

تُنشر هذه الوثيقة في طبعات مستقلة

منظمة الطيران المدني الدولي

باللغات العربية والإسبانية والإنجليزية والروسية والصينية والفرنسية

999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

للحصول على المعلومات المتعلقة بتقديم طلبات الشراء، والاطلاع على قائمة بأسماء
جميع وكلاء البيع وبائعي الكتب، يرجى زيارة موقع الايكاو على الرابط www.icao.int

الطبعة الأولى ٢٠٢٣

الوثيقة **Doc 10162**، دليل رصد تنفيذ الخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية
رقم طلب الشراء: 10162 (Order Number)
ISBN 978-92-9275-095-4 (النسخة المطبوعة)

© ICAO 2023

جميع الحقوق محفوظة. لا يجوز استنساخ أي جزء من هذا المنشور أو تخزينه في نظام
لاسترجاع الوثائق أو تداوله في أي شكل أو بأي وسيلة، من دون الحصول على إذن كتابي
مسبق من منظمة الطيران المدني الدولي.

التمهيد

يدعو قرار الجمعية ٤١-٦: تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية كل دولة إلى إعداد وتنفيذ خطة وطنية للسلامة الجوية (NASP) بما يتوافق مع أهداف وغايات الخطة العالمية للسلامة الجوية (الوثيقة Doc 10004) وفئات الحوادث العالمية العالية المخاطر (G-HRCs). وينبغي أن تتضمن الخطة الوطنية للسلامة الجوية مؤشرات لرصد تنفيذها وقياس التقدم المحرز نحو تحقيق كل هدف استراتيجي من أهدافها.

وفي الوقت الذي تضع فيه الخطة العالمية للسلامة الجوية استراتيجية عالمية للسلامة، بما فيها الأهداف والغايات والمؤشرات، ينبغي إعداد الخطط الإقليمية للسلامة الجوية وتنسيقها من خلال المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية لمعالجة قضايا إقليمية محددة في مجال السلامة، بما يتوافق مع أهداف وغايات الخطة العالمية للسلامة الجوية. وينبغي أن تتضمن الخطة الإقليمية للسلامة الجوية مؤشرات لقياس التقدم المحرز نحو تحقيق كل هدف من أهدافها.

وأعد هذا الدليل لتزويد الدول والمناطق بإرشادات بشأن مصادر البيانات للمؤشرات المستخدمة في قياس مدى تحقيق أهداف كل من الخطط الوطنية للسلامة الجوية والخطط الإقليمية للسلامة الجوية، على التوالي. ويتضمن الدليل استمارة لمؤشرات للخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP)، وضعت لكل مؤشر، لتزويد الدول والمناطق بإرشادات وتعريف واضحة، ولتمكين الإيكاو من جمع بيانات متسقة وموثوقة.

وينبغي استخدام هذا الدليل بالاقتران مع الخطة العالمية للسلامة الجوية (الوثيقة Doc 10004). وخريطة طريق السلامة الجوية العالمية (الوثيقة Doc 10161) (ستصدر لاحقاً)، ودليل إعداد الخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية (الوثيقة Doc 10131).

وساهم في إعداد هذا الدليل خبراء من سلطات الطيران المدني وقطاع الطيران ومنظمات إقليمية ودولية، ثم أُخضع لمراجعة شاملة من جانب الأقران، مع مراعاة تعليقات الخبراء عليه. وتقر الإيكاو بامتنان بمساهمات مجموعة الدراسة المعنية بالخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-SG) والخبراء من الأفراد الذين قدموا الدعم والمشورة والآراء لإعداد هذا الدليل.

جدول المحتويات

الصفحة

ix	المسرد
xi	الاختصارات والأسماء المختصرة
1-1	الفصل الأول مقدمة
1-1	1-1 خلفية
1-2	2-1 الغرض
1-2	3-1 قابلية التطبيق
2-1	الفصل الثاني مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية
2-1	1-2 معلومات عامة
2-1	2-2 المحتوى
2-1	3-2 شكل المؤشرات
2-A-1	المرفق (أ) بالفصل الثاني نماذج مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-I)

المسرد

العوامل المساهمة — فعل أو إغفال أو حدث أو ظرف أو كلها معا سوف تسهم، إذا ما تم إلغاؤها أو تقاديبها، في الحد من احتمالات حصول الحادث أو الواقعة، أو التخفيف من حدة عواقب الحادث أو الواقعة. ولا يعني تعريف العوامل المساهمة، ضمناً، تحميل الخطأ لأي جهة أو تحديد المسؤولية الإدارية أو المدنية أو الجنائية.

الخطر — حالة أو جسم يمكن أن تسبب أو تسهم في واقعة أو حادث طائرة.

الواقعة — أي واقعة، بخلاف حادث، مرتبطة بتشغيل طائرة وتؤثر أو يمكن أن تؤثر في سلامة التشغيل.

ملاحظة — تشمل أنواع الوقائع المهمة بالنسبة للدراسات ذات الصلة بالسلامة الحوادث المدرجة في الإضافة (ج) للملحق الثالث عشر - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات.

الكتلة القصوى — الكتلة القصوى المرخصة للإقلاع.

السلامة — الحالة التي تنخفض فيها المخاطر المرتبطة بأنشطة الطيران، فيما يتعلق بتشغيل الطائرة أو المساهمة في ذلك بصورة مباشرة، والسيطرة عليها عند مستوى مقبول.

مبادرة تعزيز السلامة — إجراء واحد أو أكثر يهدف إلى إزالة أو الحد من مخاطر السلامة التشغيلية، أو لمعالجة إحدى المسائل المكتشفة في ما يتعلق بالسلامة.

مراقبة السلامة — مهمة تؤديها الدولة لتضمن بها امتثال الأفراد والمؤسسات التي تؤدي نشاطاً للطيران للقوانين واللوائح الوطنية المرتبطة بالسلامة.

أداء السلامة — مستوى الإنجاز في مجال السلامة الذي بلغته دولة أو مقدم خدمة بالعلاقة إلى أهداف أداء السلامة ومؤشرات أداء السلامة الخاصة بها.

مؤشر أداء السلامة — تعبير بياني لأحد عناصر السلامة مستخدم لرصد وتقييم أداء هذا العنصر.

غاية أداء السلامة — الهدف المخطط أو المنشود للدولة أو مقدم الخدمات لمؤشر أداء السلامة في غضون فترة معينة يتمشى مع أهداف السلامة.

مخاطر السلامة — المستوى المتوقع لمدى احتمال حدوث العواقب أو النتائج المترتبة على عامل خطورة معين وشدها.

برنامج السلامة الوطني (SSP) — مجموعة متكاملة من اللوائح التنظيمية والأنشطة الرامية إلى تحسين مستوى السلامة.

الاختصارات والأسماء المختصرة

ACI	Airports Council International	المجلس الدولي للمطارات
ADREP	Accident/Incident Data Reporting	الإبلاغ عن بيانات الحوادث والوقائع
CAP	Corrective action plan	خطة إجراءات تصحيحية
CANSO	Civil Air Navigation Services Organisation	منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية
CE	Critical element	عنصر حاسم
CFIT	Controlled flight into terrain	ارتطام الطائرة بالتضاريس وهي تحت السيطرة
EFOD	Electronic Filing of Differences	نظام الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات
EI	Effective implementation	التنفيذ الفعّال
EUROCONTROL	European Organisation for the Safety of Air Navigation	المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (اليوروكونترول)
GASP	Global Aviation Safety Plan	الخطة العالمية لسلامة الجوية
G-HRC	Global high-risk category occurrences	فئات الحوادث العالمية العالية المخاطر
HRC	High-risk category of occurrence	إحدى فئات المخاطر العالية
IATA	International Air Transport Association	اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)
LOC-I	Loss of control in flight	فقدان السيطرة أثناء الطيران
MAC	Mid-air collision	الاصطدام في الجو
NASP	National aviation safety plan	الخطة الوطنية لسلامة الجوية
OAG	Official Airline Guide	الدليل الرسمي لشركات الطيران
OVSG	Occurrence Validation Study Group	مجموعة الدراسة المعنية بالمصادقة على الوقائع والحوادث
PQ	Protocol question	سؤال بروتوكول
RASG	Regional aviation safety group	المجموعة الإقليمية لسلامة الجوية
RASP	Regional aviation safety plan	الخطة الإقليمية لسلامة الجوية
RE	Runway excursion	الخروج عن المدرج
RI	Runway incursion	اقتحام المدرج
RSOO	Regional safety oversight organization	المنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية
SARPs	Standards and Recommended Practices	القواعد والتوصيات الدولية
SDCPS	Safety data collection and processing systems	نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة
SEI	Safety enhancement initiatives	مبادرات تحسين السلامة
SPI	Safety performance indicator	مؤشر أداء السلامة
SSC	Significant safety concern	الشغل البارز في مجال السلامة
SSP	State safety programme	برنامج السلامة الوطني
SSPIA	State safety programme implementation assessment	تقييم تنفيذ برامج السلامة الوطنية
USOAP	Universal Safety Oversight Audit Programme	البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية

الفصل الأول

المقدمة

١-١ الخلفية

١-١-١ السلامة هي الأولوية القصوى للطيران، ويقر قرار الجمعية ٤١-٦: تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية بأهمية وجود إطار عالمي لدعم الهدف الاستراتيجي لمنظمة الطيران المدني الدولي الخاص بالسلامة الجوية. وتعرض الخطة العالمية للسلامة الجوية (الوثيقة Doc 10004)، المتاحة على الرابط التالي: www.icao.int/gasp، الاستراتيجية العالمية للتحسين المستمر للسلامة الجوية. والغرض من الخطة هو الحد باستمرار من الوفيات، ومخاطر الوفيات المرتبطة بالحوادث، من خلال توجيه التطوير والتنفيذ المنسقين للخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية.

٢-١-١ وتضع الخطة العالمية للسلامة الجوية استراتيجية عالمية للسلامة، بأهداف وغايات ومؤشرات. وأهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية هي النتائج التي تنشدها الجهود المبذولة في مجال السلامة الجوية. وتعرض النتائج المرجوة التي ترمي إلى تحقيقها استراتيجية الإيكاو الخاصة بالسلامة (كما وردت في الخطة العالمية للسلامة الجوية). وأهداف الخطة العالمية نتائج رفيعة المستوى تهدف الدول أو الأقاليم أو قطاع الطيران إلى تحقيقها، ويتضمن كل منها غايات محددة. والغايات هي النتائج المحددة المرغوب تحقيقها من الإجراءات التي تتخذها الدول والأقاليم وقطاع الطيران لتحقيق الأهداف، في وقت معين. وتحدد غايات الخطة العالمية للسلامة الجوية الجهات المقصودة بالإجراءات المحددة (الدول على سبيل المثال). وتتضمن كل غاية من غايات الخطة العالمية أيضا أمثلة على المؤشرات التي قد تستخدمها الجهات المعنية لقياس التقدم المحرز نحو تحقيق كل غاية في الخطة العالمية. وتتضمن بعض الأهداف أكثر من غاية واحدة، وترتبط كل غاية في الخطة بسلسلة من عينات المؤشرات. والمؤشرات هي دليل قياس يستخدم لتقييم ما إذا كانت الخطة العالمية للسلامة الجوية قد أسفرت عن النتائج المتوقعة من قبل الدول والأقاليم وقطاع الطيران. وفي حين أن القصد من الغايات أن تكون محددة، قد لا تكون المؤشرات قياسا دقيقا للهدف، وإنما تكون وسيلة غير مباشرة لقياس تحقيق الهدف من خلال تقديم معلومات عامة تتعلق به. فعلى سبيل المثال، يتعلق أحد أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية بتحقيق تخفيض مستمر لمخاطر السلامة التشغيلية من خلال الغاية المرتبطة به وترمي إلى الحفاظ على اتجاه تنازلي لمعدل الحوادث العالمي. ومع ذلك، قد يصعب قياس معدلات الحوادث لكل قطاع طيران. لذلك، قد تكون أرقام الحوادث أحد المؤشرات لقياس التقدم المحرز نحو تحقيق هذا الهدف.

٣-١-١ وعلى الرغم من أن الخطة العالمية للسلامة الجوية توفر منظورا عالميا، إلا أنه ينبغي وضع خطط إقليمية للسلامة الجوية وتنسيقها من خلال المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية لمعالجة قضايا إقليمية محددة تتعلق بالسلامة، بما يتماشى مع أهداف وغايات الخطة العالمية للسلامة الجوية. وينبغي أن تتضمن الخطة الإقليمية للسلامة الجوية مؤشرات لقياس التقدم المحرز نحو تحقيق كل غاية من غايات الخطة الإقليمية للسلامة الجوية.

٤-١-١ كما يدعو قرار الجمعية ٤١-٦ كل دولة إلى وضع وتنفيذ خطة وطنية للسلامة الجوية، بما يتماشى مع أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية وغاياتها وفئات الحوادث العالمية العالية المخاطر. وينبغي أيضا وضع الخطة الوطنية للسلامة الجوية مع إيلاء اعتبار وثيق للخطة الإقليمية للسلامة الجوية، مع الاعتراف بأن كل دولة قد يكون لديها قضايا وأولويات خاصة بها تتعلق بالسلامة، بما في ذلك معالجة شواغل السلامة الهامة. وتقدم الخطة الوطنية للسلامة الجوية التوجيه الاستراتيجي لإدارة السلامة الجوية على المستوى الوطني، لفترة محددة (على سبيل المثال، على مدى السنوات الخمس المقبلة). وينبغي للخطة أن تتضمن مؤشرات لرصد تنفيذها وقياس التقدم المحرز نحو تحقيق كل هدف من أهداف الخطة الوطنية للسلامة الجوية.

٥-١-١ وينبغي أن تكون المؤشرات المستخدمة لقياس أداء السلامة في الخطة الوطنية للسلامة الجوية أو الخطة الإقليمية للسلامة الجوية متسقة مع المؤشرات الواردة في الخطة العالمية للسلامة الجوية أو مرتبطة بها. بيد أن المؤشرات المعروضة في الخطة العالمية ليست سوى أمثلة، على عكس الأهداف والغايات. وعندما يتم تكييف الخطة العالمية للسلامة الجوية على الصعيدين الإقليمي والوطني، على التوالي، يمكن للأقاليم والدول أن تستخدم أمثلة المؤشرات لوضع مؤشرات إقليمية ووطنية موجودة في الخطة الإقليمية والخطة الوطنية. غير أنه لا يلزم تكرار جميع مؤشرات الخطة العالمية في الخطة الإقليمية أو الخطة الوطنية.

ملاحظة - في سياق الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة الإقليمية للسلامة الجوية، يشير مصطلح "الإقليم" إلى مجموعة من الدول و/أو الهيئات التي تعمل معاً لتعزيز السلامة في منطقة جغرافية محددة. والمجموعة الإقليمية للسلامة الجوية هي الكيان الإقليمي المسؤول عن وضع وتنفيذ الخطة الإقليمية للسلامة الجوية.

٦-١-١ وشملت التعليقات الواردة بشأن طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية دولا تحتاج إلى مساعدة بشأن كيفية استخدام مؤشرات الخطة العالمية في سياق الخطة الوطنية للسلامة الجوية وقياس أداء السلامة على الصعيد الوطني. وتضمنت أيضا طلبات للحصول على إرشادات إضافية بشأن كيفية قياس كل مؤشر من مؤشرات الخطة العالمية وتوضيح مصادر البيانات أو الحسابات. بل إن مؤشرات الخطة العالمية اعتُبرت إلزامية خطأ؛ وهذه مجرد أمثلة (راجع الفقرة ١-١-٥).

٢-١ الغرض

تزود هذه الوثيقة الدول والأقاليم بإرشادات بشأن مصادر البيانات للمؤشرات المستخدمة لقياس تحقيق أهداف الخطط الوطنية والخطط الإقليمية للسلامة الجوية على التوالي. ولمعالجة التعليقات الواردة، أجرت الإيكاو ومجموعة الدراسة المعنية بالخطة العالمية للسلامة الجوية التابعة لها استعراضاً لجميع المؤشرات في طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ من الخطة العالمية للسلامة الجوية. وأظهر الاستعراض أن غالبية مؤشرات الخطة العالمية واضحة وقابلة للقياس بسهولة - ذلك أن المعلومات بشأن "من ومتى وكيف" معروفة والمعلومات اللازمة لقياسها متاحة من الإيكاو أو غيرها من المنظمات الدولية التي تدير برامج قطاع الطيران. وثمة عدة مؤشرات للخطة العالمية متاحة بالكامل ويمكن قياسها بسهولة. وتم تحديد عدد قليل من مؤشرات الخطة العالمية على أنها تحتاج إلى مزيد من العمل لجعلها واضحة وقابلة للقياس بسهولة - ومن ذلك إرشادات حول كيفية قياسها وكيفية جمع البيانات. ووضع نموذج مؤشرات الخطة العالمية لكل مؤشر لتزويد الدول والأقاليم بإرشادات وتعريف واضحة، وحرصاً على أن يكون جمع الإيكاو للبيانات متسقاً وموثوقاً.

٣-١ قابلية التطبيق

يُقدّم محتوى هذه الوثيقة كدليل ولا ينبغي اعتباره الوسيلة الوحيدة لوضع واستخدام مؤشرات لقياس أداء السلامة في سياق الخطة الوطنية للسلامة الجوية أو الخطة الإقليمية للسلامة الجوية. وينبغي للدول أن تتشاور بشأن المتطلبات المحددة داخل إقليمها وأن توائم جهودها مع الخطة الإقليمية الخاصة بكل منها، حيثما كان ذلك منطبقاً.

الفصل الثاني

مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية

١-٢ معلومات عامة

يقدم هذا الفصل إرشادات إضافية للدول والأقاليم (والمجموعة الإقليمية للسلامة الجوية) قصد جمع البيانات الخاصة بكل مؤشر وقياس التقدم المحرز نحو تحقيق الأهداف والغايات، الواردة في الخطط الوطنية للسلامة الجوية (NASPs) والخطط الإقليمية للسلامة الجوية (RASPs)، على التوالي. ويوضح هذا الفصل استخدام مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية، التي تستخدم كأمتلة لقياس التقدم المحرز في تحقيق الأهداف والغايات، بما يتماشى مع الخطة العالمية للسلامة الجوية.

٢-٢ المحتوى

تقدم مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP) أدلة حول ما إذا كانت النتائج المرجوة قد حدثت وتقيس التقدم المحرز في الأنشطة المتعلقة بأهداف الخطة العالمية. والمؤشرات مكتوبة بطريقة تشير إلى بيانات كمية (على سبيل المثال، العدد أو النسبة المئوية). ويشير بعض المؤشرات إلى الحوادث (على سبيل المثال، عدد الحوادث) التي تعتبر نتيجة لقصور في إدارة السلامة الجوية. ويشير البعض الآخر إلى الأنشطة التي تضطلع بها الدول أو الجهات المعنية الأخرى (على سبيل المثال، استكمال خطط الإجراءات التصحيحية)، التي تعتبر عاملاً محسناً لإدارة السلامة الجوية. وفي نهاية المطاف، تقيس المؤشرات مدى تحقيق أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية. وهناك حاجة إلى مصادر البيانات لقياس حالة مؤشرات الخطة العالمية ومن ثم لقياس مؤشرات الخطط الوطنية والخطط الإقليمية للسلامة الجوية. وفي الوقت الراهن، يوجد بعض مصادر البيانات في متناول الإيكاو، بينما توجد مصادر أخرى لدى فرادى الدول أو الكيانات الإقليمية أو دوائر قطاع الطيران. وقد تجعل صعوبة الحصول على هذه البيانات قياس أداء السلامة أمراً صعباً. لذلك، تقدم سلسلة من نماذج مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية في هذه الوثيقة.

٣-٢ شكل المؤشرات

يعرض تذييل هذا الفصل نموذج مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-I). وقد أُحدثت نماذج مؤشرات لجميع المؤشرات الـ ٣٦ المقدمة في طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ من الخطة العالمية للسلامة الجوية. وليس استخدام هذا النموذج إلزامياً ولا يقصد به أن يحل محل أي قواعد وتوصيات دولية قائمة. وفيما يلي إرشادات حول كيفية ملء النموذج والشروط الواردة فيه:

- أ) الأساس المنطقي: شرح لكيفية ارتباط المؤشر بهدف محدد من أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية ولما يدعمه قياس المؤشر ورصده؛
- ب) القيود: نطاق أو مدى المتغير أو الكيان الذي يقيسه المؤشر؛
- ج) تعريف المصطلحات: إن أمكن، تعريف أي مصطلحات تقنية أو محددة أو متعلقة بالمشروع تستخدم في تسمية أو تعريف المؤشر الذي قد لا يكون معروفاً أو مفهوماً على نطاق واسع؛
- د) طريقة الحساب: إن أمكن، الصيغة المحددة أو التقنية المتاحة لحساب قيمة المؤشر؛

- هـ) مجموعة (مجموعات) البيانات: البيانات اللازمة لقياس المؤشر؛
- و) التوافر: قد يكون لمجموعات البيانات المدرجة مستويات توافر مختلفة، تتراوح ما بين "١" للبيانات غير المتاحة، و"٢" للبيانات المتاحة جزئياً، و"٣" للبيانات المتاحة بالكامل؛
- ز) مقدم الخدمات: مزود البيانات أو المصدر الذي تأتي منه البيانات.
-

المرفق (أ) للفصل الثاني

نماذج مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-I)

نموذج مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-I)

مؤشر الخطة العالمية ١-١-١

عدد الحوادث	مؤشر الخطة العالمية ١-١-١
	الأساس المنطقي
	القيود
	تعريف المصطلحات
	طريقة الحساب

عدد الحوادث	مؤشر الخطة العالمية ١-١-٠١
الإخطارات وتقارير بيانات الحوادث والوقائع التي ترسلها الدول إلى منظمة الطيران المدني الدولي بموجب التزامات الملحق الثالث عشر.	مجموعات البيانات
٣: الإخطارات بالحوادث وتقارير بيانات الحوادث والوقائع متاحة بالفعل في قاعدة بيانات الحوادث والوقائع لمنظمة الطيران المدني الدولي. ولا يلزم أن تقدم الدول مزيداً من التقارير.	التوافر (١-٣)
قاعدة بيانات الحوادث والوقائع لمنظمة الطيران المدني الدولي	مقدم الخدمات

نموذج مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-I)

مؤشر الخطة العالمية ١-١-٢٠٠٢

عدد الحوادث لكل مليون عملية مغادرة (معدل الحوادث)	مؤشر الخطة العالمية ١-١-٢٠٠٢
مرتبط بالغاية ١-١ من الخطة العالمية للسلامة الجوية: المحافظة على منحى هبوطي في معدل الحوادث على الصعيد العالمي.	الأساس المنطقي
استخدمت منظمة الطيران المدني الدولي مؤشر الأمان هذا على نطاق واسع منذ عام ٢٠٠٨. ويمكن الاطلاع عليه في تقارير السلامة السنوية العالمية وعلى الموقع الإلكتروني العام للإيكاو. إنه المؤشر التفاعلي الأكثر شيوعاً الذي يقيس مستويات السلامة ويرتبط بالتعرض للمخاطر (عدد ملايين عمليات المغادرة).	
<ul style="list-style-type: none"> - ترسل دولة وقوع الحادث إخطاراً بالحادثة إلى الإيكاو حينما تزيد الكتلة القصوى للطائرة المعنية على ٢٢٥٠ كجم أو إذا كانت الطائرة توربينية نفاثة، كما هو منصوص عليه في الملحق الثالث عشر - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، الفقرة ٤-١. - ترسل الدولة القائمة بالتحقيق تقرير بيانات الحادث أو الواقعة إلى الإيكاو بالنسبة إلى حوادث الطائرات التي تزيد كتلتها على ٢٢٥٠ كيلوجراماً، كما هو منصوص عليه في الملحق الثالث عشر، الفصل السابع. - تحتفظ منظمة الإيكاو بقاعدة بيانات الحوادث أو الوقائع مع الإخطارات وتقارير بيانات الحوادث أو الوقائع التي تتلقاها. - يتم إجراء المصادقة على صحة قاعدة بيانات الحوادث أو الوقائع سنوياً من قبل مجموعة من الخبراء (مجموعة الدراسة المعنية بالمصادقة على الحوادث والوقائع) ويقتصر ذلك على الحوادث وبعض الوقائع الخطيرة المتعلقة بالطائرات الثابتة الجناحين المشغلة مدنياً التي تزيد كتلتها القصوى على ٥٧٠٠ كجم. ولا تشمل هذه المصادقة، اعتباراً من أبريل ٢٠٢٠، حوادث طائرات الهليكوبتر أو الطائرات التي يتراوح وزنها بين ٢٢٥٠ كجم و٥٧٠٠ كجم. - تكون بيانات الحوادث أو الوقائع المصادق عليها في السنة س متاحة في آذار/مارس من السنة س+١. - يتيح الدليل الرسمي لشركات الطيران للإيكاو بيانات حركة المرور الخاصة بالعمليات المنتظمة الخاصة بالطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ٥٧٠٠ كجم. - تكون بيانات الحركة المقدمة في الدليل الرسمي لشركات الطيران والمصادق عليها في السنة س متاحة في مارس من السنة س+١. 	القيود
يعرف مصطلح "الحادث" في الملحق الثالث عشر، الفصل الأول، التعاريف.	تعريف المصطلحات
ADREP: الإبلاغ عن بيانات الحوادث أو الوقائع	
المؤشر يساوي العدد ع مقسوماً على العدد م بحيث:	طريقة الحساب
(أ) يكون العدد ع هو عدد الحوادث المتعلقة بعمليات تجارية منتظمة بطائرات تزيد كتلتها القصوى على 700 كجم بالنسبة للسنة المعنية؛	
(ب) ويكون العدد م هو عدد عمليات مغادرة الطائرات التجارية المنتظمة (من تطبيق النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها "حركة الدول") مقسوماً على ١٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠.	
الإخطارات وتقارير بيانات الحوادث والوقائع التي ترسلها الدول إلى منظمة الطيران المدني الدولي بموجب التزامات الملحق الثالث عشر.	مجموعات البيانات
مجموعة بيانات الدليل الرسمي لشركات الطيران للإيكاو	

عدد الحوادث لكل مليون عملية مغادرة (معدل الحوادث)	مؤشر الخطة العالمية ١-١-٢٠٠٢
٣: الإخطارات بالحوادث وتقارير بيانات الحوادث والوقائع متاحة بالفعل في قاعدة بيانات الحوادث والوقائع لمنظمة الطيران المدني الدولي. ولا يلزم أن تقدم الدول مزيداً من التقارير.	التوافر (١-٣)
<ul style="list-style-type: none"> - قاعدة بيانات الحوادث والوقائع لمنظمة الطيران المدني الدولي - تطبيق النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها "تقارير بيانات الحوادث والوقائع وتقارير أخرى" - تطبيق النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها "حركة الدول". 	مقدم الخدمات

نموذج مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-I)
مؤشر الخطة العالمية ١-١-٣٠

عدد الحوادث المميتة	مؤشر الخطة العالمية ١-١-٣٠
	الأساس المنطقي
	القيود
	تعريف المصطلحات

مرتبط بالغاية ١-١ من الخطة العالمية للسلامة الجوية: المحافظة على منحى هبوطي في معدل الحوادث على الصعيد العالمي

عدد الحوادث هو مؤشر أمان تفاعلي رئيسي. يتعين على الدول التي تقع فيها الحوادث إخطار الإيكاو إذا كانت الكتلة القصوى لحجم الطائرة تزيد على ٢٢٥٠ كجم أو كانت الطائرة توربينية نفاثة.

ترسل دولة وقوع الحادث إخطارا بالحادث إلى الإيكاو حينما تزيد الكتلة القصوى للطائرة المعنية على ٢٢٥٠ كجم أو إذا كانت الطائرة توربينية نفاثة، كما هو منصوص عليه في الملحق الثالث عشر - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات ، الفقرة ٤-١.

ترسل الدولة القائمة بالتحقيق تقرير بيانات الحادث أو الواقعة إلى الإيكاو بالنسبة إلى حوادث الطائرات التي تزيد كتلتها على ٢٢٥٠ كيلوجراما، كما هو منصوص عليه في الملحق الثالث عشر، الفصل السابع.

تحتفظ منظمة الإيكاو بقاعدة بيانات الحوادث أو الوقائع مع الإخطارات وتقارير بيانات الحوادث أو الوقائع التي تتلقاها.

يتم إجراء المصادقة على صحة قاعدة بيانات الحوادث أو الوقائع سنويا من قبل مجموعة من الخبراء (مجموعة الدراسة المعنية بالمصادقة على الحوادث والوقائع) ويقتصر ذلك على الحوادث وبعض الوقائع الخطيرة المتعلقة بالطائرات الثابتة الجناحين المشغلة مدنيا التي تزيد كتلتها القصوى على ٥٧٠٠ كجم. ولا تشمل هذه المصادقة، اعتبارا من أبريل ٢٠٢٠، حوادث طائرات الهليكوبتر أو الطائرات التي يتراوح وزنها بين ٢٢٥٠ كجم و ٥٧٠٠ كجم.

تكون بيانات الحوادث أو الوقائع المصادق عليها في السنة س متاحة في آذار/مارس من السنة س+١.

يعرف مصطلح "الحادث" في الملحق الثالث عشر، الفصل الأول، التعريف.

ADREP: الإبلاغ عن بيانات الحوادث أو الوقائع.

الحادث المميت حادث يصاب فيه أي شخص إصابة مميتة أو جسيمة نتيجة لما يلي:

(أ) وجوده على متن الطائرة؛

(ب) أو احتكاكه مباشرة بأي جزء من أجزاء الطائرة، بما في ذلك أي جزء يفصل عنها؛

(ج) أو التعرض المباشر للفتح النفاث.

وذلك باستثناء الإصابات الناتجة عن أسباب طبيعية، أو التي يحدثها الشخص لنفسه أو التي يتسبب فيها أشخاص آخرون، أو عندما تحدث الإصابات لراكب متسلل مختبئ في مكان غير الأماكن المتاحة عادة للركاب أو أفراد طاقم الطائرة.

لأغراض التوحيد الإحصائي فقط، تصنف الايكاو الإصابة التي ينتج عنها وفاة في غضون ثلاثين يوما من تاريخ وقوع الحادث على أنها إصابة مميتة.

عدد الحوادث المميتة	مؤشر الخطة العالمية ١-٣-٠٣
<p>تحسب الحوادث المتعلقة بالعمليات التجارية المنتظمة في الحالات التالية:</p> <p>(أ) إذا كان تاريخ الحادث بين ١ يناير و ٣١ ديسمبر من السنة المعنية؛</p> <p>(ب) إذا أرسل إخطار و/أو تقرير لبيانات الحوادث والوقائع إلى منظمة الطيران المدني الدولي واستلمته؛</p> <p>(ج) إذا كانت ظروف الحادث مطابقة للظروف المعرفة لمصطلح "الحادث المميت" الوارد في الملحق الثالث عشر؛</p> <p>(د) إذا كانت الكتلة القصوى للطائرة المعنية بالحادث تزيد على ٥٧٠٠ كجم.</p>	طريقة الحساب
الإخطارات وتقارير بيانات الحوادث والوقائع التي ترسلها الدول إلى منظمة الطيران المدني الدولي بموجب التزامات الملحق الثالث عشر.	مجموعات البيانات
٣: الإخطارات بالحوادث وتقارير بيانات الحوادث والوقائع متاحة بالفعل في قاعدة بيانات الحوادث والوقائع لمنظمة الطيران المدني الدولي. ولا يلزم أن تقدم الدول مزيداً من التقارير.	التوافر (٣-١)
<p>– قاعدة بيانات الحوادث والوقائع لمنظمة الطيران المدني الدولي</p> <p>– تطبيق النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها "تقارير بيانات الحوادث والوقائع وتقارير أخرى".</p>	مقدم الخدمات

نموذج مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-I)
مؤشر الخطة العالمية ١-١-٤

عدد الحوادث المميتة لكل مليون عملية مغادرة (معدل الحوادث المميتة)	مؤشر الخطة العالمية ١-١-٤
<p>مرتبط بالغاية ١-١ من الخطة العالمية للسلامة الجوية: المحافظة على منحى هبوطي في معدل الحوادث على الصعيد العالمي.</p> <p>هذا المؤشر هو تكملة لمؤشر الخطة العالمية ١-١-٢ من خلال التركيز على الحوادث المميتة. وهو مرتبط بالتعرض للمخاطر (عدد ملايين عمليات المغادرة).</p>	<p>الأساس المنطقي</p>
<p>ترسل دولة وقوع الحادث إخطاراً بالحادث إلى الإيكاو حينما تزيد الكتلة القصوى للطائرة المعنية على ٢٢٥٠ كجم أو إذا كانت الطائرة توربينية نفاثة، كما هو منصوص عليه في الملحق الثالث عشر - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، الفقرة ٤-١.</p> <p>ترسل الدولة القائمة بالتحقيق تقرير بيانات الحادث أو الواقعة إلى الإيكاو بالنسبة إلى حوادث الطائرات التي تزيد كتلتها على ٢٢٥٠ كيلوجراماً، كما هو منصوص عليه في الملحق الثالث عشر، الفصل السابع.</p> <p>تحتفظ منظمة الإيكاو بقاعدة بيانات الحوادث أو الوقائع مع الإخطارات وتقارير بيانات الحوادث أو الوقائع التي تتلقاها.</p> <p>يتم إجراء المصادقة على صحة قاعدة بيانات الحوادث أو الوقائع سنوياً من قبل مجموعة من الخبراء (مجموعة الدراسة المعنية بالمصادقة على الحوادث والوقائع) ويقتصر ذلك على الحوادث وبعض الوقائع الخطيرة المتعلقة بالطائرات الثابتة الجناحين المشغلة مدنياً التي تزيد كتلتها القصوى على ٥٧٠٠ كجم. ولا تشمل هذه المصادقة، اعتباراً من أبريل ٢٠٢٠، حوادث طائرات هليكوبتر أو الطائرات التي يتراوح وزنها بين ٢٢٥٠ كجم و ٥٧٠٠ كجم.</p> <p>تكون بيانات الحوادث أو الوقائع المصادق عليها في السنة س متاحة في مارس من السنة س+١.</p> <p>يتيح الدليل الرسمي لشركات الطيران للإيكاو بيانات حركة المرور الخاصة بالعمليات المنتظمة الخاصة بالطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ٥٧٠٠ كجم.</p> <p>تكون بيانات الحركة المقدمة في الدليل الرسمي لشركات الطيران والمصادق عليها في السنة س متاحة في مارس من السنة س+١.</p>	<p>القيود</p>
<p>يعرف مصطلح "الحادث" في الملحق الثالث عشر، الفصل الأول، التعريف.</p> <p>ADREP: الإبلاغ عن بيانات الحوادث أو الوقائع.</p> <p>الحادث المميت حادث يصاب فيه أي شخص إصابة مميتة أو جسيمة نتيجة لما يلي:</p> <p>(أ) وجوده على متن الطائرة؛</p> <p>(ب) أو احتكاكه مباشرة بأي جزء من أجزاء الطائرة، بما في ذلك أي جزء يفصل عنها؛</p> <p>(ج) أو التعرض المباشر للفتح النفاث.</p> <p>وذلك باستثناء الإصابات الناتجة عن أسباب طبيعية، أو التي يحدثها الشخص لنفسه أو التي يتسبب فيها أشخاص آخرون، أو عندما تحدث الإصابات لراكب متسلل مختبئ في مكان غير الأماكن المتاحة عادة للركاب أو أفراد طاقم الطائرة.</p> <p>لأغراض التوحيد الإحصائي فقط، تصنف الايكاو الإصابة التي ينتج عنها وفاة في غضون ثلاثين يوماً من تاريخ وقوع الحادث على أنها إصابة مميتة.</p>	<p>تعريف المصطلحات</p>

عدد الحوادث المميتة لكل مليون عملية مغادرة (معدل الحوادث المميتة)	مؤشر الخطة العالمية 1-1-1-1
<p>المؤشر يساوي العدد ع مقسوما على العدد م بحيث:</p> <p>(أ) يكون العدد ع هو عدد الحوادث المتعلقة بعمليات تجارية منتظمة:</p> <p>(١) إذا كان تاريخ الحدوث بين ١ يناير و ٣١ ديسمبر من السنة المعنية؛</p> <p>(٢) إذا أرسل إخطار و/أو تقرير لبيانات الحوادث والوقائع إلى منظمة الطيران المدني الدولي واستلمته؛</p> <p>(٣) إذا كانت ظروف الحادث مطابقة للظروف المعرفة لمصطلح "الحادث المميت" الوارد في الملحق الثالث عشر؛</p> <p>(٤) إذا كانت الكتلة القصوى للطائرة المعنية بالحادث تزيد على ٥٧٠٠ كجم.</p> <p>(ب) يكون العدد م هو عدد عمليات مغادرة الطائرات التجارية المنتظمة (من تطبيق النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها "حركة الدول") مقسوما على ١.٠٠٠.٠٠٠.</p>	طريقة الحساب
<p>– الإخطارات وتقارير بيانات الحوادث والوقائع التي ترسلها الدول إلى منظمة الطيران المدني الدولي بموجب التزامات الملحق الثالث عشر</p> <p>– مجموعة بيانات الدليل الرسمي لشركات الطيران للإيكاو.</p>	مجموعات البيانات
<p>٣: الإخطارات بالحوادث وتقارير بيانات الحوادث والوقائع متاحة بالفعل في قاعدة بيانات الحوادث والوقائع لمنظمة الطيران المدني الدولي.</p> <p>ولا يلزم أن تقدم الدول مزيدا من التقارير.</p>	التوافر (١-٣)
<p>– قاعدة بيانات الحوادث والوقائع لمنظمة الطيران المدني الدولي</p> <p>– تطبيق النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها "تقارير بيانات الحوادث والوقائع وتقارير أخرى".</p> <p>– تطبيق النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها "حركة الدول".</p>	مقدم الخدمات

نموذج مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-I)
مؤشر الخطة العالمية ١-١-٥٠

عدد الوفيات	مؤشر الخطة العالمية ١-١-٥٠
	الأساس المنطقي
	القيود
	تعريف المصطلحات

مرتبط بالغاية ١-١ من الخطة العالمية للسلامة الجوية: المحافظة على منحى هبوطي في معدل الحوادث على الصعيد العالمي.
عدد الوفيات مؤشر تفاعلي رئيسي للسلامة ويرتبط بهدف السلامة الطموح للخطة العالمية المتمثل في التخلص النهائي من الوفيات في العمليات التجارية بحلول عام ٢٠٣٠ وما بعده. ويتعين على الدول التي تقع فيها الحوادث إخطار منظمة الطيران المدني الدولي إذا كانت الكتلة القصوى للطائرة المعنية تزيد على ٢٢٥٠ كجم أو كانت الطائرة توربينية نفاثة.

- ترسل دولة وقوع الحادث إخطاراً بالحادث إلى الإيكاو بينما تزيد الكتلة القصوى للطائرة المعنية على ٢٢٥٠ كجم أو إذا كانت الطائرة توربينية نفاثة، كما هو منصوص عليه في الملحق الثالث عشر - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، الفقرة ٤-١.
- ترسل الدولة القائمة بالتحقيق تقرير بيانات الحادث أو الواقعة إلى الإيكاو بالنسبة إلى حوادث الطائرات التي تزيد كتلتها على ٢٢٥٠ كيلوجراماً، كما هو منصوص عليه في الملحق الثالث عشر، الفصل السابع.
- تحتفظ منظمة الإيكاو بقاعدة بيانات الحوادث أو الوقائع مع الإخطارات وتقارير بيانات الحوادث أو الوقائع التي تتلقاها.
- يتم إجراء المصادقة على صحة قاعدة بيانات الحوادث أو الوقائع سنوياً من قبل مجموعة من الخبراء (مجموعة الدراسة المعنية بالمصادقة على الحوادث والوقائع) ويقتصر ذلك على الحوادث وبعض الوقائع الخطيرة المتعلقة بالطائرات الثابتة الجناحين المشغلة مدنياً التي تزيد كتلتها القصوى على ٥٧٠٠ كجم. ولا تشمل هذه المصادقة، اعتباراً من أبريل ٢٠٢٠، حوادث طائرات الهليكوبتر أو الطائرات التي يتراوح وزنها بين ٢٢٥٠ كجم و٥٧٠٠ كجم.
- تكون بيانات الحوادث أو الوقائع المصادق عليها في السنة س متاحة في مارس من السنة س+١.

- يعرف مصطلح "الحادث" في الملحق الثالث عشر، الفصل الأول، التعاريف.
- ADREP: الإبلاغ عن بيانات الحوادث أو الوقائع.
- الحادث المميت حادث يصاب فيه أي شخص إصابة مميتة أو جسيمة نتيجة لما يلي:
 - (أ) وجوده على متن الطائرة؛
 - (ب) أو احتكاكه مباشرة بأي جزء من أجزاء الطائرة، بما في ذلك أي جزء ينفصل عنها؛
 - (ج) أو التعرض المباشر للفتح النفاث.
- وذلك باستثناء الإصابات الناتجة عن أسباب طبيعية، أو التي يحدثها الشخص لنفسه أو التي يتسبب فيها أشخاص آخرون، أو عندما تحدث الإصابات لراكب متسلل مختبئ في مكان غير الأماكن المتاحة عادة للركاب أو أفراد طاقم الطائرة.
- لأغراض التوحيد الإحصائي فقط، تصنف الايكاو الإصابة التي ينتج عنها وفاة في غضون ثلاثين يوماً من تاريخ وقوع الحادث على أنها إصابة مميتة.

عدد الوفيات	مؤشر الخطة العالمية ١-١-٥٠
يحتسب عدد الأشخاص المصابين إصابة مميتة في جميع الحوادث المتعلقة بالعمليات التجارية المنتظمة في الحالات التالية: أ) إذا كان تاريخ الحادث بين ١ يناير و ٣١ ديسمبر من السنة المعنية؛ ب) إذا أرسل إخطار و/أو تقرير لبيانات الحوادث والوقائع إلى منظمة الطيران المدني الدولي واستلمته؛ ج) إذا كانت ظروف الحادث مطابقة للظروف المعروفة لمصطلح "الحادث" الوارد في الملحق الثالث عشر؛ د) إذا كانت الكتلة القصوى للطائرة المعنية بالحادث تزيد على ٥٧٠٠ كجم.	طريقة الحساب
الإخطارات وتقارير بيانات الحوادث والوقائع التي ترسلها الدول إلى منظمة الطيران المدني الدولي بموجب التزامات الملحق الثالث عشر.	مجموعات البيانات
٣: الإخطارات بالحوادث وتقارير بيانات الحوادث والوقائع متاحة بالفعل في قاعدة بيانات الحوادث والوقائع لمنظمة الطيران المدني الدولي. ولا يلزم أن تقدم الدول مزيداً من التقارير.	التوافر (١-٣)
– قاعدة بيانات الحوادث والوقائع لمنظمة الطيران المدني الدولي – تطبيق النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها "تقارير بيانات الحوادث والوقائع وتقارير أخرى".	مقدم الخدمات

نموذج مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-I)
مؤشر الخطة العالمية ١-١-٦.

مؤشر الخطة العالمية ١-١-٦	عدد الوفيات من مجموع الركاب المحمولين (معدل الوفيات)
الأساس المنطقي	مرتبطة بالغاية ١-١ من الخطة العالمية للسلامة الجوية: المحافظة على منحى هبوطي في معدل الحوادث على الصعيد العالمي. عدد الوفيات مؤشر تفاعلي رئيسي للسلامة ويرتبط بهدف السلامة الطموح للخطة العالمية المتمثل في صفر وفيات في العمليات التجارية بحلول عام ٢٠٣٠ وما بعده. ويرتبط بالتعرض للمخاطر (عدد الركاب المحمولين).
القيود	<ul style="list-style-type: none"> - ترسل دولة وقوع الحادث إخطارا بالحادث إلى الإيكاو حينما تزيد الكتلة القصوى للطائرة المعنية على ٢٢٥٠ كجم أو إذا كانت الطائرة توربينية نفاثة، كما هو منصوص عليه في الملحق الثالث عشر - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، الفقرة ٤-١. - ترسل الدولة القائمة بالتحقيق تقرير بيانات الحادث أو الواقعة إلى الإيكاو بالنسبة إلى حوادث الطائرات التي تزيد كتلتها على ٢٢٥٠ كيلوجراما، كما هو منصوص عليه في الملحق الثالث عشر، الفصل السابع. - تحتفظ منظمة الإيكاو بقاعدة بيانات الحوادث أو الوقائع مع الإخطارات وتقارير بيانات الحوادث أو الوقائع التي تتلقاها. - يتم إجراء المصادقة على صحة قاعدة بيانات الحوادث أو الوقائع سنويا من قبل مجموعة من الخبراء (مجموعة الدراسة المعنية بالمصادقة على الحوادث والوقائع) ويقتصر ذلك على الحوادث وبعض الوقائع الخطيرة المتعلقة بالطائرات الثابتة الجناحين المشغلة مدنيا التي تزيد كتلتها القصوى على ٥٧٠٠ كجم. ولا تشمل هذه المصادقة، اعتبارا من أبريل ٢٠٢٠، حوادث طائرات هليكوبتر أو الطائرات التي يتراوح وزنها بين ٢٢٥٠ كجم و٥٧٠٠ كجم. - تكون بيانات الحوادث أو الوقائع المصادق عليها في السنة س متاحة في مارس من السنة س+١. - تكون البيانات المصادق عليها للسنة س بشأن الركاب المحمولين متاحة على الموقع ICAO.DATA+ في مارس من السنة س + ١.
تعريف المصطلحات	<ul style="list-style-type: none"> - يعرف مصطلح "الحادث" في الملحق الثالث عشر، الفصل الأول، التعاريف. - ADREP: الإبلاغ عن بيانات الحوادث أو الوقائع. - الحادث المميت حادث يصاب فيه أي شخص إصابة مميتة أو جسيمة نتيجة لما يلي: <ul style="list-style-type: none"> (أ) وجوده على متن الطائرة؛ (ب) أو احتكاكه مباشرة بأي جزء من أجزاء الطائرة، بما في ذلك أي جزء ينفصل عنها؛ (ج) أو التعرض المباشر للنفث. - وذلك باستثناء الإصابات الناتجة عن أسباب طبيعية، أو التي يحدثها الشخص لنفسه أو التي يتسبب فيها أشخاص آخرون، أو عندما تحدث الإصابات لراكب متسلل مختبئ في مكان غير الأماكن المتاحة عادة للركاب أو أفراد طاقم الطائرة. - لأغراض التوحيد الإحصائي فقط، تصنف الايكاو الإصابة التي ينتج عنها وفاة في غضون ثلاثين يوما من تاريخ وقوع الحادث على أنها إصابة مميتة.

عدد الوفيات من مجموع الركاب المحمولين (معدل الوفيات)	مؤشر الخطة العالمية 1-1-7
<p>طريقة الحساب</p> <p>– المؤشر يساوي العدد ع مقسوما على العدد م بحيث:</p> <p>أ) يكون العدد ع هو عدد الأشخاص المصابين إصابة مميتة في جميع الحوادث المتعلقة بعمليات تجارية منتظمة:</p> <p>١) كان تاريخ حدوثها بين ١ يناير و ٣١ ديسمبر من السنة المعنية؛</p> <p>٢) أرسل إخطار و/أو تقرير لبيانات الحوادث والوقائع بشأنها إلى منظمة الطيران المدني الدولي واستلمته؛</p> <p>٣) كانت ظروف الحادث مطابقة للظروف المعرفة لمصطلح "الحادث" الوارد في الملحق الثالث عشر؛</p> <p>٤) كانت الكتلة القصوى للطائرة المعنية بالحادث تزيد على ٥٧٠٠ كجم.</p> <p>٥) كانت الطائرة المعنية بالحوادث ضمن عمليات تجارية منتظمة؛</p> <p>ب) يكون العدد م هو مجموع عدد المسافرين المحمولين في إطار خدمات منتظمة.</p>	
<p>مجموعات البيانات</p> <p>– الإخطارات وتقارير بيانات الحوادث والوقائع التي ترسلها الدول إلى منظمة الطيران المدني الدولي بموجب التزامات الملحق الثالث عشر.</p> <p>– بيانات الحركة التي تجمعها منظمة الإيكاو.</p>	
<p>التوافر (١-٣)</p> <p>٣: الإخطارات بالحوادث وتقارير بيانات الحوادث والوقائع متاحة بالفعل في قاعدة بيانات الحوادث والوقائع لمنظمة الطيران المدني الدولي.</p> <p>ولا يلزم أن تقدم الدول مزيدا من التقارير.</p>	
<p>مقدم الخدمات</p> <p>– قاعدة بيانات الحوادث والوقائع لمنظمة الطيران المدني الدولي</p> <p>– تطبيق النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها "تقارير بيانات الحوادث والوقائع وتقارير أخرى".</p> <p>– حركة الناقلين الجويين على الموقع: ICAO DATA+.</p>	

نموذج مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-I)
مؤشر الخطة العالمية ١-١-٧.

نسبة الأحداث المرتبطة بفئات الحوادث العالية المخاطر	مؤشر الخطة العالمية ١-١-٧.
مرتبطة بالغاية ١-١ من الخطة العالمية للسلامة الجوية: المحافظة على منحى هبوطي في معدل الحوادث على الصعيد العالمي.	الأساس المنطقي
<p>القيود</p> <p>- ترسل دولة وقوع الحادث إخطارا بالحادث إلى الإيكاو حينما تزيد الكتلة القصوى للطائرة المعنية على ٢٢٥٠ كجم أو إذا كانت الطائرة توربينية نفاثة، كما هو منصوص عليه في الملحق الثالث عشر - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات ، الفقرة ٤-١.</p> <p>- ترسل الدولة القائمة بالتحقيق تقرير بيانات الحادث أو الواقعة إلى الإيكاو بالنسبة إلى حوادث الطائرات التي تزيد كتلتها على ٢٢٥٠ كيلوجراما، كما هو منصوص عليه في الملحق الثالث عشر، الفصل السابع.</p> <p>- تحتفظ منظمة الإيكاو بقاعدة بيانات الحوادث أو الوقائع مع الإخطارات وتقارير بيانات الحوادث أو الوقائع التي تتلقاها.</p> <p>- يتم إجراء المصادقة على صحة قاعدة بيانات الحوادث أو الوقائع سنويا من قبل مجموعة من الخبراء (مجموعة الدراسة المعنية بالمصادقة على الحوادث والوقائع) ويقتصر ذلك على الحوادث وبعض الوقائع الخطيرة المتعلقة بالطائرات الثابتة الجناحين المشغلة مدنيا التي تزيد كتلتها القصوى على ٥٧٠٠ كجم. ولا تشمل هذه المصادقة، اعتبارا من أبريل ٢٠٢٠، حوادث طائرات الهليكوبتر أو الطائرات التي يتراوح وزنها بين ٢٢٥٠ كجم و٥٧٠٠ كجم.</p> <p>- تكون بيانات الحوادث أو الوقائع المصادق عليها في السنة س متاحة في آذار/مارس من السنة س+١.</p>	القيود
<p>يعرف مصطلح "الحادث" في الملحق الثالث عشر، الفصل الأول، التعاريف.</p> <p>- ADREP: الإبلاغ عن بيانات الحوادث أو الوقائع.</p> <p>- تعرف طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ من الخطة العالمية للسلامة الجوية فئات الحوادث العالية المخاطر على النحو التالي:</p> <p>(أ) ارتطام الطائرات بالتضاريس وهي تحت السيطرة؛</p> <p>(ب) فقدان السيطرة على الطائرة أثناء الطيران؛</p> <p>(ج) التصادم في الجو؛</p> <p>(د) الخروج عن المدرج؛</p> <p>(هـ) اقتحام المدرج.</p> <p>- يعرف فريق التصنيف المشترك بين فريق سلامة الطيران التجاري والإيكاو فئات الحوادث ويوجد التصنيف على الموقع التالي:</p> <p>https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx</p>	تعريف المصطلحات
<p>مؤشر الفئة العالية المخاطر " ارتطام الطائرات بالتضاريس وهي تحت السيطرة" يساوي ١٠٠ * ع/م، بحيث:</p> <p>(أ) يكون العدد ع هو عدد الحوادث المتعلقة بعمليات تجارية منتظمة:</p> <p>(١) كان تاريخ حدوثها بين ١ يناير و٣١ ديسمبر من السنة المعنية؛</p>	طريقة الحساب

نسبة الأحداث المرتبطة بفئات الحوادث العالية المخاطر	مؤشر الخطة العالمية ١-١-٧٠
<p>(٢) أرسل إخطار و/أو تقرير لبيانات الحوادث والوقائع بشأنها إلى منظمة الطيران المدني الدولي واستلمته؛</p> <p>(٣) كانت ظروف الحادث مطابقة للظروف المعروفة لمصطلح "الحادث" الوارد في الملحق الثالث عشر؛</p> <p>(٤) كانت الكتلة القصوى للطائرة المعنية بالحادث تزيد على ٥٧٠٠ كجم.</p> <p>(٥) حددت مجموعة الدراسة المعنية بالمصادقة على الوقائع والحوادث فئة الحادثة ضمن فئة "ارتطام الطائرات بالتضاريس وهي تحت السيطرة " ؛</p> <p>ب) يكون العدد م هو قيمة مؤشر الخطة العالمية للسلامة ١-١-٠١ للسنة المعنية</p> <p>- تعاد العملية ذاتها بالنسبة لفئة "فقدان السيطرة على الطائرة أثناء الطيران"، وفئة "التصادم في الجو"، وفئة "الخروج عن المدرج"، وفئة "اقتحام المدرج"</p>	
الإخطارات وتقارير بيانات الحوادث والوقائع التي ترسلها الدول إلى منظمة الطيران المدني الدولي بموجب التزامات الملحق الثالث عشر.	مجموعات البيانات
٣: الإخطارات بالحوادث وتقارير بيانات الحوادث والوقائع متاحة بالفعل في قاعدة بيانات الحوادث والوقائع لمنظمة الطيران المدني الدولي. ولا يلزم أن تقدم الدول مزيداً من التقارير.	التوافر (١-٣)
<p>- قاعدة بيانات الحوادث والوقائع لمنظمة الطيران المدني الدولي</p> <p>- تطبيق النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها "تقارير بيانات الحوادث والوقائع وتقارير أخرى".</p>	مقدم الخدمات

نموذج مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-I)
مؤشر الخطة العالمية ١-٢-٠١

عدد الدول التي استوفت معدل التنفيذ الفعال حسب الخطوط الزمنية	مؤشر الخطة العالمية ١-٢-٠١
<p>مرتبط بالغاية ١-٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية: تحسين معدل التنفيذ الفعال للعناصر الحاسمة لنظام مراقبة السلامة الوطني لدى جميع الدول (مع التركيز على أسئلة البروتوكول ذات الأولوية) على النحو التالي:</p> <p>(أ) بحلول عام ٢٠٢٤ - ٧٥ في المائة من التنفيذ الفعال؛</p> <p>(ب) بحلول عام ٢٠٢٦ - ٨٥ في المائة من التنفيذ الفعال؛</p> <p>(ج) بحلول عام ٢٠٣٠ - ٩٥ في المائة من التنفيذ الفعال.</p>	<p>الأساس المنطقي</p>
<p>تركز عمليات تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية على قدرة الدولة على توفير مراقبة السلامة من خلال تقييم ما إذا كانت الدولة قد نفذت بفعالية وثبات العناصر الحاسمة لنظام مراقبة السلامة، والتي تمكن الدولة من ضمان تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بالسلامة والإجراءات والمواد الإرشادية المرتبطة بها.</p> <p>قد لا يكون لدى الإيكاو موارد كافية لتحديث نتائج التنفيذ الفعال لكل دولة على أساس سنوي أو، على وجه الخصوص، في السنوات ٢٠٢٤ و ٢٠٢٦ و ٢٠٣٠. فسيؤدي هذا إلى نتيجة غير دقيقة.</p> <p>حسب الوقت المنقضي منذ آخر مراجعة للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وتحديث نتائج التنفيذ الفعال لدولة معينة، قد لا يعكس المؤشر القدرات الفعلية لمراقبة السلامة في تلك الدولة.</p> <p>سيؤثر الانتقال من ٢٠١٧ إلى إصدار أسئلة البروتوكول لعام ٢٠٢٠ على قيم التنفيذ الفعال لجميع أنشطة البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية للدول والمنظمات الإقليمية، كما هو موضح في الموقع الإلكتروني لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.</p>	<p>القيود</p>
<p>USOAP CMA: نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.</p> <p>تتخذ منظمة الإيكاو أنشطة نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لتدليل الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (الوثيقة Doc 9735) لتحديد قدرات الدول في مجال مراقبة السلامة من خلال تقييم تنفيذها الفعال للعناصر الحاسمة الثمانية في ثمانية مجالات للتدقيق (وهي التشريع الأساسي للطيران ولوائح الطيران المدني، وتنظيم الطيران المدني، وإجازة العاملين وتدريبهم، وعمليات الطائرات، وصلاحيات الطائرات للطيران، والتحقق في حوادث ووقائع الطائرات، وخدمات الملاحة الجوية، والمطارات والمساعدات الأرضية من خلال أسئلة البروتوكول.</p> <p>التنفيذ الفعال العام للدولة هو:</p> <p>التنفيذ الفعال (بالنسبة المئوية) = عدد أسئلة البروتوكول المقنعة مقسوماً على إجمالي عدد أسئلة البروتوكول المنطبقة مضروباً في ١٠٠</p> $EI (\%) = \frac{\text{Number of satisfactory PQs}}{\text{Total number of applicable PQs}} \times 100$	<p>تعريف المصطلحات</p>
<p>عدد الدول التي لديها تنفيذ فعال عام يساوي العتبة أو يفوقها (٧٥ في المائة بحلول عام ٢٠٢٤؛ و ٨٥ في المائة بحلول عام ٢٠٢٦؛ و ٩٥ في المائة بحلول عام ٢٠٣٠) اعتباراً من ٣١ كانون الأول/ديسمبر من كل عام في الفترة المرجعية (المحددة على أنها الفترة ٢٠٢٢-٢٠٢٥ بالنسبة للغاية ٧٥ في المائة، والفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٩ بالنسبة للغاية ٨٥ في المائة، وابتداءً من عام ٢٠٣٠ بالنسبة للغاية ٩٥ في المائة).</p>	<p>طريقة الحساب</p>

عدد الدول التي استوفت معدل التنفيذ الفعال حسب الخطوط الزمنية	مؤشر الخطة العالمية ٢-١-٠
<p>أسئلة البروتوكول وعمليات التنفيذ الفعال لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية</p> <p>تسجل نتائج جميع الدول الخاضعة للتدقيق في الموقع الإلكتروني لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية باستخدام الرابط التالي: www.icao.int/usoap.</p>	مجموعات البيانات
٣: توجد عمليات التنفيذ الفعال لكل دولة على الموقع الإلكتروني لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفي النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها	التوافر (١-٣)
الموقع الإلكتروني لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية	مقدم الخدمات

نموذج مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-I)
مؤشر الخطة العالمية ٢-١-٢ .

عدد الدول التي نفذت بالكامل أسئلة البروتوكول ذات الأولوية	مؤشر الخطة العالمية ٢-١-٢ .
<p>مرتبط بالغاية ١-٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية: تحسين معدل التنفيذ الفعال للعناصر الحاسمة لنظام مراقبة السلامة الوطني لدى جميع الدول (مع التركيز على أسئلة البروتوكول ذات الأولوية) على النحو التالي:</p> <p>أ) بحلول عام ٢٠٢٤ - ٧٥ في المائة من التنفيذ الفعال</p> <p>ب) بحلول عام ٢٠٢٦ - ٨٥ في المائة من التنفيذ الفعال</p> <p>ج) بحلول عام ٢٠٣٠ - ٩٥ في المائة من التنفيذ الفعال</p>	الأساس المنطقي
<p>تركز عمليات تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية على قدرة الدولة على توفير مراقبة السلامة من خلال تقييم ما إذا كانت الدولة قد نفذت بفعالية وثبات العناصر الحاسمة لنظام مراقبة السلامة، والتي تمكن الدولة من ضمان تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بالسلامة والإجراءات والمواد الإرشادية المرتبطة بها.</p> <p>قد لا يكون لدى الإيكاو موارد كافية لتحديث نتائج التنفيذ الفعال لكل دولة على أساس سنوي أو، على وجه الخصوص، في السنوات ٢٠٢٤ و ٢٠٢٦ و ٢٠٣٠. فسيؤدي هذا إلى نتيجة غير دقيقة.</p> <p>حسب الوقت المنقضي منذ آخر مراجعة للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وتحديث نتائج التنفيذ الفعال لدولة معينة، قد لا يعكس المؤشر القدرات الفعلية لمراقبة السلامة في تلك الدولة.</p> <p>سيؤثر الانتقال من ٢٠١٧ إلى إصدار أسئلة البروتوكول لعام ٢٠٢٠ على قيم التنفيذ الفعال لجميع أنشطة البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية للدول والمنظمات الإقليمية، كما هو موضح في الموقع الإلكتروني لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مرا</p>	القيود
<p>USOAP CMA: نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.</p> <p>تتخذ منظمة الإيكاو أنشطة نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقا لدليل الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (الوثيقة 9735 Doc) لتحديد قدرات الدول في مجال مراقبة السلامة من خلال تقييم تنفيذها الفعال للعناصر الحاسمة الثمانية في ثمانية مجالات للتدقيق (وهي التشريع الأساسي للطيران ولوائح الطيران المدني، وتنظيم الطيران المدني، وإجازة العاملين وتدريبهم، وعمليات الطائرات، وصلاحيات الطائرات للطيران، والتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، وخدمات الملاحة الجوية، والمطارات والمساعدات الأرضية من خلال أسئلة البروتوكول.</p> <p>التنفيذ الفعال العام للدولة هو:</p> <p>التنفيذ الفعال (بالنسبة المئوية) = عدد أسئلة البروتوكول المقنعة مقسوما على إجمالي عدد أسئلة البروتوكول المنطبقة مضروبا في ١٠٠</p> $EI (\%) = \frac{\text{Number of satisfactory PQs}}{\text{Total number of applicable PQs}} \times 100$ <p>أسئلة البروتوكول ذات الأولوية: مجموعة من أسئلة البروتوكول التي تعد أساسية لنظام مراقبة السلامة الوطني. وتوجد هذه الأسئلة بارزة في الموقع الإلكتروني للإيكاو وفي طبعة ٢٠٢٠ من أسئلة بروتوكول نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.</p>	تعريف المصطلحات

عدد الدول التي نفذت بالكامل أسئلة البروتوكول ذات الأولوية	مؤشر الخطة العالمية ٢-١-٢٠
يحسب عدد الدول التي تبلغ نسبة تنفيذها الفعال لأسئلة البروتوكول ذات الأولوية ١٠٠ في المائة.	طريقة الحساب
<ul style="list-style-type: none"> - أسئلة البروتوكول وعمليات التنفيذ الفعال لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية - تسجل نتائج جميع الدول الخاضعة للتدقيق في الموقع الإلكتروني لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية باستخدام الرابط التالي: www.icao.int/usoap 	مجموعات البيانات
٣: توجد عمليات التنفيذ الفعال لكل دولة على الموقع الإلكتروني لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفي النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها	التوافر (٣-١)
<ul style="list-style-type: none"> - الموقع الإلكتروني لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية - تطبيق النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها "جداول بيانات البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية" 	مقدم الخدمات

نموذج مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-I)
مؤشر الخطة العالمية ٢-١-٣

نسبة خطط الإجراءات التصحيحية المطلوبة المقدمة من الدول (باستخدام الموقع الإلكتروني)	مؤشر الخطة العالمية ٢-١-٣
<p>مرتبط بالغاية ٢-١ من الخطة العالمية للسلامة الجوية: تحسين معدل التنفيذ الفعال للعناصر الحاسمة لنظام مراقبة السلامة الوطني لدى جميع الدول (مع التركيز على أسئلة البروتوكول ذات الأولوية) على النحو التالي:</p> <p>(أ) بحلول عام ٢٠٢٤ - ٧٥ في المائة من التنفيذ الفعال</p> <p>(ب) بحلول عام ٢٠٢٦ - ٨٥ في المائة من التنفيذ الفعال</p> <p>(ج) بحلول عام ٢٠٣٠ - ٩٥ في المائة من التنفيذ الفعال</p>	الأساس المنطقي
<p>- تركز عمليات تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية على قدرة الدولة على توفير مراقبة السلامة من خلال تقييم ما إذا كانت الدولة قد نفذت بفعالية وثبات العناصر الحاسمة لنظام مراقبة السلامة، والتي تمكن الدولة من ضمان تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بالسلامة والإجراءات والمواد الإرشادية المرتبطة بها.</p> <p>- يقيس هذا المؤشر مدى وفاء الدول بخطط الإجراءات التصحيحية على الموقع الإلكتروني، بيد أن الإيكاو قد لا تكون بالضرورة صادقت على خطة الإجراءات التصحيحية.</p>	القيود
<p>- USOAP CMA: نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية. تنفذ منظمة الإيكاو أنشطة نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لذلك الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (الوثيقة Doc 9735) لتحديد قدرات الدول الأعضاء في مجال مراقبة السلامة من خلال تقييم تنفيذها الفعال للعناصر الحاسمة الثمانية في ثمانية مجالات للتدقيق (وهي التشريع الأساسي للطيران ولوائح الطيران المدني، وتنظيم الطيران المدني، وإجازة العاملين وتدريبهم، وعمليات الطائرات، وصلاحيات الطائرات للطيران، والتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، وخدمات الملاحة الجوية، والمطارات والمساعدات الأرضية من خلال أسئلة البروتوكول.</p> <p>التنفيذ الفعال العام للدولة هو:</p> <p>التنفيذ الفعال (بالنسبة المئوية) = عدد أسئلة البروتوكول المقنعة مقسوماً على إجمالي عدد أسئلة البروتوكول المنطبقة مضروباً في ١٠٠</p> $EI (\%) = \frac{\text{Number of satisfactory PQs}}{\text{Total number of applicable PQs}} \times 100$ <p>- خطة الإجراءات التصحيحية: خطة إجراءات للقضاء على سبب قصور أو استنتاج. وعندما تصدر منظمة الإيكاو استنتاجاً، أي عندما يتغير وضع سؤال بروتوكول إلى غير مرض نتيجة لنشاط تم في إطار نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، يجب على الدولة أن تضع خطة إجراءات تصحيحية استجابة لذلك. وتضع الدولة خطة إجراءات تصحيحية مقبول وتقدمها إلى الإيكاو من خلال الموقع الإلكتروني لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.</p>	تعريف المصطلحات
<p>المؤشر يساوي ١٠٠ مضروباً في العدد مقسوماً على العدد غ بحيث:</p> <p>(أ) يكون العدد ع هو عدد خطط الإجراءات التصحيحية التي قدمتها الدول على الموقع الإلكتروني؛</p> <p>(ب) يكون العدد غ هو عدد أسئلة البروتوكول غير المرضية لجميع الدول.</p>	طريقة الحساب

نسبة خطط الإجراءات التصحيحية المطلوبة المقدمة من الدول (باستخدام الموقع الإلكتروني)	مؤشر الخطة العالمية ٢-١-٢٠٣
<ul style="list-style-type: none"> - أسئلة البروتوكول وعمليات التنفيذ الفعال لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية - تسجل نتائج جميع الدول الخاضعة للتدقيق في الموقع الإلكتروني لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية باستخدام الرابط التالي: www.icao.int/usoap. 	مجموعات البيانات
٣: توجد خطط الإجراءات التصحيحية لكل دولة على الموقع الإلكتروني لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية	التوافر (٣-١)
الموقع الإلكتروني لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية	مقدم الخدمات

نموذج مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-I)
مؤشر الخطة العالمية ٢-١-٤

نسبة خطط الإجراءات التصحيحية المستكملة لكل دولة (باستخدام الموقع الإلكتروني)	مؤشر الخطة العالمية ٢-١-٤
<p>مرتبط بالغاوية ١-٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية: تحسين معدل التنفيذ الفعال للعناصر الحاسمة لنظام مراقبة السلامة الوطني لدى جميع الدول (مع التركيز على أسئلة البروتوكول ذات الأولوية) على النحو التالي:</p> <p>(أ) بحلول عام ٢٠٢٤ - ٧٥ في المائة من التنفيذ الفعال</p> <p>(ب) بحلول عام ٢٠٢٦ - ٨٥ في المائة من التنفيذ الفعال</p> <p>(ج) بحلول عام ٢٠٣٠ - ٩٥ في المائة من التنفيذ الفعال</p>	الأساس المنطقي
<p>- تركز عمليات تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية على قدرة الدولة على توفير مراقبة السلامة من خلال تقييم ما إذا كانت الدولة قد نفذت بفعالية وثبات العناصر الحاسمة لنظام مراقبة السلامة، والتي تمكن الدولة من ضمان تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بالسلامة والإجراءات والمواد الإرشادية المرتبطة بها.</p> <p>- يقيس هذا المؤشر مدى إنجاز الدول لخطط الإجراءات التصحيحية على الموقع الإلكتروني لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، بيد أن الإيكاو قد لا يصادق بالضرورة على خطة الإجراءات التصحيحية فيما يخص قبولها من عدمه.</p> <p>- حسب الوقت المنقضي منذ آخر مراجعة للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وتحديث نتائج التنفيذ الفعال لدولة معينة، قد لا يعكس المؤشر القدرات الفعلية لمراقبة السلامة في تلك الدولة.</p> <p>- سيؤثر الانتقال من ٢٠١٧ إلى إصدار أسئلة البروتوكول لعام ٢٠٢٠ على قيم التنفيذ الفعال لجميع أنشطة البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية للدول والمنظمات الإقليمية، كما هو موضح في الموقع الإلكتروني لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية</p>	التعود
<p>- USOAP CMA: نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.</p> <p>تنفذ منظمة الإيكاو أنشطة نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لدليل الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (الوثيقة 9735 Doc) لتحديد قدرات الدول في مجال مراقبة السلامة من خلال تقييم تنفيذها الفعال للعناصر الحاسمة الثمانية في ثمانية مجالات للتدقيق (وهي التشريع الأساسي للطيران ولوائح الطيران المدني، وتنظيم الطيران المدني، وإجازة العاملين وتدريبهم، وعمليات الطائرات، وصلاحيات الطائرات للطيران، والتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، وخدمات الملاحة الجوية، والمطارات والمساعدات الأرضية من خلال أسئلة البروتوكول.</p> <p>التنفيذ الفعال العام للدولة هو:</p> <p>التنفيذ الفعال (بالنسبة المئوية) = عدد أسئلة البروتوكول المقنعة مقسوماً على إجمالي عدد أسئلة البروتوكول المنطبقة مضروباً في ١٠٠</p> $EI (\%) = \frac{\text{Number of satisfactory PQs}}{\text{Total number of applicable PQs}} \times 100$	تعريف المصطلحات

نسبة خطط الإجراءات التصحيحية المستكملة لكل دولة (باستخدام الموقع الإلكتروني)	مؤشر الخطة العالمية ٢-١-٤٠
<p>- خطة الإجراءات التصحيحية: خطة إجراءات للقضاء على سبب قصور أو استنتاج. وعندما تصدر منظمة الإيكاو استنتاجاً، أي عندما يتغير وضع سؤال بروتوكول إلى غير مرض نتيجة لنشاط تم في إطار نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، يجب على الدولة أن تضع خطة إجراءات تصحيحية استجابة لذلك. وتضع الدولة خطة إجراءات تصحيحية مقبول وتقدمها إلى الإيكاو من خلال الموقع الإلكتروني لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.</p>	
<p>مؤشر الدولة ع يساوي ١٠٠ مضروباً في العدد ع مقسوماً على العدد غ بحيث:</p> <p>(أ) يكون العدد ع هو عدد خطط الإجراءات التصحيحية التي قدمتها الدول ع وأبلغت عن "إكمالها" على الموقع الإلكتروني؛</p> <p>(ب) يكون العدد غ هو عدد أسئلة البروتوكول غير المرضية للدولة ع.</p>	طريقة الحساب
<p>- أسئلة البروتوكول وعمليات التنفيذ الفعال لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية</p> <p>- تسجل نتائج جميع الدول الخاضعة للتدقيق في الموقع الإلكتروني لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية باستخدام الرابط التالي: www.icao.int/usoap</p>	مجموعات البيانات
<p>٣: توجد خطط الإجراءات التصحيحية لكل دولة مع إشارة إلى وضعها على الموقع الإلكتروني لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية</p>	التوافر (١-٣)
الموقع الإلكتروني لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية	مقدم الخدمات

نموذج مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-I)
مؤشر الخطة العالمية ٣-١-١ .

عدد الدول التي نفذت أسئلة البروتوكول الخاصة بأسس برنامج السلامة الوطني	مؤشر الخطة العالمية ٣-١-١ .
<p>مرتبط بالغاية ٣-١ من الخطة العالمية للسلامة الجوية: بحلول عام ٢٠٢٣، تنفيذ أسس برنامج السلامة الوطني لدى جميع الدول</p> <p>سيستخدم المؤشر لحفز الدول على اتخاذ الإجراءات اللازمة لبلوغ هدف وغايات الخطة العالمية للسلامة الجوية.</p>	الأساس المنطقي
<p>يعتمد المؤشر على نتائج نشاط نهج الرصد المستمر السابق للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية الذي قد يكون قديماً ولا يعكس الوضع الحالي فيما يتعلق بتنفيذ برنامج السلامة الوطني. كما أن المؤشر يعتمد على الإبلاغ الذاتي من قبل الدول عبر الموقع الإلكتروني لإكمال خطط الإجراءات التصحيحية ذات الصلة لأسئلة البروتوكول التي تبين أنها غير مرضية في وقت الاضطلاع بالنشاط، أي أن المؤشر سيكون سلبياً حتى لو نفذت الدولة أسس البرنامج ولكنها لم تذكره على الموقع الإلكتروني.</p>	القيود
<p>يعني مصطلح "أسس برنامج السلامة الوطني" مجموعة فرعية من أسئلة البروتوكول ذات الأولوية في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، وهي تهدف إلى مساعدة الدول في بناء أسس صلبة لمراقبة السلامة لتنفيذ برنامج السلامة الوطني، وتسمى "أسئلة البروتوكول التأسيسية لبرنامج السلامة الوطني".</p> <p>يمكن الاطلاع على القائمة الكاملة للأسئلة البروتوكول التأسيسية لبرنامج السلامة الوطني باستخدام الأداة التأسيسية لبرنامج السلامة الوطني المتاحة عبر نظام الإيكاو المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها في الموقع التالي: www.icao.int/safety/iStars.</p> <p>يعرف "المؤشر التأسيسي لبرنامج السلامة الوطني" في النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها بأنه النسبة المئوية لأسئلة البروتوكول التي إما صادق عليها البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية و/أو جرى تقديمها على أنها مكتملة من خلال خطط الإجراءات التصحيحية على الموقع الإلكتروني لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.</p>	تعريف المصطلحات
<p>العدد الإجمالي للدول التي تم حسابها على أنها وصلت إلى نسبة ١٠٠ في المائة من المؤشر التأسيسي الكلي لبرنامج السلامة الوطني (انظر الأداة التأسيسية لبرنامج السلامة الوطني في النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها).</p>	
<p>قائمة أسئلة البروتوكول التأسيسية لبرنامج السلامة الوطني التي تم تناولها على أنها مرضية خلال النشاط السابق للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.</p> <p>قائمة بخطط الإجراءات التصحيحية التي سُجلت على أن الدول أنجزتها بنسبة ١٠٠ في المائة في الموقع الإلكتروني لأسئلة البروتوكول التأسيسية لبرنامج السلامة الوطني التي لم تكن مرضية اعتباراً من النشاط السابق لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.</p>	مجموعات البيانات
٣	التوافر (٣-١)
الموقع الإلكتروني لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية	مقدم الخدمات

نموذج مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-I)

مؤشر الخطة العالمية ٣-١-٢٠٢٠

نسبة خطط الإجراءات التصحيحية المطلوبة فيما يخص أسئلة بروتوكول أسس برنامج السلامة الوطني المقدمة من الدول (باستخدام الموقع الإلكتروني)	مؤشر الخطة العالمية ٣-١-٢٠٢٠
مرتبط بالغاية ٣-١ من الخطة العالمية للسلامة الجوية: بحلول عام ٢٠٢٣، تنفيذ أسس برنامج السلامة الوطني لدى جميع الدول	الأساس المنطقي
<ul style="list-style-type: none"> - يستند المؤشر إلى الإبلاغ الذاتي من قبل الدول عبر الموقع الإلكتروني وتقديم خطط الإجراءات التصحيحية ذات الصلة لأسئلة البروتوكول التي تبين أنها غير مرضية في وقت الاضطلاع بالنشاط، أي أن المؤشر سيكون سلبيا حتى لو نفذت الدولة أسس البرنامج ولكنها لم تذكره على الموقع الإلكتروني. - وأخيرا، يتحدث المؤشر عن تقديم خطط الإجراءات التصحيحية لا على تنفيذها وبالتالي ليس من الواضح كيف سيساهم رصد هذا المؤشر في تحقيق هدف الخطة العالمية للسلامة الجوية. 	القيود
<ul style="list-style-type: none"> - يعني مصطلح "أسس برنامج السلامة الوطني" مجموعة فرعية من أسئلة البروتوكول في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، وهي تهدف إلى مساعدة الدول في بناء أسس صلبة لمراقبة السلامة لتنفيذ برنامج السلامة الوطني، وتسمى "أسئلة البروتوكول التأسيسية لبرنامج السلامة الوطني". - خطة الإجراءات التصحيحية: الخطة التي ينبغي للدولة أن تعدها لمعالجة أسئلة البروتوكول غير المرضية المحددة. ويمكن أن تتكون الخطة من خطوات منفصلة. - خطة الإجراءات التصحيحية المقدمة هي خطة الإجراءات التصحيحية التي أعدتها الدولة، وحملتها على الموقع الإلكتروني و"قدمتها" فعلا إلى منظمة الإيكاو بالنقر على زر الإرسال. 	تعريف المصطلحات
<p>المؤشر يساوي ١٠٠ مضروبا في العدد مقسوما على العدد غ بحيث:</p> <p>أ) يكون العدد ع هو عدد أسئلة البروتوكول التأسيسية لبرنامج السلامة الوطني التي حُددت (في البداية) على أنها غير مرضية إلى جانب خطط إجراءات تصحيحية قدمتها الدول؛</p> <p>ب) يكون العدد غ هو عدد أسئلة البروتوكول غير المرضية لجميع الدول</p>	طريقة الحساب
<ul style="list-style-type: none"> - نتائج أنشطة نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وقائمة أسئلة البروتوكول التأسيسية لبرنامج السلامة الوطني. - قائمة خطط الإجراءات التصحيحية التي وضعت لأسئلة البروتوكول غير المرضية والتي قدمت إلى الإيكاو. 	مجموعات البيانات
٣: متاحة فعلا في الموقع الإلكتروني وفي النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها	التوافر (٣-١)
<ul style="list-style-type: none"> - الموقع الإلكتروني لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية - تطبيق النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها "أسس برنامج السلامة الوطني" 	مقدم الخدمات

نموذج مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-I)
مؤشر الخطة العالمية ٣-١-٣

نسبة خطط الإجراءات التصحيحية المطلوبة فيما يخص أسئلة بروتوكول أسس برنامج السلامة الوطني التي أكملتها الدول (باستخدام الموقع الإلكتروني)	مؤشر الخطة العالمية ٣-١-٣
مرتبط بالغاية ٣-١ من الخطة العالمية للسلامة الجوية: بحلول عام ٢٠٢٣، تنفيذ أسس برنامج السلامة الوطني لدى جميع الدول	الأساس المنطقي
يستند المؤشر إلى الإبلاغ الذاتي من قبل الدول عبر الموقع الإلكتروني لإكمال خطط الإجراءات التصحيحية ذات الصلة لأسئلة البروتوكول التي تبين أنها غير مرضية في وقت الاضطلاع بالنشاط، أي أن المؤشر سيكون سلبيا حتى لو نفذت الدولة أسس البرنامج ولكنها لم تذكره على الموقع الإلكتروني. بما أنه إبلاغ ذاتي لا تصادق منظمة الإيكاو على البيانات وقد لا تجسد البيانات الوضع الفعلي لتنفيذ أسئلة البروتوكول داخل الدولة.	القيود
<ul style="list-style-type: none"> - يعني مصطلح "أسس برنامج السلامة الوطني" مجموعة فرعية من أسئلة البروتوكول في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، وهي تهدف إلى مساعدة الدول في بناء أسس صلبة لمراقبة السلامة لتنفيذ برنامج السلامة الوطني، وتسمى "أسئلة البروتوكول التأسيسية لبرنامج السلامة الوطني". - خطة الإجراءات التصحيحية: الخطة التي ينبغي للدولة أن تعدها لمعالجة أسئلة البروتوكول غير المرضية المحددة. ويمكن أن تتكون الخطة من خطوات منفصلة. - خطة الإجراءات التصحيحية المقدمة هي خطة الإجراءات التصحيحية التي أعدتها الدولة، وحملتها على الموقع الإلكتروني و"قدمتها" فعلا إلى منظمة الإيكاو بالنقر على زر الإرسال. - خطة الإجراءات التصحيحية الكاملة هي وضع خطة الإجراءات التصحيحية المقدمة على النحو الذي ذكرته الدولة في الموقع الإلكتروني عقب إكمالها فعليا؛ وينبغي للدولة أن تبلغ عن إكمال جميع الخطوات الواردة في خطة الإجراءات التصحيحية بنسبة ١٠٠ في المائة. 	تعريف المصطلحات
مؤشر الدولة ع يساوي ١٠٠ مضروبا في العدد ع مقسوما على العدد غ بحيث: (أ) يكون العدد ع هو العدد الإجمالي لأسئلة البروتوكول التأسيسية لبرنامج السلامة الوطني التي حُددت على أنها غير مرضية إلى جانب خطة إجراءات تصحيحية قدمتها الدولة ع وأبلغت أنها كاملة بنسبة ١٠٠ في المائة؛ (ب) يكون العدد غ هو العدد الإجمالي لأسئلة البروتوكول التأسيسية غير المرضية للدولة ع.	طريقة الحساب
<ul style="list-style-type: none"> - نتائج أنشطة نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وقائمة أسئلة البروتوكول التأسيسية لبرنامج السلامة الوطني. - قائمة خطط الإجراءات التصحيحية التي وضعت لأسئلة البروتوكول غير المرضية والتي قدمت إلى الإيكاو. 	مجموعات البيانات
٣: متاحة فعلا في الموقع الإلكتروني وفي النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها	التوافر (٣-١)
<ul style="list-style-type: none"> - الموقع الإلكتروني لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية - تطبيق النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها "أسس برنامج السلامة الوطني" 	مقدم الخدمات

نموذج مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-I)
مؤشر الخطة العالمية ١-٢-٣

عدد الدول التي نشرت خططها الوطنية للسلامة الجوية	مؤشر الخطة العالمية ١-٢-٣
مرتبط بالغاية ٢-٣ من الخطة العالمية للسلامة الجوية: بحلول عام ٢٠٢٤، قيام جميع الدول بنشر الخطة الوطنية للسلامة الجوية. يدعو قرار الجمعية ٤١-٦: تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية كل دولة إلى إعداد وتنفيذ خطة وطنية للسلامة الجوية (NASP) بما يتوافق مع أهداف وغايات الخطة العالمية للسلامة الجوية وفئات الحوادث العالمية العالية المخاطر. والخطة الوطنية للسلامة الجوية هي وسيلة إثبات الالتزام بتنفيذ الأنشطة لتحسين السلامة في الدولة.	الأساس المنطقي
ترسل الدول المعلومات المتعلقة بالخطة الوطنية للسلامة الجوية إلى الإيكاو بصورة طوعية. ولذلك ينبغي للمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية أن تكون المصدر الأولي للمعلومات، بيد أنه لا توجد أي قاعدة بيانات أو برنامج لتسجيل المعلومات على مستوى المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية.	القيود
الخطة الوطنية للسلامة الجوية: تمثل الخطة الوطنية للسلامة الجوية التوجيه الاستراتيجي لإدارة السلامة الجوية على الصعيد الوطني، لفترة زمنية محددة (على سبيل المثال، على مدى السنوات الخمس المقبلة). وتبين الخطة لجميع الجهات المعنية المجالات التي يتعين على إدارة الطيران المدني والهيئات الأخرى المعنية بإدارة السلامة الجوية توجيه الموارد نحوها على مدى السنوات القادمة. وينبغي وضع الخطة الوطنية للسلامة الجوية وفقا للخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة الإقليمية للسلامة الجوية. بيد أنه ينبغي إعطاء الأولوية للشواغل الوطنية المتعلقة بالسلامة، بما في ذلك معالجة الشواغل الكبرى المتعلقة بالسلامة. وينبغي أن تستند المبادرات الوطنية لتعزيز السلامة إلى التقييم الذاتي للدولة.	تعريف المصطلحات
عدد الدول التي قامت، خلال السنة المعنية، بإطلاع المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية التابعة لها بوجود خططها الوطنية للسلامة الجوية و/أو إتاحة خططها الوطنية للسلامة الجوية ليطلع عليها الجمهور.	طريقة الحساب
- وثائق اجتماعات المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (تقارير، ورقات عمل وورقات معلومات) - ترد الخطط الوطنية للسلامة الجوية على الموقع العام للخطة العالمية للسلامة الجوية: www.icao.int/nasplibrary	مجموعات البيانات
٢: ينبغي إدراج المعلومات المتعلقة بالخطط الوطنية للسلامة الجوية الواردة من الدول بشكل منهجي في جداول أعمال اجتماعات المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية.	التوافر (٣-١)
المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية	مقدم الخدمات

نموذج مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-I)
مؤشر الخطة العالمية ٣-٣-١

عدد الدول التي لديها برنامج سلامة وطني حالي	مؤشر الخطة العالمية ٣-٣-١
مرتبط بالغاية ٣-٣ من الخطة العالمية للسلامة الجوية: كل الدول تعمل من أجل برنامج سلامة وطني فعال على النحو التالي: (أ) بحلول عام ٢٠٢٥ - الحالي ^١ (ب) بحلول عام ٢٠٢٨، الحالي والفعال.	الأساس المنطقي
<ul style="list-style-type: none"> - يركز تقييم تنفيذ برامج السلامة الوطنية في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية على قدرة الدولة على تنفيذ برنامج سلامة وطني فعال والحفاظ عليه من خلال تقييم سؤال البروتوكول لبرنامج السلامة الوطني. - لا توجد نتائج تقييم تنفيذ برامج السلامة الوطنية متاحة على نطاق واسع بعد، كما أن الدول لم تخضع جميعها لهذا التقييم بعد. - تحديث ونيرة تقييم تنفيذ برامج السلامة الوطنية في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية لا يقدم بالضرورة الوضع الفعلي للدولة فيما يخص برنامج السلامة الوطني. - تقدم عمليات تقييم تنفيذ برامج السلامة الوطنية مستويات التنفيذ لكل سؤال بروتوكول، وليس مجموع نتيجة جميع المجالات لدولة ما. - قد تتباين قيمة المؤشر كثيراً بين التقييم الذاتي وتقييم تنفيذ برامج السلامة الوطنية. - قد توجد دول بلا تقييم ذاتي أو تقييم لتنفيذ برنامج السلامة الوطني. 	القيود
يستند مصطلح "الحالي" إلى مستويات النضج المحددة في تقييم الإيكاو لتنفيذ برنامج السلامة الوطني. كجزء من أداة التقييم، حُدثت خمسة مستويات نضج ووضعت معايير للمستويين ٢ و ٣ لكل سؤال بروتوكول. ومستويات النضج الخمسة المحددة هي:	تعريف المصطلحات
<ul style="list-style-type: none"> ٠: غير حالي وغير مقرر؛ ١: غير حالي ولكن قيد الدراسة؛ ٢: حالي؛ ٣: حالي وفعال؛ ٤: حالي وفعال لسنوات وفي تحسن مستمر.. 	
يحسب عدد الدول التي قِيّمت لها الإيكاو جميع أسئلة بروتوكول تنفيذ برنامج السلامة الوطني وصنفتها ضمن الفئة ٢ - حالي على الأقل، أو الدول التي أُجرت تقييمها ذاتياً وصنفت نفسها ضمن الفئة ٢ - حالي على الأقل	طريقة الحساب
<ul style="list-style-type: none"> - نتائج تقييم تنفيذ برامج السلامة الوطنية من خلال نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية - التقييم الذاتي لتنفيذ برنامج السلامة الوطني من خلال نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية 	مجموعات البيانات

^١ يستند مصطلحا "الحالي" و"الحالي والفعال" إلى مستويات النضج المحددة في تقييم الإيكاو لتنفيذ برنامج السلامة الوطني (SSPIA).

عدد الدول التي لديها برنامج سلامة وطني حالي	مؤشر الخطة العالمية ٣-٣-١ .
٣	التوافر (٣-١)
الموقع الإلكتروني لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية	مقدم الخدمات

نموذج مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-I)
مؤشر الخطة العالمية ٣-٣-٢٠٢٨

عدد الدول التي لديها برنامج سلامة وطني حالي وفعال	مؤشر الخطة العالمية ٣-٣-٢٠٢٨
مرتبطة بالغاية ٣-٣ من الخطة العالمية للسلامة الجوية: كل الدول تعمل من أجل برنامج سلامة وطني فعال على النحو التالي: (أ) بحلول عام ٢٠٢٥ - حالي ^٢ (ب) بحلول عام ٢٠٢٨، حالي وفعال.	الأساس المنطقي
يركز تقييم تنفيذ برامج السلامة الوطنية في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية على قدرة الدولة على تنفيذ برنامج سلامة وطني فعال والحفاظ عليه من خلال تقييم سؤال البروتوكول لبرنامج السلامة الوطني. لا توجد نتائج تقييم تنفيذ برامج السلامة الوطنية متاحة على نطاق واسع بعد، كما أن الدول لم تخضع جميعها لهذا التقييم بعد. تحديث وثيرة تقييم تنفيذ برامج السلامة الوطنية في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية لا يقدم بالضرورة الوضع الفعلي للدولة فيما يخص نضج برنامج السلامة الوطني. تقدم عمليات تقييم تنفيذ برامج السلامة الوطنية مستويات التنفيذ لكل سؤال بروتوكول، وليس مجموع نتيجة جميع المجالات لدولة ما. قد تتباين قيمة المؤشر كثيراً بين التقييم الذاتي وتقييم تنفيذ برامج السلامة الوطنية. قد توجد دول بلا تقييم ذاتي أو تقييم لتنفيذ برنامج السلامة الوطني.	القيود
يستند مصطلح "حالي وفعال" إلى مستويات النضج المحددة في تقييم الإيكاو لتنفيذ برنامج السلامة الوطني. كجزء من أداة التقييم، حددت خمسة مستويات نضج ووضعت معايير للمستويين ٢ و ٣ لكل سؤال بروتوكول. ومستويات النضج الخمسة المحددة هي: ٠: غير حالي وغير مقرر؛ ١: غير حالي ولكن قيد الدراسة؛ ٢: حالي؛ ٣: حالي وفعال؛ ٤: حالي وفعال لسنوات وفي تحسن مستمر..	تعريف المصطلحات
يحسب عدد الدول التي قِيمت لها الإيكاو جميع أسئلة بروتوكول تنفيذ برنامج السلامة الوطني وصنفتها ضمن الفئة ٣ - حالي وفعال على الأقل، أو الدول التي أُجرت تقييمها ذاتياً وصنفت نفسها ضمن الفئة ٣ - حالي وفعال على الأقل	طريقة الحساب
نتائج تقييم تنفيذ برامج السلامة الوطنية من خلال نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية التقييم الذاتي لتنفيذ برنامج السلامة الوطني من خلال نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية	مجموعات البيانات

^٢ يستند مصطلحا "الحالي" و"الحالي والفعال" إلى مستويات النضج المحددة في تقييم الإيكاو لتنفيذ برنامج السلامة الوطني (SSPIA).

عدد الدول التي لديها برنامج سلامة وطني حالي وفعال	مؤشر الخطة العالمية ٣-٣-٢٠
٣	التوافر (٣-١)
الموقع الإلكتروني لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية	مقدم الخدمات

نموذج مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-I)
مؤشر الخطة العالمية ٣-٣-٣ .

عدد الدول التي تطلب من مقدمي الخدمات المعنيين لسلطتها تنفيذ نظام لإدارة السلامة	مؤشر الخطة العالمية ٣-٣-٣ .
<p>مرتبطة بالغاية ٣-٣ من الخطة العالمية للسلامة الجوية: كل الدول تعمل من أجل برنامج سلامة وطني فعال على النحو التالي:</p> <p>(أ) بحلول عام ٢٠٢٥ - حالي</p> <p>(ب) بحلول عام ٢٠٢٨، حالي وفعال.</p> <p>بموجب الملحق التاسع عشر - إدارة السلامة، الفقرة ٣-٣-٢-١، يجب على الدول أن تشترط أن ينفذ مقدمو الخدمات الخاضعين لسلطتها نظاما لإدارة السلامة.</p>	الأساس المنطقي
<p>تتضمن أسئلة بروتوكول تقييم تنفيذ برامج السلامة الوطنية أسئلة بشأن المتطلبات التنظيمية التي سنتها الدول لمقدمي الخدمات من أجل تنفيذ نظام لإدارة السلامة مقبول لدى الدولة.</p> <p>لا يأخذ المؤشر في الاعتبار المنظمات الإقليمية المحتملة القائمة على مجموعة مشتركة من الأنظمة التي لها إجراءات تتسبب في الإضرار بالاختلافات.</p>	القيود
<p>- مقدمو الخدمات المطالبون بتنفيذ نظام لإدارة السلامة وفقا للملحق التاسع عشر هم:</p> <p>(أ) منظمات التدريب المعتمدة بموجب الملحق الأول -/إجازة العاملين، والتي تتعرض لمخاطر السلامة المتعلقة بعمليات الطائرات أثناء تقديم خدماتها؛</p> <p>(ب) مشغلو الطائرات أو طائرات الهليكوبتر المصرح لهم بإجراء عمليات نقل جوي تجاري دولي بموجب القسم الثاني من الجزء الأول - النقل الجوي التجاري الدولي - الطائرات أو الجزء الثالث - العمليات الدولية - الطائرات الهليكوبتر، القسم الثاني من الملحق السادس - تشغيل الطائرات، على التوالي؛</p> <p>(ج) مؤسسات الصيانة المعتمدة التي تقدم الخدمات لمشغلي الطائرات أو الهليكوبتر العاملين في النقل الجوي التجاري الدولي، بموجب الجزء الأول أو القسم الثاني في الجزء الثالث من الملحق السادس، على التوالي؛</p> <p>(د) المؤسسات المسؤولة عن تصميم الطرازات أو صنع الطائرات أو المحركات أو المرواح، بموجب الملحق الثامن - صلاحية الطائرات للطيران؛</p> <p>(هـ) مقدمو خدمات الحركة الجوية بموجب الملحق الحادي عشر - خدمات الحركة الجوية؛</p> <p>(و) مشغلو المطارات المرخصين بموجب المجلد الأول من الملحق الرابع عشر - المطارات، المجلد الأول - تصميم وتشغيل الطائرات.</p> <p>- SSPIA: تقييم تنفيذ برامج السلامة الوطنية</p> <p>- أسئلة بروتوكول تقييم تنفيذ برامج السلامة الوطنية فيما يتعلق بالمتطلبات التنظيمية بشأن نظام إدارة السلامة هي أسئلة البروتوكول ذات الأرقام التالية: SSP.OPS.01، و SSP.AIR.01، و SSP.PEL.01، و SSP.ANS.01، و SSP.AGA.01 .</p>	تعريف المصطلحات

عدد الدول التي تطلب من مقدمي الخدمات المعنيين الخاضعين لسلطتها تنفيذ نظام لإدارة السلامة	مؤشر الخطة العالمية ٣-٣-٣٠
عدد الدول التي قدمت قائمة مراجعة الامتثال بشأن نظام الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات بالنسبة للمعيار ٣-٣-٢-١ من الملحق التاسع عشر: (أ) لا اختلاف؛ (ب) اختلاف أكثر صرامة أو يتجاوز القواعد والتوصيات الدولية (الفئة ألف)؛ أو (ج) اختلاف مختلف في الطابع أو غيره من وسائل الامتثال (الفئة باء).	طريقة الحساب
الموقع الإلكتروني لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية - وحدة نظام الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات/قائمة المراجعة	مجموعات البيانات
٣	التوافر (٣-١)
قائمة المراجعة الوطنية/ نظام الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات	مقدم الخدمات

نموذج مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-I)
مؤشر الخطة العالمية ٤-١-١ .

عدد الدول التي تطلب المساعدة، باستخدام آلية إقليمية لمراقبة السلامة الجوية، أو وظائف الإيكاو المعترف بها لدولة أخرى، أو منظمة أخرى لمراقبة السلامة.	مؤشر الخطة العالمية ٤-١-١ .
مرتبط بالغاية ٤-١ من الخطة العالمية للسلامة الجوية: بحلول عام ٢٠٢٣، التماس الدول التي لا تتوقع بلوغ الهدفين ٢ و ٣ للخطة العالمية للسلامة الجوية المساعدة لتعزيز قدراتها على مراقبة السلامة أو تسهيل تنفيذ برنامج السلامة الوطني. يقدم هذا المؤشر معلومات عن مستوى طلبات المساعدة التي تقدمها الدول إلى منظمة الإيكاو أو المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية أو المنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع أو إلى دول أخرى.	الأساس المنطقي
يمكن تفسير مصطلح "المساعدة" تفسيراً مختلفاً من جانب مختلف المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية، أو المنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع أو الدول. مصدر هذا المؤشر هو المعلومات المتبادلة خلال اجتماعات المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية. وقد لا يتضمن جدول أعمال اجتماعات هذه المجموعات الإقليمية بشكل منهجي معلومات مستجدة عن المساعدة التي تطلبها الدول. قد تكون المنظمات الإقليمية/المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية نفذت أحكاماً تنظيمية محددة تضع شروطاً محددة لالتماس/تقديم المساعدة. وقد يؤدي وجود هذه الأحكام إلى تحيز هذا المؤشر.	القيود
<ul style="list-style-type: none"> - RSOO: منظمة إقليمية لمراقبة السلامة الجوية - RAIO: منظمة إقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع - تشمل الوظائف المعترف بها من الإيكاو ما يلي: (أ) وظائف مراقبة السلامة ؛ (ب) وظائف إدارة السلامة (الخاصة بكل دولة)؛ (ج) وظائف التحقيق في الحوادث في إطار النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية؛ - EI: التنفيذ الفعال - الدول التي لا تتوقع تحقيق الهدفين ٢ و ٣ من أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية هي تلك الدول التي يبلغ فيها التنفيذ الفعال العام أقل من ٧٥ في المائة أو يبلغ إجمالي تنفيذ أسس برنامج السلامة الوطني لديها أقل من نسبة ٩٠ في المائة. 	تعريف المصطلحات
المؤشر يساوي ١٠٠ مضروباً في ع ١ مقسوماً على ع ٢ بحيث: (أ) يكون ع ١ هو عدد الدول التي لا تتوقع تحقيق الهدفين ٢ و ٣ من أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية وأبلغت مجموعتها الإقليمية للسلامة الجوية أو المكاتب الإقليمية للإيكاو بأنها تلتزم المساعدة في تعزيز قدراتها في مجال مراقبة السلامة؛ (ب) يكون ع ٢ هو عدد الدول التي لا تتوقع تحقيق الهدفين ٢ و ٣ من أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية	طريقة الحساب
وثائق اجتماعات المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية/قاعدة بيانات اللجنة الأفريقية لطيران المدني بشأن تنفيذ غايات السلامة في أفريقيا والمحيط الهندي (قيد الإعداد)	مجموعات البيانات

عدد الدول التي تطلب المساعدة، باستخدام آلية اقليمية لمراقبة السلامة الجوية، أو وظائف الإيكاو المعترف بها لدولة أخرى، أو منظمة أخرى لمراقبة السلامة.	مؤشر الخطة العالمية ٤-١-١ .
٣	التوافر (٣-١)
المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية	مقدم الخدمات

نموذج مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-I)
مؤشر الخطة العالمية ٤-١-٢٠٢٠

عدد الدول التي قدمت مشروع خطة وطنية للسلامة الجوية إلى مكتب الإيكاو الإقليمي	مؤشر الخطة العالمية ٤-١-٢٠٢٠
مرتبط بالغاية ٤-١ من الخطة العالمية للسلامة الجوية: بحلول عام ٢٠٢٣، التماس الدول التي لا تتوقع بلوغ الهدفين ٢ و ٣ للخطة العالمية للسلامة الجوية المساعدة لتعزيز قدراتها على مراقبة السلامة أو تسهيل تنفيذ برنامج السلامة الوطني. بالارتباط مع مؤشر الخطة العالمية ٣-٢-١ - عدد الدول التي نشرت خططها الوطنية للسلامة الجوية.	الأساس المنطقي
مصدر هذا المؤشر هو المعلومات المتبادلة خلال اجتماعات المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية. بيد أنه قد لا يتضمن جدول أعمال الاجتماعات بشكل منهجي معلومات مستجدة عن وضع ونشر الخطط الوطنية للسلامة الجوية لجميع الدول.	القيود
- NASP: الخطة الوطنية للسلامة الجوية - يحتوي دليل إعداد الخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية (الوثيقة Doc 10131) على إرشادات مفصلة للأقاليم والدول من أجل إعداد خططها الإقليمية للسلامة الجوية وخططها الوطنية للسلامة الجوية، على التوالي، بالإضافة إلى نماذج لهذه الخطط وقوائم المراجعة للتحقق من اكتمال الخطط، بما يتماشى مع الخطة العالمية للسلامة الجوية.	تعريف المصطلحات
عدد الدول التي لم تنشر بعد خططها الوطنية للسلامة الجوية ولكنها قدمت مشروع خطة وطنية إلى المكتب الإقليمي للإيكاو الذي تتبع له.	طريقة الحساب
- وثائق اجتماعات المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية - ترد الخطط الوطنية للسلامة الجوية على الموقع العام للخطة العالمية للسلامة الجوية: www.icao.int/nasplibrary	مجموعات البيانات
١	التوافر (١-٣)
الدولة	مقدم الخدمات

نموذج مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-I)

مؤشر الخطة العالمية ٤-١-٣.

عدد الدول المسجلة في مجتمع الخطة الوطنية للسلامة الجوية على الإنترنت	مؤشر الخطة العالمية ٤-١-٣.
مرتبط بالغاية ٤-١ من الخطة العالمية للسلامة الجوية: بحلول عام ٢٠٢٣، التماس الدول التي لا تتوقع بلوغ الهدفين ٢ و ٣ للخطة العالمية للسلامة الجوية المساعدة لتعزيز قدراتها على مراقبة السلامة أو تسهيل تنفيذ برنامج السلامة الوطني.	الأساس المنطقي
قد لا يعكس عدد المشاركين في مجتمع الخطط الوطنية للسلامة الجوية على الإنترنت المستوى الفعلي للتعاون.	القيود
مجتمع الخطط الوطنية للسلامة الجوية على الإنترنت هو منتدى للدول والكيانات الإقليمية والجهات المعنية الأخرى المشاركين في إعداد الخطط الوطنية للسلامة الجوية للوصول إلى الموارد وتبادل المعلومات والحصول على تعليقات من الخبراء في مجتمع الطيران حول إعداد وتنفيذ الخطط الوطنية للسلامة الجوية. انظر: https://www.icao.int/safety/GASP/Pages/nasp-community.aspx	تعريف المصطلحات
يحسب عدد الدول المسجلة في مجتمع الخطط الوطنية للسلامة الجوية على الإنترنت.	طريقة الحساب
الموقع المؤمّن لمجتمع الخطط الوطنية للسلامة الجوية على الإنترنت: https://www.icao.int/safety/GASP/Pages/nasp-community.aspx	مجموعات البيانات
3	التوافر (١-٣)
الموقع المؤمّن لمجتمع الخطط الوطنية للسلامة الجوية على الإنترنت.	مقدم الخدمات

نموذج مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-I)
مؤشر الخطة العالمية ٤-٢-١ .

عدد الأقاليم التي نشرت خطة إقليمية للسلامة الجوية محدثة	مؤشر الخطة العالمية ٤-٢-١ .
مرتبط بالغاية ٤-٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية: بحلول عام ٢٠٢٤، تنشر جميع الأقاليم خطة إقليمية محدثة للسلامة الجوية.	الأساس المنطقي
لا توجد.	القيود
RASP: الخطة الإقليمية للسلامة الجوية من دور المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية في إطار الخطة العالمية للسلامة الجوية إعداد خطة إقليمية للسلامة الجوية ودعم تنفيذها، ورصدها بما يتماشى مع الخطة العالمية للسلامة الجوية.	تعريف المصطلحات
عدد المجموعات الإقليمية التي نشرت خطة إقليمية للسلامة الجوية.	طريقة الحساب
- وثائق اجتماعات المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية. - ترد الخطط الإقليمية للسلامة الجوية على الموقع العام للخطة العالمية للسلامة الجوية: : www.icao.int/rasp	مجموعات البيانات
٣	التوافر (٣-١)
المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية	مقدم الخدمات

نموذج مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-I)

مؤشر الخطة العالمية ٤-٣-١

عدد الدول المسجلة في البوابة الالكترونية المؤمنة بشأن مخاطر السلامة التشغيلية والمسائل الناشئة	مؤشر الخطة العالمية ٤-٣-١
مرتبط بالغاية ٤-٣ من الخطة العالمية للسلامة الجوية: بحلول عام ٢٠٢٥، تساهم جميع الدول بتزويد المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية الخاصة بكل منها بمعلومات عن مخاطر السلامة التشغيلية، بما في ذلك مؤشرات أداء السلامة لبرنامج السلامة الوطني، والمسائل الناشئة.	الأساس المنطقي
قد لا تساهم الدول المسجلة بمعلومات عن مخاطر السلامة التشغيلية ، بما في ذلك مؤشرات أداء السلامة لبرنامج السلامة الوطني، والمسائل الناشئة.	القيود
توجد البوابة الالكترونية المؤمنة بشأن مخاطر السلامة التشغيلية والمسائل الناشئة على موقع بوابة الإيكاو المؤمنة، كجزء من صفحات "إبلاغ الإيكاو" على الرابط التالي: https://portal.icao.int/ICAOReporting/Lists/Emerging%20Issues/AllItems.aspx .	تعريف المصطلحات
عدد الدول التي تسجلت في البوابة الالكترونية المؤمنة بشأن مخاطر السلامة التشغيلية والمسائل الناشئة	طريقة الحساب
موقع بوابة الإيكاو المؤمنة / إبلاغ الإيكاو https://portal.icao.int/ICAOReporting/Lists/Emerging%20Issues/AllItems.aspx .	مجموعات البيانات
٣	التوافر (٣-١)
الدول، الإيكاو	مقدم الخدمات

نموذج مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-I)
مؤشر الخطة العالمية ٤-٣-٢ .

عدد الدول التي تتقاسم مؤشرات أداء السلامة لبرنامجها الوطني للسلامة مع مجموعاتها الإقليمية للسلامة الجوية	مؤشر الخطة العالمية ٤-٣-٢ .
مرتبط بالغاية ٤-٣ من الخطة العالمية للسلامة الجوية: بحلول عام ٢٠٢٥، تساهم جميع الدول بتزويد المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية الخاصة بكل منها بمعلومات عن مخاطر السلامة التشغيلية، بما في ذلك مؤشرات أداء السلامة لبرنامج السلامة الوطني، والمسائل الناشئة. الغرض من هذا المؤشر هو تشجيع الدول على تبادل المعلومات حول مخاطر السلامة مع المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية. ويشير اتجاه متزايد إلى ازدياد التعاون داخل المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية.	الأساس المنطقي
<ul style="list-style-type: none"> - قد يكون تحسين جودة معلومات مخاطر السلامة أمراً مستقلاً عن اتجاه هذا العدد. - يجب البت في تعريف قاعدة البيانات أو البرنامج لتسجيل البيانات والمعلومات. - يمكن لكل دولة أن يكون لها مؤشرات الخاصة لرصد مسائلها المحددة. ولن يؤدي تبادل هذه المعلومات بالضرورة إلى التمكين من تجميع تحليلات السلامة للإقليم. 	القيود
مؤشر أداء السلامة: بارامتر قائم على البيانات يستخدم لرصد وتقييم أداء السلامة. تشمل المسائل الناشئة مفاهيم العمليات أو التكنولوجيات أو السياسات العامة أو نماذج الأعمال أو الأفكار التي قد تؤثر على السلامة في المستقبل ، والتي لا توجد بيانات كافية عنها لإكمال التحليل النموذجي القائم على البيانات.	تعريف المصطلحات
المؤشر يساوي ١ع + ٢ع + ٣ع + ٤ع + ٥ع بحيث: (أ) يكون ١ع هو عدد الدول الأوروبية التي تقاسمت عمليات تنفيذ برنامج السلامة الجوية الخاص بها في إطار برنامج السلامة الجوية الوطني مع فريق الخبراء الإقليميين للسلامة التابع لفريق تخطيط منظومة الطيران في إقليم أوروبا خلال السنة المعنية؛ (ب) يكون ٢ع هو نفسه بالنسبة لدول إفريقيا والمحيط الهندي في الخطة الإقليمية للسلامة الجوية؛ (ج) يكون ٣ع هو نفسه بالنسبة لدول آسيا والمحيط الهادئ في المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية - آسيا والمحيط الهادئ؛ (د) يكون ٤ع هو نفسه بالنسبة لدول الشرق الأوسط في المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية - الشرق الأوسط؛ (هـ) يكون ٥ع هو نفسه بالنسبة لدول أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة البحر الكاريبي وأمريكا الجنوبية في المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية - الأمريكتين.	طريقة الحساب
وثائق المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية	مجموعات البيانات
٢	التوافر (٣-١)

عدد الدول التي تتقاسم مؤشرات أداء السلامة لبرنامجها الوطني للسلامة مع مجموعاتها الإقليمية للسلامة الجوية	مؤشر الخطة العالمية ٤-٣-٢٠
المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية	مقدم الخدمات

نموذج مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-I)
مؤشر الخطة العالمية ٤-٣-٣ .

عدد التقارير الواردة والمعتمدة عبر البوابة الالكترونية المؤمنة بشأن مخاطر السلامة التشغيلية والمسائل الناشئة	مؤشر الخطة العالمية ٤-٣-٣ .
مرتبط بالغاية ٤-٣ من الخطة العالمية للسلامة الجوية: بحلول عام ٢٠٢٥، تساهم جميع الدول بتزويد المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية الخاصة بكل منها بمعلومات عن مخاطر السلامة التشغيلية، بما في ذلك مؤشرات أداء السلامة لبرنامج السلامة الوطني، والمسائل الناشئة.	الأساس المنطقي
احتمال عدم وعي الدول بشأن كيفية الإبلاغ	القيود
توجد البوابة الالكترونية المؤمنة بشأن مخاطر السلامة التشغيلية والمسائل الناشئة على موقع بوابة الإيكاو المؤمنة، كجزء من صفحات "إبلاغ الإيكاو" على الرابط التالي: https://portal.icao.int/ICAOReporting/Lists/Emerging%20Issues/AllItems.aspx	تعريف المصطلحات
عدد التقارير المصادق عليها الواردة من الدول والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية عبر البوابة الالكترونية المؤمنة بشأن مخاطر السلامة التشغيلية والمسائل الناشئة.	طريقة الحساب
موقع بوابة الإيكاو المؤمنة بشأن مخاطر السلامة التشغيلية والمسائل الناشئة https://portal.icao.int/ICAOReporting/Lists/Emerging%20Issues/AllItems.aspx .	مجموعات البيانات
٣	التوافر (٣-١)
الدول والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية	مقدم الخدمات

نموذج مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-I)

مؤشر الخطة العالمية ٤-٣-٤

عدد الدراسات/التحليلات التي أجرتها المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية استنادا إلى التقارير الواردة عبر البوابة الالكترونية المؤمنة بشأن مخاطر السلامة التشغيلية والمسائل الناشئة	مؤشر الخطة العالمية ٤-٣-٤
مرتبط بالغاية ٤-٣ من الخطة العالمية للسلامة الجوية: بحلول عام ٢٠٢٥، تساهم جميع الدول بتزويد المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية الخاصة بكل منها بمعلومات عن مخاطر السلامة التشغيلية، بما في ذلك مؤشرات أداء السلامة لبرنامج السلامة الوطني، والمسائل الناشئة.	الأساس المنطقي
<ul style="list-style-type: none"> - توافر الموارد والخبراء داخل المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية لتقييم التقارير بصورة مستمرة والبت في الإجراءات الممكنة. - حسب عدد ونوعية التقارير المقدمة على البوابة. 	القيود
توجد البوابة الالكترونية المؤمنة بشأن مخاطر السلامة التشغيلية والمسائل الناشئة على موقع بوابة الإيكاو المؤمنة، كجزء من صفحات "إبلاغ الإيكاو" على الرابط التالي: https://portal.icao.int/ICAOReporting/Lists/Emerging%20Issues/AllItems.aspx	تعريف المصطلحات
يحسب عدد الدراسات / التحليلات التي أجرتها المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية بناء على التقارير الواردة عبر البوابة المؤمنة بشأن مخاطر السلامة التشغيلية والمسائل الناشئة.	طريقة الحساب
وثائق اجتماعات المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية	مجموعات البيانات
٢	التوافر (٣-١)
المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية	مقدم الخدمات

نموذج مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-I)
مؤشر الخطة العالمية ٤-٣-٥ .

النسبة المئوية لمبادرات تعزيز السلامة التي أنجزتها المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية بشأن إدارة مخاطر السلامة	مؤشر الخطة العالمية ٤-٣-٥ .
مرتبط بالغاية ٤-٣ من الخطة العالمية للسلامة الجوية: بحلول عام ٢٠٢٥، تساهم جميع الدول بتزويد المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية الخاصة بكل منها بمعلومات عن مخاطر السلامة التشغيلية، بما في ذلك مؤشرات أداء السلامة لبرنامج السلامة الوطني، والمسائل الناشئة.	الأساس المنطقي
بحسب مستوى نضج برنامج السلامة الجوية الوطني / التناقض الإقليمي في آلية دمج المبادرات الجديدة لتحسين السلامة.	القيود
مبادرة تعزيز السلامة: إجراء واحد أو أكثر للقضاء على مخاطر السلامة التشغيلية أو التخفيف من حدتها أو لمعالجة مشكلة سلامة محددة.	تعريف المصطلحات
<p>طريقة الحساب</p> <p>المؤشر يساوي $١ع + ٢ع + ٣ع + \dots + ١٩٣ع$ مقسوماً على ١٩٣ مضروباً في عدد مبادرات تحسين السلامة</p> <p>بحيث $ع > م$ هو عدد مبادرات تحسين السلامة التي أبلغت عنها دولة المبادرة على أنها مكتملة.</p> <p>المؤشر يساوي ١٠٠ مضروباً في $ع$ مقسوماً على $م$ بحيث:</p> <p>(أ) يكون $ع$ هو عدد مبادرات تحسين السلامة التي أكملت المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية؛</p> <p>(ب) يكون $م$ هو العدد الإجمالي لمبادرات تحسين السلامة للمجموعة الإقليمية للسلامة الجوية.</p> <p>وهذا يجعل مؤشراً واحداً من قبل المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية (خمس مؤشرات)</p>	
<p>مجموعات البيانات</p> <p>نتائج الدراسات الاستقصائية السنوية للخطة الإقليمية للسلامة الجوية</p> <p>تقارير السلامة السنوية الصادرة عن المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية.</p> <p>وثائق اجتماعات المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية</p>	
٢	التوافر (٣-١)
المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية	مقدم الخدمات

نموذج مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-I)

مؤشر الخطة العالمية ٤-٣-٦

عدد الأقاليم التي لديها آلية لجمع ومعالجة البيانات المتعلقة بمخاطر السلامة التشغيلية والمسائل الناشئة	مؤشر الخطة العالمية ٤-٣-٦
مرتبط بالغاية ٤-٣ من الخطة العالمية للسلامة الجوية: بحلول عام ٢٠٢٥، تساهم جميع الدول بتزويد المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية الخاصة بكل منها بمعلومات عن مخاطر السلامة التشغيلية، بما في ذلك مؤشرات أداء السلامة لبرنامج السلامة الوطني، والمسائل الناشئة.	الأساس المنطقي
تتطلب آلية جمع البيانات موارد بشرية وأدوات ذات صلة.	القيود
توجد البوابة الإلكترونية المؤمنة بشأن مخاطر السلامة التشغيلية والمسائل الناشئة على موقع بوابة الإيكاو المؤمنة، كجزء من صفحات "إبلاغ الإيكاو" على الرابط التالي: https://portal.icao.int/ICAOReporting/Lists/Emerging%20Issues/AllItems.aspx	تعريف المصطلحات
يحسب عدد المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية التي لديها آلية لجمع ومعالجة البيانات المتعلقة بمخاطر السلامة التشغيلية والمسائل الناشئة.	طريقة الحساب
وثائق اجتماعات المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية	مجموعات البيانات
٢	التوافر (٣-١)
المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية	مقدم الخدمات

نموذج مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-I)
مؤشر الخطة العالمية ٥-١-١.

عدد مقدمي الخدمات الذين يستخدمون مقاييس منسقة عالمياً لمؤشرات أداء السلامة الخاصة بهم	مؤشر الخطة العالمية ٥-١-١.
مرتبط بالغاية ٥-١ من الخطة العالمية للسلامة الجوية: المحافظة على منحى تصاعدي في اسهام قطاع الطيران في شبكات تبادل معلومات السلامة مع الدول والأقاليم لمساعدتها في إعداد الخطط الوطنية والإقليمية للسلامة الجوية. ويسهل استخدام هذه المقاييس المنسقة إدارة مخاطر السلامة على الصعيدين الإقليمي والدولي.	الأساس المنطقي
يجب أن يكون لكل مقدم خدمات مؤشرات الخاصة لمراقبة مسائله المحددة. ذلك أن استخدام مقاييس منسقة عالمياً لن يدعم بالضرورة مقدمي الخدمات في إدارة السلامة، إذ قد لا يمكنهم من مراقبة المخاطر ومسائل السلامة الخاصة بهم. ويعتمد مؤشر أداء السلامة هذا على توافر البيانات المقدمة من مختلف منظمات قطاع الطيران.	القيود
<ul style="list-style-type: none"> - يشير مصطلح "المقاييس المنسقة عالمياً لمؤشرات أداء السلامة" إلى استخدام مقاييس منسقة عالمياً لإعداد ورصد مؤشرات أداء السلامة الخاصة بمقدمي الخدمات. - في سياق الخطة العالمية للسلامة الجوية، يُقصد بمصطلح "قطاع الطيران" مقدمي الخدمات، مثل: مشغلي الطائرات؛ ومنظمات الصيانة المعتمدة؛ والمنظمات المسؤولة عن تصميم الطراز أو تصنيع الطائرات أو المحركات أو المراوح؛ ومؤسسات التدريب المعتمدة؛ ومقدمي خدمات الحركة الجوية؛ ومشغلي المطارات؛ وكذلك المنظمات غير الحكومية (مثل المنظمات الدولية) وغيرها من الهيئات التي تشكل جزءاً من قطاع الطيران، حسب الاقتضاء. - يرد تعريف بعض المؤشرات على الرابط التالي: www.icao.int/safety/Pages/Indicator-Catalogue.aspx 	تعريف المصطلحات
بحسب عدد مقدمي الخدمات في الدول التي تستخدم مقاييس منسقة عالمياً لمؤشرات أداء السلامة الخاصة بهم	طريقة الحساب
<ul style="list-style-type: none"> - إبرامج قطاع الطيران المعترف بها من قبل الإيكاو (كما هو معروض في الخطة العالمية للسلامة الجوية) - وثائق اجتماعات المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (ورقات عمل ، تقرير) - تقارير السلامة السنوية - قد ترد بيانات إضافية من الدول لاستكمال ما ورد أعلاه 	مجموعات البيانات
١	التوافر (٣-١)
قطاع الطيران، المنظمات الدولية.	مقدم الخدمات

نموذج مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-I)

مؤشر الخطة العالمية ٥-١-٢٠

النسبة المئوية لمقدمي الخدمات المشاركين في برامج تقييم مناظرة في قطاع الطيران والمعترف بها من قبل الإيكاو	مؤشر الخطة العالمية ٥-١-٢٠
مرتبط بالغاية ٥-١ من الخطة العالمية للسلامة الجوية: المحافظة على منحى تصاعدي في اسهام قطاع الطيران في شبكات تبادل معلومات السلامة مع الدول والأقاليم لمساعدتها في إعداد الخطط الوطنية والإقليمية للسلامة الجوية. وفي حين أن هذه البرامج لا تحل محل الحاجة إلى مراقبة السلامة من قبل الدول، تترك منظمة الإيكاو وفوائد هذه البرامج، التي لها تأثير إيجابي على السلامة التشغيلية بين مقدمي الخدمات.	الأساس المنطقي
يجب البت في تعريف قاعدة البيانات أو البرنامج لتسجيل البيانات والمعلومات.. قد لا تتعقب منظمات قطاع الطيران العضوية.	القيود
قائمة برامج التقييم التي ينفذها قطاع الطيران والمعترف بها من قبل الإيكاو: - برنامج تميز المطارات في مجال السلامة التابع للمجلس الدولي للمطارات. - تقييم مستوى النضج لمنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية ضمن معيار التميز في نظم إدارة السلامة. - المعيار الأساسي لمخاطر الطيران لمؤسسة سلامة الطيران. - برنامج الأيأتا لتدقيق السلامة التشغيلية. - المعيار الدولي لعمليات طائرات الأعمال للمجلس الدولي لطيران الأعمال.	تعريف المصطلحات
المؤشر يساوي مجموع ١ع + ٢ع + ٣ع + ٤ع + ٥ع مقسوما على ع حيث يتم الإبلاغ عن الأرقام التالية سنويا من قبل المنظمات الدولية لقطاع الطيران إلى المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية أو إلى منظمة الإيكاو: (أ) يكون ع هو عدد مقدمي الخدمات؛ (ب) يكون ١ع هو عدد أعضاء المجلس الدولي للمطارات، الذين يستخدمون برنامج تميز المطارات؛ (ج) يكون ٢ع هو عدد أعضاء لمنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية، الذين يستخدمون معيار التميز في نظم إدارة السلامة لمنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية؛ (د) يكون ٣ع هو عدد أعضاء مؤسسة سلامة الطيران الذين يستخدمون المعيار الأساسي لمخاطر الطيران؛ (هـ) يكون ٤ع هو عدد أعضاء الأيأتا الذين يستخدمون برنامج الأيأتا لتدقيق السلامة التشغيلية؛ (و) يكون ٥ع هو عدد أعضاء المجلس الدولي لطيران رجال الأعمال الذين يستخدمون المعيار الدولي لعمليات طائرات الأعمال.	طريقة الحساب

النسبة المئوية لمقدمي الخدمات المشاركين في برامج تقييم مناظرة في قطاع الطيران والمعترف بها من قبل الإيكاو	مؤشر الخطة العالمية ٥-١-٢٠
<p>وثائق اجتماعات المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (تقارير، وورقات عمل، وورقات معلومات).</p> <p>يجب تضمين المعلومات الواردة من المجلس الدولي للمطارات ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية ومؤسسة سلامة الطيران والأياتا والمجلس الدولي لطيران الأعمال حول مشاركة أعضاء هذه المنظمات في برامج تقييم قطاع الطيران الخاصة بهم بشكل منهجي في جدول أعمال اجتماعات المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية.</p> <p>استمارة أنشطة الطيران الوطنية لتحديد عدد مقدمي الخدمات (الموقع الإلكتروني لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة).</p>	مجموعات البيانات
٢	التوافر (٣-١)
قطاع الطيران، والمنظمات الدولية، والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية	مقدم الخدمات

نموذج مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-I)

مؤشر الخطة العالمية ٥-١-٣

عدد الدول والأقاليم التي أبلغت عن زيادة وتحسين توفير المعلومات المتعلقة بالسلامة من جانب قطاع الطيران للمساعدة في وضع خطط وطنية وإقليمية للسلامة الجوية	مؤشر الخطة العالمية ٥-١-٣
مرتبط بالغاية ٥-١ من الخطة العالمية للسلامة الجوية: المحافظة على منحى تصاعدي في اسهام قطاع الطيران في شبكات تبادل معلومات السلامة مع الدول والأقاليم لمساعدتها في إعداد الخطط الوطنية والإقليمية للسلامة الجوية.	الأساس المنطقي
<ul style="list-style-type: none"> - نقص البيانات المتعلقة بمستوى إبلاغ قطاع الطيران عن معلومات السلامة لدى الدول. - يقاس إعداد الخطط الوطنية للسلامة الجوية من قبل الدول بالفعل من خلال مؤشر الخطة العالمية ٣-٢-١، وينص دليل إعداد الخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية (الوثيقة 10131 Doc) على أن عملية إعداد الخطط الوطنية للسلامة الجوية تتطلب مشاركة جميع الجهات المعنية داخل الدولة (على سبيل المثال، هيئة الطيران المدني، ومقدمو الخدمات، وما إلى ذلك). - احتمال الاعتماد على الإبلاغ الطوعي. 	القيود
دليل إعداد الخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية (الوثيقة 10131 Doc)	تعريف المصطلحات
عدد الدول/الأقاليم التي أبلغت عن تعاون قطاع الطيران للمساعدة في إعداد الخطط الوطنية للسلامة الجوية والخطط الإقليمية للسلامة الجوية.	طريقة الحساب
<ul style="list-style-type: none"> - الخطط الوطنية للسلامة الجوية/الخطط الإقليمية للسلامة الجوية - الدراسات الاستقصائية/بلاغات الإيكاو 	مجموعات البيانات
٢	التوافر (٣-١)
الدول/الأقاليم	مقدم الخدمات

نموذج مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-I)
مؤشر الخطة العالمية ٥-١-٤ .

عدد الخطط الإقليمية للسلامة الجوية التي تم إعدادها بالتشاور مع قطاع الطيران	مؤشر الخطة العالمية ٥-١-٤ .
مرتبط بالغاية ٥-١ من الخطة العالمية للسلامة الجوية: المحافظة على منحى تصاعدي في اسهام قطاع الطيران في شبكات تبادل معلومات السلامة مع الدول والأقاليم لمساعدتها في إعداد الخطط الوطنية والإقليمية للسلامة الجوية.	الأساس المنطقي
ينص دليل إعداد الخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية (الوثيقة Doc 10131) فعلا على أن تتضمن عملية وضع الخطة الإقليمية للسلامة الجوية التشاور مع الدول، وقطاع الطيران والجهات المعنية الأخرى	القيود
<ul style="list-style-type: none"> - دليل إعداد الخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية (الوثيقة Doc 10131) - ترد الخطط الإقليمية للسلامة الجوية على الموقع العام للخطة العالمية للسلامة الجوية: www.icao.int/rasp 	تعريف المصطلحات
يحسب عدد الخطط الإقليمية للسلامة الجوية التي أعدت بالتشاور مع قطاع الطيران.	طريقة الحساب
الخطط الإقليمية للسلامة الجوية	مجموعات البيانات
3	التوافر (١-٣)
الإيكاو	مقدم الخدمات

نموذج مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-I)
مؤشر الخطة العالمية ٥-١-٥.

عدد الدول التي أنشأت نظاماً لجمع ومعالجة بيانات السلامة (SDCPS) لتسهيل المشاركة في شبكة لتبادل المعلومات المتعلقة بالسلامة	مؤشر الخطة العالمية ٥-١-٥.
مرتبط بالغاية ٥-١ من الخطة العالمية للسلامة الجوية: المحافظة على منحى تصاعدي في اسهام قطاع الطيران في شبكات تبادل معلومات السلامة مع الدول والأقاليم لمساعدتها في إعداد الخطط الوطنية والإقليمية للسلامة الجوية.	الأساس المنطقي
تتطلب آلية جمع البيانات موارد بشرية وأدوات ذات صلة.	القيود
SDCPS: نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة SSPIA: تقييم تنفيذ برامج السلامة الوطنية	تعريف المصطلحات
عدد الدول التي أنشأت نظاماً لجمع ومعالجة بيانات السلامة لتسهيل المشاركة في شبكة تبادل معلومات السلامة. عدد الدول التي لها مستوى نضج قيمته الإيكاو ضمن الفئة ٣ - حالي" على الأقل، أو الدول التي أجرت تقييماً ذاتياً وصنفت نفسها ضمن الفئة ٣-حالي" على الأقل (لجميع أسئلة البروتوكول المتعلقة بتقييم تنفيذ برامج السلامة الوطنية المرتبطة بتحليل بيانات السلامة)	طريقة الحساب
الموقع الإلكتروني لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.	مجموعات البيانات
٣	التوافر (٣-١)
الإيكاو	مقدم الخدمات

نموذج مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-I)
مؤشر الخطة العالمية ٥-١-٦.

عدد مقدمي الخدمات المساهمين في نظام لجمع ومعالجة بيانات السلامة أو في شبكة لتبادل معلومات السلامة	مؤشر الخطة العالمية ٥-١-٦.
مرتبط بالغاية ٥-١ من الخطة العالمية للسلامة الجوية: المحافظة على منحى تصاعدي في اسهام قطاع الطيران في شبكات تبادل معلومات السلامة مع الدول والأقاليم لمساعدتها في إعداد الخطط الوطنية والإقليمية للسلامة الجوية	الأساس المنطقي
عدم وجود آليات إبلاغ لمعرفة ما إذا كان مقدمو الخدمات يساهمون في نظام جمع ومعالجة بيانات السلامة أو في شبكة لتبادل معلومات السلامة (ومن هم هؤلاء).	القيود
- SDCPS: نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة - SSPIA: تقييم تنفيذ برامج السلامة الوطنية	تعريف المصطلحات
المؤشر يساوي ١ع + ٢ع + ٣ع + ٤ع، بحيث: (أ) يكون ١ع هو عدد أعضاء المجلس الدولي للمطارات (الذين يساهمون في شبكة تبادل معلومات السلامة الخاصة بالمجلس الدولي للمطارات؛ (ب) يكون ٢ع هو عدد أعضاء منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية الذين يساهمون في شبكة تبادل معلومات السلامة الخاصة بمنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية؛ (ج) يكون ٣ع هو عدد أعضاء الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا) الذين يساهمون في شبكة تبادل معلومات السلامة الخاصة بالأياتا؛ (د) يكون ٤ع هو عدد أعضاء المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكونترول) الذين يساهمون في شبكة تبادل معلومات السلامة الخاصة باليوروكونترول. يتم الإبلاغ عن هذه الأرقام من قبل المنظمات الدولية لقطاع الطيران، لدى مختلف المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية	طريقة الحساب
مقدمة من المنظمات الدولية.	مجموعات البيانات
٢	التوافر (٣-١)
المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية	مقدم الخدمات

نموذج مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-I)

مؤشر الخطة العالمية ٦-١-١ .

عدد أو نسبة أوجه القصور في الملاحة الجوية المتعلقة بالبنية التحتية في الدولة مقارنة بخطط الملاحة الجوية الإقليمية	مؤشر الخطة العالمية ٦-١-١ .
مرتبط بالغاية ٦-١ من الخطة العالمية للسلامة الجوية: بحلول عام ٢٠٢٥، الحفاظ على اتجاه تصاعدي للدول التي لها بنية تحتية للملاحة الجوية والمطارات تلبى قواعد الإيكاو القياسية	الأساس المنطقي
لا توجد.	القيود
قصور الملاحة الجوية هو حالة لا تتمثل فيها منشأة أو خدمة أو إجراء لخطة الملاحة الجوية الإقليمية المعتمدة من قبل المجلس، أو لمعايير منظمة الطيران المدني الدولي والقواعد والتوصيات الدولية، أو إجراءات خدمات الملاحة الجوية، ولها تأثير سلبي على سلامة الطيران المدني الدولي وانتظامه و/أو كفاءته.	تعريف المصطلحات
عدد أوجه القصور في الملاحة الجوية المتعلقة بالبنية التحتية حسب الدولة، مقارنة بخطط الملاحة الجوية الإقليمية.	طريقة الحساب
القائمة الإقليمية لأوجه القصور في الملاحة الجوية.	مجموعات البيانات
٥	التوافر (١-٣)
الإيكاو المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ.	مقدم الخدمات

نموذج مؤشرات الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP-I)
مؤشر الخطة العالمية ٦-١-٢٠

عدد أو نسبة الدول التي نفذت أسئلة بروتوكول مرتبطة بالبنات الأساسية فيما يتعلق بالبنية التحتية	مؤشر الخطة العالمية ٦-١-٢٠
مرتبط بالغاية ٦-١ من الخطة العالمية للسلامة الجوية: بحلول عام ٢٠٢٥، الحفاظ على اتجاه تصاعدي للدول التي لها بنية تحتية للملاحة الجوية والمطارات تلبى قواعد الإيكاو القياسية	الأساس المنطقي
تركز عمليات تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية على قدرة الدولة على توفير مراقبة السلامة من خلال تقييم ما إذا كانت الدولة قد نفذت بفعالية وثبات العناصر الحاسمة لنظام مراقبة السلامة، والتي تمكن الدولة من ضمان تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بالسلامة والإجراءات والمواد الإرشادية المرتبطة بها. - قد لا يكون لدى الإيكاو موارد كافية لتحديث نتائج التنفيذ الفعال لكل دولة على أساس سنوي. فسيؤدي هذا إلى نتيجة غير دقيقة. - تحديث وتيرة عمليات تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية لا يقدم بالضرورة القدرات الفعلية على مراقبة السلامة في دولة ما.	القيود
البنات الأساسية هي خط أساس تحدده الخدمات الأساسية التي وافقت عليها الدول بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي (الوثيقة Doc 7300) لتطوير الطيران المدني الدولي بطريقة آمنة ومنظمة. ويصف إطار البنات الأساسية العمود الفقري لأي نظام ملاحة جوية قوي من خلال تحديد خدمات الملاحة الجوية الأساسية التي سيتم توفيرها للطيران المدني الدولي وفقا للقواعد والتوصيات الدولية للإيكاو وإجراءات خدمات الملاحة الجوية . وترد العلاقة بين البنات الأساسية وأسئلة بروتوكول البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية على الرابط التالي: https://www4.icao.int/ganpportal/bbbsusoapmapping .	تعريف المصطلحات
المؤشر يساوي ١٠٠ مضروباً في العدد مقسوماً على ١٩٣، بحيث: يكون ع هو عدد الدول التي جرى تقييم جميع أسئلة بروتوكولاتها المرتبطة بالبنات الأساسية على أنها "مرضية".	طريقة الحساب
الموقع الإلكتروني لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية	مجموعات البيانات
٣	التوافر (٣-١)
الموقع الإلكتروني لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية	مقدم الخدمات