراض الكتاب الدوري Cir 330، بشأن تقييمات المخاطر التي تواجهها الطائرات المدنية التي تحلق فوق مناطق النزاعات أو بالقرب منها، فضلاً عن إعداد واستضافة مستودع مركزي للمعلومات المتاحة بشأن مناطق النزاعات؛
- ٥ - متابعة عملها في دراسة المعلومات المستقاة من تحقيقات الحوادث والوقائع والمعلومات التي يقدمها مصنعو الطائرات فيما يتصل بالظواهر الجوية غير المعتادة أو الخطيرة؛
- ٦ - الاستمرار في مساعدة الدول على إحرز أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية من خلال صقل مؤشرات أداء السلامة الجوية وتحقيق التناغم فيما بينها بغرض تيسير الرصد والقياس؛
- ٧ - رصد تنفيذ خطط السلامة الوطنية من جانب الدول الأعضاء؛
- ٨ - التعجيل بوضع أحكام للتمكين من اتباع نهج متجانس لوضع اللوائح التنظيمية من أجل الطائرات الموجهة عن بعد، وتوفير منتدى يمكن للدول من خلاله أن تتبادل ما لديها من خبرات فنية وأفضل الممارسات؛
- ٩ - العمل على تحقيق تقدم سريع نحو اعتماد أحكام جديدة ومحسنة بشأن حماية معلومات إدارة السلامة، فضلاً عن سجلات الحوادث والوقائع، ودعم الدول من أجل تنفيذها؛
- ١٠ - تأمين الوسائل المناسبة لتوفير الحماية الملائمة لمعلومات السلامة تيسيراً لإعداد إطار عالمي لتبادل المعلومات عن طريق منهج تدريجي؛
- ١١ - دعم تنفيذ الخطة العالمية للسلامة الجوية من خلال إعداد خارطة طريق واحدة أو أكثر، والعمل على تطويرها بشكل مستقر باتباع منهج قائم على البيانات.
- ١٢ - تولى زمام التنسيق والتيسير بين الجهات المانحة والشركاء من خلال تشكيل مجموعة من الشركاء للمساعدة على تنفيذ سلامة الطيران من أجل تقديم المساعدة إلى الدول؛
- ١٣ - إعداد استراتيجية لحشد الموارد بهدف تعزيز القدرة على المساعدة في التنفيذ والمشاركة في إعداد أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة؛
- ١٤ - تولى زمام الأمور في مواءمة الأطر الإقليمية وتحقيق التكامل فيما بينها، بما في ذلك المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية، بغرض تحقيق أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP) والغايات الإقليمية؛
- ١٥ - الاضطلاع بدورها في تعزيز المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية لضمان وجود إطار منسق وإقامة التعاون بين الدول وسائر الجهات المعنية ؛

وعلى ضوء ما ورد أعلاه، أقرّ المديرين العامون للطيران المدني ورؤساء الهيئات الأخرى المعنية والمؤتمر الاستنتاجات والتوصيات التي ينبغي أن يعمل على تحقيقها جميع المعنيين بالأمر.

الاستنتاجات والتوصيات

الموضوع ١: استعراض الوضع الراهن

الموضوع الفرعي ١ - ١: النتائج المحققة والأعمال المتبقية

١ - الاستنتاج ١/١

١-١ اتفق المؤتمر على الاستنتاجات التالية:

(أ) التقدم المحرز منذ انعقاد المؤتمر الرفيع المستوى الأول للسلامة في عام ٢٠١٠:

(١) أحيط علما بالتقدم الكبير المحرز في تطبيق توصيات المؤتمر الرفيع المستوى الأول للسلامة في عام ٢٠١٠ وتحقيق أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية؛

(٢) ينبغي بذل المزيد من الجهود من أجل التنفيذ الفعال للمبادرات الجارية للمؤتمر الرفيع المستوى الأول للسلامة في عام ٢٠١٠ وتحقيق أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية بالكامل؛

(ب) دعم أنشطة المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية:

إن الاستنتاجات المتعلقة بهذه المسألة قد جرى تناولها في إطار الموضوع الفرعي ٣-١ من جدول أعمال المؤتمر بعنوان "التعاون الإقليمي الفعال والمجدي".

(ج) المراقبة التنظيمية لتطبيق الملاحه القائمة على الأداء بصورة فعالة:

(١) نظرا لأن غياب المراقبة التنظيمية السليمة ساهم في التأخير في تطبيق قرار الجمعية العمومية ٣٧-١١ - الأهداف العالمية للملاحه القائمة على الأداء، ينبغي إيلاء الأولوية الآن إلى المجالات التي قد تتطوي على أكبر قدر ممكن من المنافع في مجال السلامة.

٢ - التوصية ١/١

١-٢ اتفق المؤتمر على التوصيات التالية:

(أ) التقدم المحرز منذ انعقاد المؤتمر الرفيع المستوى الأول للسلامة في عام ٢٠١٠:

(١) ينبغي للإيكاو والدول والشركاء في مجال السلامة الجوية أن تواصل العمل بشأن المبادرات الجارية المنبثقة عن توصيات المؤتمر الرفيع المستوى الأول للسلامة في عام ٢٠١٠؛

(٢) ينبغي للدول أن تشجع المشغلين الجويين على استخدام عمليات نُظُم إدارة السلامة بصورة فعالة قبل تطبيق نُظُم معالجة مخاطر الإرهاق من أجل تحقيق الفوائد المثالية من حيث السلامة والكفاءة؛

(٣) ينبغي للإيكاو أن تُتيح الوثائق المتعلقة بالسلامة بجميع لغات المنظمة مع الحرص على اتساق المصطلحات المستخدمة؛

- (ب) دعم أنشطة المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية:
[إن التوصيات المتعلقة بهذه المسألة قد جرى تناولها في إطار الموضوع الفرعي ٣-١ من جدول أعمال المؤتمر بعنوان "التعاون الإقليمي الفعال والمجدي".]
- (ج) المراقبة التنظيمية لتطبيق الملاحة القائمة على الأداء بصورة فعالة:
- (١) ينبغي للدول أن تُعجّل بالتنفيذ الكامل للمراقبة التنظيمية على الملاحة القائمة على الأداء من خلال الاستخدام الكامل لجميع الموارد المتاحة من أجل تحسين فعالية قدراتها في مجال مراقبة الملاحة القائمة على الأداء؛
 - (٢) ينبغي للدول أن تواصل العمل على تطبيق قرار الجمعية العمومية ٣٧-١١ - الأهداف العالمية للملاحة القائمة على الأداء مع التركيز على المجالات التي قد تتطوي على أكبر قدر ممكن من المنافع في مجال السلامة؛
 - (٣) ينبغي للايكاو أن تُكوّن صورة واضحة عن مختلف المتطلبات والقدرات والأنشطة اللازمة فيما يخص المراقبة التنظيمية لتنفيذ الملاحة القائمة على الأداء بصورة فعالة.

الموضوع الفرعي ١ - ٢: مسائل السلامة الناشئة

الاستنتاج ٢/١

١-١ اتفق المؤتمر على الاستنتاجات التالية:

(أ) التتبع العالمي للرحلات

- (١) أبرزت الأحداث الأخيرة، مثل حادثة طائرة الخطوط الجوية الفرنسية AF447 واختفاء الطائرة التابعة للخطوط الجوية الماليزية رقم MH370، الحاجة إلى وجود أحكام تُلزم المشغلين الجويين بتحديد موقع الطائرة في أي وقت وفي أي مكان؛
- (٢) ينبغي أن تبدأ الدول وسلطات الملاحة الجوية وقطاع الطيران في التنفيذ الطوعي للتتبع العالمي للرحلات بالاستعانة بالتكنولوجيات المتاحة، وذلك كمسألة عاجلة؛

(ب) مناطق النزاعات

- (١) أبرز فقدان الرحلة MH17 بشكل مأساوي ضرورة تزويد الدول وشركات الطيران بمعلومات دقيقة وفي الحين بخصوص المخاطر التي يواجهها الطيران المدني في مناطق النزاعات كمسألة عاجلة؛
- (٢) هناك حاجة مُلحة إلى استخدام وتحسين الآليات المتاحة حالياً من أجل تبادل المعلومات الحيوية عن القيود المفروضة على استخدام المجالات الجوية المرتبطة بمناطق النزاعات وضمن وجود عمليات سلمية لتقييم المخاطر؛

(ج) التنسيق المدني/العسكري

- (١) ينبغي للدول أن تضمن سلامة الطيران المدني من خلال التعاون المدني والعسكري على النحو المبين في كتاب الايكاو الدوري بعنوان التعاون المدني العسكري في إدارة الحركة الجوية (Cir 330) وأن تواظب على تحديث هذا الكتاب الدوري.

(د) الصحة العمومية

- (١) أثبت اندلاع مرض فيروس الإيبولا القيمة المستمرة لبرنامج "الترتيب التعاوني لمنع وإدارة وحدات الصحة العام في مجال الطيران" وأن هناك حاجة إلى إيجاد الموارد اللازمة لضمان استمراريته.
- (٢) يمكن للدول أن تستفيد من الخبرات المتاحة أصلاً في سلطاتها التنظيمية لتحسين مستوى إدارة أحداث الصحة العمومية التي تؤثر على قطاع الطيران.

(هـ) الأحوال الجوية القاسية

- (١) هناك حاجة إلى زيادة تحليل المعلومات المستمدة من عمليات التحقيق في الحوادث والوقائع لتحديد ما إذا كان من المطلوب إدخال تحسينات على أحكام الايكاو من أجل زيادة التخفيف من حدة المخاطر المصاحبة للأحوال الجوية القاسية؛

(و) مدة التسجيل في مسجلات الصوت في مقصورة الطائرة

- (١) ينبغي للدول أن تؤيد التعديلات التي اقترحها "فريق خبراء مسجلات الطيران" فيما يخص زيادة مدة التسجيل في مسجلات الصوت في المقصورة بالنسبة للطائرات الضخمة المصنعة حديثاً لتصبح ٢٥ ساعة؛
- (٢) ينبغي للايكاو أن تضمن أن تكون زيادة مدة التسجيل في مسجلات الصوت في المقصورة هذه مصحوبة بالضمانات اللازمة فيما يخص احتمالات استخدام هذه المسجلات، بحيث تقتصر على أهداف الحفاظ على سلامة الطيران أو تحسينها.

٢ - التوصية ٢/١

١-٢ اتفق المؤتمر على التوصيات التالية:

(أ) التتبع العالمي للرحلات

- (١) ينبغي للايكاو أن تعمل على وجه السرعة على نشر واستخدام "النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران" (GADSS) من أجل تطبيق عمليات التتبع العالمي للرحلات العادية وغير العادية وفي حالات الاستغاثة، وكذا أنشطة البحث والإنقاذ واستخلاص المعلومات من مسجلات الصوت في مقصورة القيادة (CVR) ومسجلات بيانات الرحلة الجوية (FDR)؛
- (٢) ينبغي للايكاو أن تواصل إعداد الأحكام القائمة على الأداء لتتبع الطائرات العادية، بما يتيح لقطاع الطيران خيارات يمكن تنفيذها، وذلك كمسألة عاجلة، وحث الصناعة على أن تبدأ في تنفيذ التتبع العالمي بصورة طوعية من خلال استخدام التكنولوجيات المتاحة؛
- (٣) ينبغي للايكاو أن تقود مبادرة عالمية لتطبيق تتبع الطائرات في سياق متعدد الجنسيات مصمم لإبراز أفضل سبل استعمال المعدات المستخدمة اليوم ووضع النتائج في شكل مواد إرشادية؛
- (٤) ينبغي للايكاو أن تدعم عمليات التدريب على البحث والإنقاذ المرتبطة بسلوك الرحلات الجوية غير العادية وإطلاع المجتمع الدولي على النتائج؛
- (٥) ينبغي للايكاو أن تستعرض الصلة بين الملحق الثاني عشر - البحث والإنقاذ والملحق الثالث عشر - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات وأن توضح ما هي الأحكام المناسبة في الحالات التي تبقى فيها

الطائرة مفقودة عند نهاية مرحلة البحث والإنقاذ وتستمر عملية البحث لتحديد موقع الطائرة لأغراض التحقيق؛

(٦) ينبغي للايكاو أن تشجع الدول والاتحاد الدولي للاتصالات على مناقشة المخصصات اللازمة خلال المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية لعام ٢٠١٥ (WRC 15) لتخصيص ما يلزم من طيف الترددات للتمكن من إجراء عمليات الاستطلاع العالمي من خلال خدمات الحركة الجوية، وذلك كمسألة عاجلة؛

(ب) مناطق النزاعات

(١) ينبغي للايكاو والدول أن تعمل على تنفيذ الاستراتيجية التي أعدتها "فرقة عمل المخاطر التي يواجهها الطيران المدني في مناطق النزاعات" (TF-RCZ) بوصفها السبيل إلى تعزيز الترتيبات التي تسمح بمعالجة المخاطر التي يواجهها الطيران المدني والناشئة عن مناطق النزاعات؛

(٢) ينبغي للايكاو، كمسألة عاجلة، أن تعد مستودعاً مركزياً مبسطاً على الإنترنت من أجل إتاحة المعلومات التي تسمح بإجراء تقييم المخاطر فوق مناطق النزاعات أو بالقرب منها. وينبغي تحديد بوضوح مصدر هذه المعلومات الموجودة في المستودع؛

(٣) ينبغي للايكاو أن تستعرض القواعد والتوصيات الدولية والإرشادات بشأن عمليات تقييم المخاطر بالنسبة للرحلات فوق مناطق النزاعات أو بالقرب منها بما يحقق أعلى مستوى ممكن من السلامة في مجال الطيران المدني؛

(٤) ينبغي للايكاو أن تكلف "فريق خبراء التحقيق في الحوادث" (AIGP) باستعراض الأحكام الواردة في الملحق الثالث عشر مع إيلاء الاعتبار الواجب للسيناريوهات التالية:

(١) عندما لا تُجري دولة وقوع الحادثة التحقيق حسبما هو منصوص عليه في الملحق الثالث عشر ولا تنوي إسناد مهمة التحقيق إلى دولة أخرى؛

(٢) عندما لا يصدر التقرير الختامي ضمن فترة زمنية معقولة؛

(٣) نطاق المشاركة في التحقيق بالنسبة للدول التي لقي مواطنوها مصرعهم أو تعرضوا لإصابات جسيمة؛

(٥) ينبغي للدول أن تدعم أنشطة الايكاو لتبادل المعلومات من خلال إتاحة جميع المعلومات اللازمة عن المخاطر بالنسبة للعمليات التي تجري فوق مناطق النزاعات أو بالقرب منها، وذلك كمسألة عاجلة؛

(ج) الأحوال الجوية القاسية

١ - ينبغي للايكاو أن تواصل العمل على دراسة البيانات والمعلومات المستمدة من عمليات التحقيق في الحوادث والوقائع فضلاً عن البيانات والمعلومات التي تقدمها الشركات المصنعة للطائرات والمرتبطة بالأحداث الجوية غير العادية والقاسية؛

٢- ينبغي للايكاو أن تقيّم، بناءً على نتائج الدراسات، مدى الحاجة إلى تحسين أحكام الايكاو المتصلة بصلاحية الطائرات للطيران والعمليات وحمل معدات الكشف من أجل المضي قدماً في تخفيف حدة مخاطر الأحوال الجوية المتغيرة واتخاذ ما يلزم من إجراءات؛

(د) التعاون المدني/العسكري

(١) ينبغي للدول أن تضمن سلامة الطيران المدني من خلال التعاون المدني والعسكري على النحو المبين في كتاب الايكاو الدوري بعنوان التعاون المدني العسكري في إدارة الحركة الجوية (Cir 330) وأن تواظب على تحديث هذا الكتاب الدوري.

(هـ) الصحة العمومية

(١) ينبغي للايكاو أن تُبقي على برنامج الترتيب التعاوني لمنع وإدارة أحداث الصحة العمومية في مجال الطيران المدني (CAPSCA) لمساعدة الدول على التأهب لأي أحداث جديدة في مجال الصحة العمومية ومواجهتها بسرعة؛

(٢) ينبغي للدول أن تعمل على دعم برنامج الترتيب التعاوني لمنع وإدارة أحداث الصحة العمومية في مجال الطيران المدني (CAPSCA) سواءً كان ذلك في شكل مالي و/أو عيني؛

(٣) ينبغي للدول أن تقوم، عند الإمكان، بالاستعانة بالخبرات المتاحة في الإدارات الطبية التابعة لسلطاتها التنظيمية، بالإضافة إلى خبراء الصحة العمومية الآخرين، لتحسين مستوى إدارة أحداث الصحة العمومية في قطاع الطيران والتصدي لها؛

(و) توصية عامة

(١) ينبغي للايكاو أن تقدم معلومات حديثة عن التقدم المحرز في العمل بشأن المواضيع المشار إليها أعلاه في تقرير يُقدّم إلى الجمعية العمومية في دورتها التاسعة والثلاثين.

الموضوع ٢: نهج المستقبل لإدارة سلامة الطيران

الموضوع الفرعي ٢ - ١: البرنامج الوطني للسلامة

١ - الاستنتاج ١/٢

١-١ اتفق المؤتمر على الاستنتاجات التالية:

(أ) استراتيجيات إدارة سلامة الطيران

(١) يُعد المنهج القائم على تحديد المخاطر أسلوباً فعالاً للدول لكي تُدير أنشطة الطيران الجديدة والحالية؛

(٢) ثمة ضرورة للمزيد من المواد الإرشادية للدول لكي تضع اللوائح القائمة على الأداء؛

(٣) ثمة ضرورة لأحكام جديدة أو مُحسنة من جانب الايكاو، فضلاً عن التعاون بين الدول، لضمان

استيعاب الطائرات الموجهة عن بُعد بسلامة.

(ب) تنفيذ البرامج الوطنية للسلامة

- (١) ينبغي رصد تنفيذ نُظُم مراقبة السلامة في الدول وبرامج السلامة الوطنية للوقوف على التقدم المُحرز في بلوغ أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية؛
- (٢) ثمة حاجة إلى المزيد من الإرشادات وتبادل الخبرات بين الدول لكي تواصل إعداد وتنفيذ البرامج الوطنية للسلامة؛
- (٣) ثمة حاجة إلى مؤشرات أداء السلامة لتمكين الدول من رصد وقياس الأداء.

(ج) تحسين الأحكام المرتبطة ببرامج السلامة الوطنية

- (١) سمح اعتماد الملحق التاسع عشر — إدارة السلامة بتوحيد القواعد والتوصيات الدولية الأساسية المرتبطة بإدارة السلامة بما يسمح بتطويرها في المستقبل؛
- (٢) ينبغي أن تسمح التحسينات المُدخلة على البرامج الوطنية للسلامة بمساعدة الدول في الجهود التي تبذلها لتحقيق الأهداف التي تشملها الخطة العالمية للسلامة الجوية، مع دمج العناصر الحاسمة الثمانية الواردة ضمن نظام مراقبة السلامة مع الإطار العام للبرنامج الوطني للسلامة بصورة تتيح للدول بلوغ مستوى النضج المطلوب في كل مرحلة لتحسين الأداء بصورة مستدامة.

٢ - التوصية ١/٢

١-٢ اتفق المؤتمر على التوصيات التالية:

(أ) استراتيجيات إدارة سلامة الطيران

- (١) ينبغي للايكاو أن تُقِيم جدوى وفوائد توسيع نطاق تطبيق نُظُم إدارة السلامة بحيث تشمل المزيد من الأنشطة الخاصة بالطيران؛
- (٢) ينبغي للايكاو أن تُعد آلية للتنسيق لمساعدة الدول في معالجة قضايا السلامة المتعلقة بمشغلي الطائرات الأجنبي؛
- (٣) ينبغي للايكاو أن تُعد مواد إرشادية لتسهيل وضع اللوائح القائمة على الأداء.
- (٤) ينبغي للايكاو أن تُعَجِّل بإعداد الأحكام التي يُمكن أن تستخدمها الدول لتنظيم عمليات الطائرات الموجهة عن بُعد في مجالاتها الجوية وتثقيف المنتفعين فيما يخص المخاطر المرتبطة بهذه العمليات.
- (٥) ينبغي للايكاو أن تتصدى للمخاطر التي تتهدد الرحلات الجوية جراء استخدام الطائرات الموجهة عن بُعد بدون قواعد تنظيمية بالقرب من المطارات؛
- (٦) ينبغي للايكاو أن تقدم مواد داعمة لمساعدة الدول على التخفيف من المخاطر التي تحدث بالرحلات الجوية جراء استخدام الطائرات الموجهة عن بُعد بالقرب من المطارات.

(ب) تنفيذ البرامج الوطنية للسلامة

- (١) ينبغي للدول أن تستخدم أداة الايكاو لتحليل الثغرات في برامج السلامة الوطنية والتقييم الذاتي الوارد في البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، وذلك تيسيرا لرصد هذه البرامج وتنفيذها؛
- (٢) ينبغي للايكاو أن تُعد إرشادات وآليات لتبادل أفضل الممارسات لاستخدامها في تنفيذ البرامج الوطنية للسلامة؛
- (٣) ينبغي للايكاو أن تُحسّن وتُنسّق مؤشرات أداء السلامة المحددة مع مراعاة المؤشرات المُستخدمة حالياً.

(ج) تحسين الأحكام المرتبطة ببرامج السلامة الوطنية

- (١) ينبغي للايكاو، عند دمج العناصر الحرجة الثمانية التي يتكون منها نظام مراقبة السلامة والعناصر الأحد عشر في إطار البرنامج الوطني للسلامة، أن تضمن أن تظل العناصر الحاسمة الثمانية واضحة وأن تشدد على كونها أساس البرامج الوطنية للسلامة؛
- (٢) وينبغي للايكاو أن تتسق الأحكام المتعلقة بجمع بيانات السلامة.

الموضوع الفرعي ٢ - ٢: حماية معلومات السلامة

١ - ١ - الاستنتاج ٢/٢

١-١ اتفق المؤتمر على الاستنتاجات التالية:

(أ) تقوم هيئات التحقيق في الحوادث بجمع وإصدار السجلات خلال عمليات التحقيق التي تتم بغرض تحديد الأسباب والعوامل المساهمة في حوادث أو وقائع الطيران لمنع تكرارها. أما ضمان استمرار قدرة هيئات التحقيق في الحوادث على الاستفادة من هذه المعلومات خلال عملية التحقيق فيتوقف على قدرة الدول على توفير الحماية الملائمة لسجلات الحوادث والوقائع؛

(ب) تعتمد الآليات الاستباقية المصممة بهدف إدارة سلامة الطيران على جمع وتحليل وتبادل معلومات السلامة من أجل تحديد المخاطر والتهديدات التي قد تتجم عنها الحوادث أو الوقائع، ثم التخفيف من حدتها في وقت لاحق. ويتوقف نجاح هذا النهج الاستباقي في إدارة السلامة الجوية على توفير الحماية المناسبة لمعلومات السلامة وما يتصل بها من مصادر للتشجيع على الإبلاغ عنها بصورة مُجدية؛

(ج) تُعتبر حماية بعض سجلات الحوادث والوقائع وغيرها من المعلومات المُجمعة بغرض صيانة أو تحسين مستوى السلامة وما يتصل بها من مصادر أداة تُمكن من تحسين السلامة وينبغي تطبيقها على مستوى التشريعات؛

(د) ساهمت أفرقة الخبراء المتعددة الجنسيات في إعداد اقتراحات لتعزيز أحكام الايكاو بشأن حماية بعض سجلات الحوادث والوقائع وغيرها من المعلومات المُجمعة بغرض صيانة أو تحسين مستوى السلامة وما يتصل بها من مصادر؛

- هـ) إن تُوحي الاتساق والانسجام بين الاقتراحات فيما يخص الملاحق اللازمة، وهو ما يمكن تحقيقه من خلال التوفيق بين أعمال مجموعات الخبراء المعنية والتعليقات الواردة من الدول والإسهامات المقدمة خلال المؤتمر، يعد أمراً حاسماً في إعداد أحكام جديدة أو محسنة بشأن هذا الموضوع، وفي اعتمادها وتنفيذها تنفيذاً فعالاً. وبالإضافة إلى ذلك، هناك حاجة إلى تحديد واضح لأنواع المعلومات والمصادر التي يتعين حمايتها وكذلك نطاق ومستويات وحدود الحماية المنشودة؛
- و) إن التقدم السريع في أعمال الايكاو لاعتماد أحكام جديدة ومحسنة بشأن الحماية الموفرة لبعض سجلات الحوادث والوقائع والمعلومات المُجمعة بغرض صيانة أو تحسين مستوى السلامة، بالإضافة إلى المساعدة المُقدمة إلى الدول لتطبيق أطر الحماية الجديدة هذه، أمور حيوية لتحسين السلامة الجوية؛

٢ - التوصية ٢/٢

١-٢ اتفق المؤتمر على التوصيات التالية:

- أ) أن تكفل الايكاو إحراز تقدم ملموس وسريع نحو اعتماد أحكام جديدة ومحسنة بشأن حماية بعض سجلات الحوادث والوقائع، والمعلومات الأخرى المجمعّة لأغراض صون وتحسين السلامة ومصادرها ذات الصلة، مع الحرص في الوقت ذاته على تحقيق الاتساق والانسجام والوضوح في الاقتراحات المطروحة وإيلاء الاعتبار للأطر الزمنية اللازمة للدول حتى تسن أو تعدل تشريعاتها اللازمة؛
- ب) أن تطبق الدول ما يلزم من تعديلات قانونية من أجل التنفيذ الفعال لأطر الحماية الجديدة والمحسنة تيسيراً لإدارة السلامة والأنشطة المتعلقة بالتحقيق في الحوادث؛
- ج) أن تساعد الايكاو الدول في تطبيق الأحكام الجديدة والمحسنة من خلال استراتيجية تشمل توفير المواد الإرشادية المساعدة والأدوات والحلقات الدراسية وفقاً لاحتياجات كل إقليم من الأقاليم والرامية إلى بناء الثقة وتوطيد التعاون والمساعدة وإرساء فهم مشترك بين المسؤولين عن السلامة الجوية وهيئات التحقيق في الحوادث والجهات التنظيمية والمسؤولين عن إنفاذ القانون والأجهزة القضائية في سياق ثقافة منفتحة للإبلاغ عن المعلومات.

الموضوع الفرعي ٢ - ٣: تبادل معلومات السلامة

١ - الاستنتاج ٣/٢

١-١ اتفق المؤتمر على الاستنتاجات التالية:

- أ) إن تبادل المعلومات من الدعائم الأساسية في منظومة النقل الجوي الآمنة ويعترف به كأداة تمكينية لتحقيق أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP)؛
- ب) تعتمد مبادرات السلامة على فهم واضح لتعريف معلومات السلامة وكيفية حمايتها؛
- ج) يتعين أن تكون الأدوات والنظم والأطر القانونية اللازمة متوفرة لتمكين الدول والمنظمات من استخدام معلومات السلامة التي يجري تبادلها؛

- (د) ينبغي أن تستند الأعمال القادمة لإعداد مبادرات السلامة العالمية واستراتيجيات التنفيذ إلى جمع وتحليل وتبادل معلومات السلامة بين الدول والجهات المعنية في قطاع الطيران؛
- (هـ) من الضروري اتباع نهج تدريجي لإعداد الإطار العالمي لتبادل المعلومات؛
- (و) هناك إقرار بفوائد إتاحة المعلومات المجمعة من خلال الآليات الإقليمية لتبادل معلومات السلامة على المستوى العالمي.

٢ - التوصية ٣/٢

- ١-٢ اتفق المؤتمر على التوصيات التالية:
- (أ) أن تعمل الايكاو على تيسير اتباع نهج تدريجي من أجل إعداد إطار عالمي لتبادل المعلومات فيما يخص تحديد مشكلات السلامة الأساسية وغيرها من أنواع المعلومات الهامة بالنسبة للسلامة؛
- (ب) أن تشرع الايكاو في إجراء دراسة لتقييم مدى الحاجة إلى تطوير الموقع الإلكتروني الخاص بنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة ليصبح مركزاً جامعاً للبيانات ويتسم بقدر أكبر من الشفافية بحيث يكمل الأعمال التي تقوم بها الايكاو والدول الأعضاء من خلال نهج الرصد المستمر والنظام الإلكتروني للإبلاغ عن المعلومات والمجموعات الإقليمية لسلامة الطيران وغيرها من مجموعات العمل؛
- (ج) أن تنظر الايكاو في إعداد آلية لتقييم مدى الالتزام بمدونة قواعد السلوك بشأن تبادل واستخدام معلومات السلامة؛
- (د) أن تُعد الدول أساليب لجمع وتبادل بيانات السلامة التشغيلية، فضلاً عن منهجية موحدة لإدارة مخاطر السلامة من أجل تنسيق الإجراءات المرتبطة باستمرار صلاحية الطائرات للطيران؛
- (هـ) أن تُعد الايكاو قاعدة بيانات تشمل التوصيات المرتبطة بالسلامة ذات الأهمية العالمية وأن تُعجل باتخاذ ما يلزم من إجراءات لتوفيرها على موقع إلكتروني ملائم تابع للمنظمة.

الموضوع الفرعي ٢ - ٤: تطور الخطة العالمية للسلامة الجوية

استنتاج ٤/٢

- ١-١ اتفق المؤتمر على الاستنتاجات التالية:
- (أ) تحديث الخطة العالمية للسلامة الجوية للفترة ٢٠١٤-٢٠١٦.
- (١) من شأن خارطة (خارطات) الطريق في مجال السلامة أن تساعد الدول والأقاليم على تطبيق الخطة العالمية للسلامة الجوية؛
- (٢) تتطلب عملية تحديث الخطة العالمية للسلامة الجوية تضافر جهود جميع الجهات المعنية بما يعزز تطورها بصورة مستمرة ومستقرة.

٢ - التوصية ٤/٢

١-٢ اتفق المؤتمر على التوصيات التالية:

أ) تحديث الخطة العالمية للسلامة الجوية للفترة ٢٠١٤-٢٠١٦.

١) ينبغي للإيكاو أن تقوم، بالتعاون مع الدول والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية والشركاء في مجال السلامة الجوية وقطاع الطيران، بإعداد (خارطة) خارطات الطريق في مجال السلامة دعماً للخطة العالمية للسلامة الجوية؛

٢) ينبغي للإيكاو أن تقوم، بالتعاون مع الدول والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية والشركاء في مجال السلامة الجوية وقطاع الطيران، بوضع منهجيات لتحديد أهداف وأولويات السلامة في المستقبل من أجل تحديث الخطة العالمية للسلامة الجوية مع مراعاة بيانات السلامة التشغيلية وضرورة استمرارية واستقرار هذه الوثيقة الاستراتيجية.

الموضوع ٣: تيسير المزيد من التعاون الإقليمي

الموضوع الفرعي ٣ - ١: التعاون الإقليمي الفعال والمجدي

١ - الاستنتاج ١/٣

١-١ اتفق المؤتمر على الاستنتاجات التالية:

أ) التعاون الإقليمي من أجل تحسين السلامة في الدول

١) يشجّع الشركاء في مجال سلامة الطيران، بما في ذلك الدول المانحة والمنظمات الدولية، وقطاع الطيران والمؤسسات المالية على دعم جهود الإيكاو لمساعدة الدول على تحسين سلامة الطيران عن طريق تعزيز التنسيق والتعاون والتضافر على الصعيد الإقليمي؛

٢) تحتاج الإيكاو إلى وضع استراتيجية لتعبئة الموارد من أجل تعزيز قدراتها على المساعدة في التنفيذ؛

٣) من الأمور الجديرة بالتشجيع أن تشارك الإيكاو في إعداد الأهداف الإنمائية المستدامة للأمم المتحدة؛

٤) يشجّع على تقديم التبرعات لصندوق تنمية الموارد البشرية.

ب) المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية

١) وجود إطار منسق ومشترك وتعاون بين الدول والشركاء في مجال السلامة والمانحين أمر ضروري لتيسير إنشاء منظمات إقليمية لمراقبة السلامة واستدامة تطورها؛

٢) دور الإيكاو أساسي في تقديم التوجيه والاستعراض وتبادل المعلومات وأفضل الممارسات بشأن المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة من أجل معالجة أوجه القصور وزيادة الفعالية، ودعم الدول في تحقيق أهداف السلامة العالمية.

٣) أصبحت المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة تشكل واقعاً متزايداً في عالم الطيران المعاصر وهي تستحق عناية خاصة من الإيكاو والدول والشركاء في مجال السلامة؛ وينبغي أن تتلقى المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة في الأقاليم النامية دعماً إضافياً؛

ج) الترخيص وأنشطة منظمات الصيانة المعتمدة في مجال المراقبة

١) يتعين على الإيكاو، بالتعاون مع الدول وصناعة الطيران، إعداد إطار عام دولي ومبادرة إقليمية للمساعدة في الحد من الازدواجية في مجال إصدار التراخيص وأنشطة منظمات الصيانة المعتمدة في مجال المراقبة.

٢ - التوصية ١/٣

١-٢ اتفق المؤتمر على التوصيات التالية:

أ) التعاون الإقليمي من أجل تحسين السلامة في الدول

١) أن يقوم الشركاء في مجال سلامة الطيران، بما في ذلك الدول المانحة والمنظمات الدولية، وصناعة الطيران والمؤسسات المالية، بمساعدة الدول على تحسين سلامة الطيران عن طريق تعزيز التنسيق والتعاون والتضامن في إطار سياسات واستراتيجيات وآليات الإيكاو في مجال السلامة؛

٢) أن تتولى الإيكاو قيادة مساعي التنسيق والتيسير لصالح المانحين والشركاء بشأن تقديم المساعدة في التنفيذ في مجال سلامة الطيران في الدول؛

٣) أن تنظر الإيكاو في تشكيل مجموعة شركاء معنية بالمساعدة على التنفيذ في مجال سلامة الطيران وذلك بالاستناد إلى شبكة المساعدة التعاونية في مجال السلامة الموجودة، بهدف تبادل المعلومات في مجال المساعدة والتعاون وتعبئة الموارد والاتفاق على مؤشرات النتائج وعلى الغايات؛

٤) أن تقوم الإيكاو بوضع استراتيجية لتعبئة الموارد وخطة تنفيذ لزيادة الموارد وأنشطة المساعدة والقدرة على المساعدة في التنفيذ؛

٥) أن تقوم الإيكاو بعملية المواءمة والتنسيق بين المبادرات الإقليمية الرامية إلى تحسين السلامة وتنفيذ أهداف خطة الإيكاو العالمية للسلامة الجوية وتحقيق أهداف السلامة الإقليمية، التي تشارك فيها اللجان التوجيهية للمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية والمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ وبرامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية ولجان الطيران المدني الإقليمية التابعة للمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع ومنظمات التدريب على الطيران، مع تجنب الازدواجية والثغرات؛

٦) أن يقوم كل إقليم بوضع وتعزيز آليات التنسيق بين المجموعة الإقليمية للتنفيذ والتخطيط والمجموعة الإقليمية للسلامة الجوية، ويدرج ذلك في جميع الكتيبات والأدلة الإجرائية اللازمة؛

٧) أن تقوم الدول والمنظمات الدولية وصناعة الطيران بزيادة مشاركتهم ومساهماتهم في الإيكاو والآليات الشريكة في مجال السلامة الإقليمية؛

٨) أن تواصل الدول والمنظمات الدولية والصناعة دعمها لأنشطة المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية برفع مستوى مشاركتها فيها وزيادة المساهمة التي تقدم لها من حيث الموارد، بما في ذلك الخبراء الفنيين، والتشجيع على تنفيذ المزيد من أنشطة السلامة التي تضطلع بها المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية؛

٩) أن تشارك الايكاو في وضع أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة؛

١٠) أن تزيد الدول والمنظمات الدولية والإقليمية من مساهماتها المقدمة إلى صناديق تبرعات الايكاو، بما في ذلك صندوق سلامة الطيران وصندوق تنمية الموارد البشرية.

(ب) المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية

أ) تزويد الايكاو بمساهمات عينية طوعية لبرنامج لدعم المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية، وذلك من خلال ما يلي:

١) إجراء دراسة، ربما أمكن دعمها بإنشاء مجموعة عمل، للنظر في سبل تجميع مهام المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية في علاقتها بإطار الايكاو الإقليمي للسلامة وزيادة سلطاتها، واستحداث آليات تمويل مستدام، وإجراء عمليات دمج لهذه المنظمات وإبرام اتفاقات بينها، وتطوير مشاريع برامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران بحيث تتحول إلى منظمات إقليمية لمراقبة السلامة الجوية، ورفع تقرير بنتائج كل ذلك للجمعية العمومية للايكاو في دورتها التاسعة والثلاثين؛

٢) تحسين المواد الإرشادية الواردة في دليل الايكاو لمراقبة السلامة (الوثيقة ٩٧٣٤)، الجزء (ب) - إنشاء وإدارة المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية.

٣) ينبغي أن تقدم الجهات المعنية وشركاء التنمية الدعم لمشاريع التعاون الدولي لتغطية أنشطة وبرامج عمل المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية.

(ج) أنشطة إصدار التراخيص والمراقبة بالنسبة لمؤسسات الصيانة المعتمدة

١) تزويد الايكاو بمساهمات عينية طوعية لبرنامج العمل لمساعدة الدول بإجراء دراسة، ربما أمكن دعمها بتشكيل مجموعة عمل، للنظر في وضع إطار عالمي ومبادرات إقليمية للحد من الازدواجية في أنشطة إصدار الشهادات والمراقبة بالنسبة لمؤسسات الصيانة المعتمدة، والإبلاغ عن النتائج إلى الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية للايكاو.