



الجمعية العمومية — الدورة الثانية والأربعون

اللجنة الفنية

البند رقم ٢٣ : الخطط العالمية للسلامة الجوية والملاحة الجوية

الاستراتيجية العالمية للتحسين المستمر للسلامة الجوية:

التصديق على طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية للسلامة الجوية

(ورقة مقدّمة من مجلس الإنكاو)

الموجز التنفيذي

تقدم الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP, Doc 10004) الاستراتيجية العالمية للتحسين المستمر للسلامة الجوية. وهي وثيقة التخطيط الرئيسي التي يجري على أساسها إعداد وتنفيذ الخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية. وفي ٢٠٢٥/٧/٣، أقرّ المجلس طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ (الطبعة الخامسة) من الخطة العالمية للسلامة الجوية، التي يرد الرابط إليها في المرفق (أ) بورقة العمل هذه. كما يرد في المرفق (ب) النص المنقّح لقرار الجمعية العمومية ٤١-٦ بشأن تخطيط الإنكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية.

الإجراء: يُرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

أ) إقرار طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP, Doc 10004)، التي يرد الرابط إليها في المرفق (ب) بورقة العمل هذه، باعتبارها التوجه الاستراتيجي العالمي للسلامة؛
ب) اعتماد التتبع المقترح لقرار الجمعية العمومية ٤١-٦ على النحو الوارد في المرفق (ب) حتى نهاية المرفق (أ) من القرار المقترح.

الأهداف الاستراتيجية:	تتعلق ورقة العمل هذه بالغاية الاستراتيجية "ضمان السلامة والأمن لكل رحلة جوية".
الأثار المالية:	ستُنفذ الأنشطة المذكورة في ورقة العمل هذه رهناً بالموارد المتاحة في الميزانية العادية للفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٧ و/أو من المساهمات من خارج الميزانية و/أو من المساهمات الطوعية.
المراجع:	الخطة العالمية للسلامة الجوية ٢٠٢٣-٢٠٢٥ (GASP, Doc 10004) الخطة العالمية لأمن الطيران (GASeP, Doc 10118) دليل إعداد الخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية (Doc 10131) خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية (Doc 10161) دليل رصد تنفيذ الخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية (Doc 10162) القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٢٠٢٢/١٠/٧) (Doc 10184) تقرير المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية (مونتريال، من ٢٠٢٤/٨/٢٦ إلى ٢٠٢٤/٩/٦) (Doc 10209) ورقة العمل A42-WP/35 - "الأعمال الجارية المتعلقة بمناطق النزاع و التزامات الدول الأعضاء".

ورقة العمل A42-WP/34 - "التداخل على الترددات اللاسلكية المستخدمة في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS RFI)"	
ورقة العمل A42-WP/31 - "الاستراتيجية الشاملة للملاحة الجوية: إقرار الطبعة الثامنة من الخطة العالمية للملاحة الجوية".	

١ - المقدمة

١-١ يشكل قرار الجمعية العمومية ٤١-٦: "تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية" إقراراً بأهمية وجود إطار عالمي لدعم هدف الإيكاو الاستراتيجي "السلامة". ووفقاً لهذا القرار، تعرض الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP, Doc 10004) التوجّه الاستراتيجي العالمي في مجال السلامة. ويحث هذا القرار الدول الأعضاء والأقاليم^١ على تنفيذ خطط إقليمية ووطنية للسلامة الجوية، بما يتسق مع الخطة العالمية للسلامة الجوية من أجل الحدّ باستمرار من الوفيات، ومن مخاطر وقوع حالات الوفاة.

٢-١ واتساقاً مع قرار الجمعية العمومية ٤١-٦، تُجري الإيكاو تنقيحاً للخطة العالمية للسلامة الجوية كل ثلاث سنوات كي تظل مواكبةً للمستجدات في أوساط الطيران. وتتضمّن ورقة العمل هذه سلسلة من التعديلات المقدّمة إلى الجمعية العمومية بشأن طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية للسلامة الجوية بغرض التصديق عليها.

٣-١ والخطة العالمية للسلامة الجوية هي جزء من مجموعة من الخطط العالمية، والتي تشمل الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) التي تعالج مسائل الملاح الجوية والخطة العالمية لأمن الطيران (GASep - Doc 10118) التي تعالج المسائل المتعلقة بالأمن مثل الأمن الإلكتروني والمخاطر الناجمة عن مناطق النزاعات. وتعد هذه الخطة العالمية متكاملة في طبيعتها وتشكل استراتيجية شاملة لتحقيق الأهداف الاستراتيجية للإيكاو.

٢ - عملية تنقيح الخطة العالمية للسلامة الجوية

١-٢ وُضعت الخطة العالمية للسلامة الجوية وتُفتح من خلال الجهود التي بذلتها مجموعة الدراسة المعنية بالخطة العالمية للسلامة الجوية (مجموعة الدراسة) (GASP-SG)، وهي مجموعة خبراء مشتركة بين الأوساط التنظيمية والصناعية شكّلتها الإيكاو بغرض ضمان أن تراعي الخطة ومحتواها احتياجات قطاع الطيران على المستويات الدولية والإقليمية والوطنية. كما قدمت فرقة العمل المعنية بالخطتين العالميتين (GPTF)، وهي مجموعة مشتركة مخصصة تتألف من عدد محدود من الأعضاء من مجموعتي الدراسة المعنيتين بالخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية، مساهمات لعملية تنقيح الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP). وكان قد سبق أن عُرضت قضايا السلامة العالمية المقترح إضافتها في طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية للسلامة الجوية بالإضافة إلى التحديث المقترح بشأن غايات وأهداف الخطة على المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية الذي عُقد في مونتريال في الفترة من ٢٦/٨/٢٠٢٤ إلى ٦/٩/٢٠٢٤، وذلك من أجل تلقي تعليقات أوسع نطاقاً من الدول والمنظمات الدولية. وفي إطار التحضير لهذا المؤتمر، أجرت الإيكاو دراسة استقصائية عبر استبيان إلكتروني حول تحديث الخطة العالمية للسلامة الجوية^٢. وقد أتاح هذا الاستبيان فرصة لأبرز الجهات المعنية لتقديم آراء وتعليقات محددة بشأن طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ من الخطة العالمية للسلامة الجوية إلى جانب تقديم مقترحات بشأن طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ منها.

^١ في سياق الخطة العالمية للسلامة الجوية، يشير مصطلح "الإقليم" إلى مجموعة من الدول و/أو الكيانات التي تعمل معاً على تعزيز السلامة داخل منطقة جغرافية.

^٢ ترد معلومات عنه نتائج الاستبيان الخاص بتحديث الخطة العالمية للسلامة الجوية على الموقع الإلكتروني للإيكاو من خلال الرابط <https://www.icao.int/Meetings/anconf14/Documents/AN-CONF14-WP08.Reference04.pdf> (باللغة الإنجليزية فقط).

٢-٢ وقُدّم العديد من ورقات العمل خلال المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية، تضمنت مقترحات لتتقيح الخطة العالمية للسلامة الجوية، فضلاً عن تحديث المواد الإرشادية لتسهيل تنفيذ الخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية. وقد وافق المؤتمر على ضرورة أن تنظر الإيكاو في المساهمات الواردة من المؤتمر ومن الاستبيان تمهيداً للتصديق عليها لاحقاً في الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية. وخلال الاجتماع الرابع عشر لمجموعة الدراسة (GASP-SG/14)، الذي عُقد في الفترة من ٢٢ إلى ٢٥/١٠/٢٠٢٤، استعرضت مجموعة الدراسة نتائج المؤتمر المتعلقة بالخطة العالمية للسلامة الجوية، وتلك المتعلقة بالمواءمة بين الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية، بالإضافة إلى التعليقات الواردة في "الاستبيان الإلكتروني حول تحديث الخطة العالمية للسلامة الجوية". واستناداً إلى توصيات ونتائج المؤتمر، وضعت مجموعة الدراسة مقترحات لمراعاة مساهمات المؤتمر لدى إعداد الخطة والمواد التوجيهية ذات الصلة بها.

٣-٢ وأصدرت الأمانة العامة مسودة طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية للسلامة الجوية، وقدمته إلى لجنة الملاحة الجوية لاستعراضه، ثم إلى مجلس الإيكاو لإقراره. ويقدم القسم الثالث من هذه الورقة موجزاً للتعديلات التي أدخلت على طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية للسلامة الجوية ومسوغات هذه التعديلات.

٣- التعديلات المدرجة في طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية للسلامة الجوية

١-٣ تحتفظ طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية للسلامة الجوية ببعض العناصر الرئيسية من الطبعة سابقتها، مثل احتفاظها بغالبية الأهداف والفئات الخمس من الحوادث العالمية عالية المخاطر.

٢-٣ وأدرجت حالياً التعديلات التالية في الأهداف الواردة في طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية، مقارنةً بطبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥.

(أ) الهدف ١ - تم توسيع نطاق الغاية ١-١، من طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥، (الحفاظ على معدل الهبوط في معدل الحوادث على الصعيد العالمي) ليشمل ليس فقط انخفاضاً في معدل الحوادث، ولكن أيضاً في معدل الحوادث والوقائع الخطيرة لكل فئة من الفئات الخمس من الحوادث العالمية عالية المخاطر، وفئات المخاطر العالمية الثلاث الأخرى للحوادث المحددة في طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية للسلامة الجوية^٣؛

(ب) الهدف ٢ - استُبدلت الغايات، من طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥، التي تدعو الدول إلى تحقيق نسبة مئوية معينة من مستوى التنفيذ الفعال، بغايات تتناول تحديات محددة، بناءً على العناصر الحاسمة ومجالات التدقيق؛

(ج) الهدف ٣ - وُضعت غاية جديدة تحت رقم ٣-١ تدعو جميع الدول لتقييم مستوى تنفيذ برنامج السلامة الوطني الخاص بها بحلول عام ٢٠٢٦. وتركز هذه الغاية الجديدة على أن تُنجز الدول تقييمات ذاتية بحلول (نهاية) عام ٢٠٢٦ لتحديد خط أساس لتنفيذ برنامج السلامة الوطني. وتحل هذه الغاية محل الغاية ٣-١ في طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ (يتعين على جميع الدول تنفيذ أسس برنامج السلامة الوطني بحلول ٢٠٢٣)؛

(د) الهدف ٣ - تحل الغاية ٣-٢ الجديدة (يتعين على جميع الدول إنشاء برنامج سلامة وطني بحلول عام ٢٠٢٨) محل الغاية ٣-٣ التي حُذفت من طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ (تعمل جميع الدول من أجل برنامج سلامة وطني فعال)؛

^٣ يرد ملخص الحوادث التي وقعت في مختلف أنحاء العالم، بحسب إقليم الإيكاو، في تقرير السلامة الجوي، وهو متاح على الموقع الإلكتروني للمنظمة على العنوان: www.icao.int/safety/Pages/Safety-Report.aspx.

هـ) الهدف ٣ - نُقلت الغاية ٣-٢ من طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ (طبعة جميع الدول للخطة الوطنية للسلامة الجوية بحلول عام ٢٠٢٤)، إلى الهدف ٥ الجديد، ومُددت مهلة تنفيذه بحيث يُمكن استعراض الخطة بما يتماشى مع أحدث طبعة من الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة الإقليمية للسلامة الجوية المقابلة لها؛

و) جرى توسيع نطاق الهدف ٤، من طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥، والذي ركز على تعزيز التعاون على المستوى الإقليمي، ليشمل التعاون على المستويين الإقليمي والوطني لمعالجة قضايا السلامة (بما يتماشى مع تلك المحددة في طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية للسلامة الجوية). وتهدف الغايات الواردة في هذا الهدف إلى تمكين الأقاليم من تحديد ومساعدة فرادى الدول على وضع آليات لمعالجة قضايا السلامة؛

ز) الهدف ٤ - نُقلت الغاية ٤-٢، من طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ (تنشر الأقاليم خطة إقليمية محدثة للسلامة الجوية بحلول عام ٢٠٢٣)، إلى الهدف ٥ الجديد، ومُددت مهلة إنجازه بحيث يمكن استعراض الخطة بما يتماشى مع أحدث طبعة من الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP)؛

ح) جرى الإبقاء على الهدف ٥ من طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥، الذي ركز على الاستخدام الموسع لبرامج تقييم الصناعة وشبكات تبادل معلومات السلامة من قبل مقدمي الخدمات، باستثناء "شبكات تبادل معلومات السلامة من قبل مقدمي الخدمات"، التي حُذفت وجرى استبدالها "ببرامج تبادل بيانات السلامة". وأُعيد ترقيم الهدف ليصبح الهدف ٦ الجديد؛

ط) سيعمل الهدف ٥ الجديد الوارد في طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨، بشأن تعزيز تخطيط السلامة الجوية، على دمج الغايتين ٣-٢ و ٤-٢ من طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥، اللتين تهدفان إلى نشر الخطط الوطنية للسلامة الجوية والخطط الإقليمية للسلامة الجوية على التوالي. ويتماشى هذا الهدف الجديد وغاياته مع قرار الجمعية العمومية ٤١-٦ ويشكل أساساً لوضع وتنقيح وتنفيذ استراتيجية للسلامة على المستويين الوطني والإقليمي، بما يتماشى مع أحدث طبعة من الخطة العالمية للسلامة الجوية.

ي) حُذف الهدف ٦، من طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥، المتعلق بالحاجة إلى هيكل أساسي مناسب لدعم العمليات الآمنة، نتيجة لتوصيات المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية المتعلقة بالمواءمة بين الخطتين العالميتين (نظراً لأنه قد جرى تناوله في الخطة العالمية للملاحة الجوية).

٣-٣ وبالإضافة إلى الفئات الخمس من الحوادث العالمية عالية المخاطر، حُددت ثلاثة مخاطر عالمية تتعلق بالسلامة التشغيلية كفئات عالمية أخرى للمخاطر. وقد لا تنطوي هذه المخاطر على مخاطر عالية لحدوث وفيات، مثل الفئات الخمس من الحوادث العالمية عالية المخاطر، ولكنها تُشكل جزءاً كبيراً من أكثر أنواع الحوادث والوقائع الخطيرة شيوعاً في أقاليم الإيكاو. أما فئات المخاطر العالمية الأخرى لحوادث ٢٠٢٦-٢٠٢٨ فهي كما يلي: الملامسة غير الطبيعية للمدرج؛ عطل أو خلل في النظام/المكوّن (غير المرتبط بالمحرك)؛ ومواجهة اضطراب جوي.

٤-٣ وأُعيدت هيكلة الخطة العالمية للسلامة الجوية لضمان توافق أفضل بين الخطط العالمية والإقليمية والوطنية للسلامة الجوية. وبالإضافة إلى ذلك، حُذّثت المواد الإرشادية المتعلقة بالخطة لتتوافق مع طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ منها. ويشمل ذلك خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية (Doc 10161). ودليل إعداد خطط السلامة الجوية الإقليمية والوطنية (Doc 10131)، ودليل رصد تنفيذ خطط السلامة الجوية الإقليمية والوطنية (Doc 10162). ويرد في الخطة العالمية للسلامة الجوية موجز كامل للتعديلات، يقدم مزيداً من المعلومات.

٤ - قرار الجمعية العمومية

١-٤ وفقاً لقرار الجمعية العمومية ٦-٤١، تسمح الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية ببلوغ الأهداف الاستراتيجية للمنظمة. ويُركّز المرفق (أ) من مشروع القرار على الخطة العالمية للسلامة الجوية، ومن ثمّ فهو يحلّ محلّ المرفق (أ) بقرار الجمعية العمومية ٦-٤١: "تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية". وعند استعراض القرار الوارد في المرفق (ب) بهذه الورقة، ولأغراض هذه الورقة، يُرجى الرجوع إلى التمهيد والمرفق (أ) الذي يتناول على وجه التحديد الخطة العالمية للسلامة الجوية. أما المرفق (ب) بالقرار، والذي يتناول على وجه التحديد الخطة العالمية للملاحة الجوية، فيرد في ورقة العمل A42-WP/31 في إطار البند ٢٣ من جدول الأعمال أيضاً.

٢-٤ وتجدر الإشارة إلى أن القضايا العالمية الهامة، وبصفة خاصة التداخل على الترددات اللاسلكية في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية والمخاطر التي يواجهها الطيران المدني والناجمة عن مناطق النزاع ترد في ورقتي العمل A42-WP/34 وA42-WP/35 تبعاً، بالإضافة إلى مشروع قرار فيما يخص كلاّ منهما.

٥ - الخلاصة

١-٥ تماشياً مع هدف الإيكاو الاستراتيجي الخاص بالسلامة، تعرض طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية للسلامة الجوية قائمة قضايا السلامة العالمية وتحدد أهدافاً وغايات عالمية للسلامة للفترة الثلاثية، والتي ينبغي على أساسها إعداد وتنفيذ الخطط الوطنية والإقليمية للسلامة الجوية. وتوفر الخطة العالمية للسلامة الجوية إطاراً تعاونياً للدول والأقاليم وقطاع الطيران لإدارة مخاطر السلامة التشغيلية والتحديات التنظيمية، وذلك اعتماداً على الخطط الإقليمية للسلامة الجوية والخطط الوطنية للسلامة الجوية الخاصة بها. وتُستكمل الخطة العالمية للسلامة الجوية بسلسلة من مبادرات تعزيز السلامة لتحقيق أهدافها وغاياتها، الواردة في خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية (Doc 10161).

— — — — —

المرفق (أ)

الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP)

ترد من خلال الرابط <https://www.icao.int/Meetings/a42/Pages/documentation-reference-documents.aspx>.

— — — — —

المرفق (ب)

مشروع قرار لكي تعتمده الدورة الثانية والأربعون للجمعية العمومية

القرار ٤٢-...: تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية

لما كانت الإيكاو تسعى لبلوغ الغرض المتمثل في تحقيق تطور الطيران المدني بشكل آمن ومنظم عبر التعاون بين الدول الأعضاء والجهات المعنية الأخرى؛

ولما كانت المنظمة الإيكاو قد وضعت، لتحقيق هذا الغرض، أهدافا استراتيجية في الخطة الاستراتيجية للفترة ٢٠٢٦-٢٠٥٠، بما في ذلك أهداف للسلامة وسعة وكفاءة الملاحة الجوية؛

وإقراراً بأهمية تحقيق وجود أطر عالمية وخطط إقليمية ووطنية لدعم أهداف الإيكاو الاستراتيجية؛

وإقراراً بأهمية التنفيذ الفعال للخطط والمبادرات الإقليمية والوطنية على أساس الأطر العالمية؛

وإقراراً بأن أفضل وسيلة لتحقيق المزيد من التقدم فيما يخص تحسين سلامة وكفاءة وسعة الطيران المدني هي اتباع نهج تعاوني وتعاضدي ومتناسق في الشراكة مع جميع الجهات المعنية تحت قيادة الإيكاو؛

وإشارةً إلى قيام المجلس بإقرار الطبعة الثالثة للرابطة طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية للسلامة الجوية وإقرار الطبعة السابعة الثامنة من الخطة العالمية للملاحة الجوية؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرّ الطبعة الثالثة للرابطة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية للسلامة الجوية باعتبارها التوجيهات الاستراتيجية العالمية للسلامة والطبعة السابعة الثامنة من الخطة العالمية للملاحة الجوية باعتبارها التوجيهات الاستراتيجية العالمية للسلامة وتطور نظام الملاحة الجوية على التوالي؛

٢- تقرر أنه يجب على الإيكاو أن تقوم بتنفيذ وتحديث "الخطة العالمية للسلامة الجوية" و"الخطة العالمية للملاحة الجوية" لتحقيق الأهداف الاستراتيجية ذات الصلة بالمنظمة، مع ضمان الاستقرار والتناسق على النحو اللازم؛

٣- تقرر أنه يجب تنفيذ وتحديث هذه الخطط العالمية بالتعاون والتآزر والتنسيق الوثيق مع جميع الجهات المعنية؛

٤- تقرر أنه يجب أن توفر هذه الخطط العالمية الإطار الذي يتم فيه إعداد وتطبيق الخطط التنفيذية الإقليمية وشبه الإقليمية والوطنية وبالتالي ضمان اتساق وتناسق وتنسيق الجهود الرامية إلى تحسين كفاءة وسعة الطيران المدني الدولي؛

٥- تحث الدول الأعضاء على إيجاد حلول مستدامة كي تمارس بالكامل مسؤولياتها المتعلقة بالسلامة والملاحة الجوية والتي يمكن تحقيقها من خلال تقاسم الموارد والاستعانة بالموارد الداخلية و/أو الخارجية مثل المنظمات الإقليمية ودون الإقليمية وخبرة الدول الأخرى؛

٦- تحث الدول الأعضاء على أن تثبت تمتعها بالإرادة السياسية اللازمة لاتخاذ الإجراءات التصحيحية لمعالجة أوجه القصور في السلامة والملاحة الجوية، بما في ذلك تلك المحددة بواسطة البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة، من خلال تطبيق الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية وعملية تخطيط الإيكاو على الصعيد الإقليمي؛

- ٧- تحت الدول الأعضاء وقطاع الطيران والمؤسسات المالية على تقديم الدعم المطلوب لتحقيق التنفيذ المنسق للخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية وكذلك للخطط الإقليمية والوطنية، مع تقادي الازدواجية في الجهود؛
- ٨- تدعو الدول وتطلب من الجهات المعنية الأخرى التعاون على إعداد وتنفيذ خطط إقليمية وشبه إقليمية ووطنية على أساس أطر الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية؛
- ٩- تكلف الأمين العام بالترويج للخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية وإتاحتها والإبلاغ عنهما بفعالية، وتوفير ما يلزم من دعم إلى الدول الأعضاء لإعداد خطط التنفيذ الوطنية؛
- ١٠- تعلن أن قرار الجمعية العمومية هذا يحل محل قرار الجمعية العمومية ٤٤-٦ بشأن تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة.

المرفق (أ)

الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP)

وانطلاقاً من التأكيد مجدداً أن الهدف الأولي للمنظمة يبقى تحسين السلامة وما يرتبط بذلك من تقليل لعدد الحوادث وما تقضي إليه من وفيات في إطار نظام الطيران المدني الدولي، تمشياً مع الهدف المتمثل في الوفيات الصفرية في الطيران الدولي، على النحو الوارد في الخطة الاستراتيجية للإيكاو للفترة ٢٠٢٦-٢٠٥٠؛

وإقراراً بأن السلامة الجوية مسؤولية تتقاسمها الإيكاو والدول الأعضاء وجميع الجهات المعنية الأخرى؛

وإقراراً بأن منافع السلامة الجوية يمكن جنيها من الشراكات بين الدول وقطاع الطيران؛

وإشارة إلى أن نظام الطيران المدني الدولي الذي يتسم بالسلامة والمتانة والاستدامة يسهم في التنمية الاقتصادية للدول وصناعاتها؛

وإقراراً بضرورة الحفاظ على ثقة الجمهور في النقل الجوي من خلال تيسير الحصول على معلومات السلامة ذات الصلة؛

وإقراراً بأن النهج الاستباقي الذي يتم بمقتضاه وضع استراتيجية لتحديد الأهداف والغايات والمؤشرات لمعالجة الصعوبات التنظيمية وإدارة مخاطر السلامة التشغيلية له أهمية قصوى لتحقيق مزيد من التحسينات في السلامة الجوية؛

وإقراراً بإنشاء الإيكاو لمجموعات إقليمية للسلامة الجوية (RASGs) مع مراعاة احتياجات الأقاليم المختلفة والبناء على هياكل وأشكال التعاون القائمة فعلاً؛

وإشارة إلى النية في تطبيق نهج قائم على تقييم المخاطر لإدارة السلامة في الخطة العالمية للسلامة الجوية بشكل مستمر كأداة لتحسين السلامة الجوية من خلال التركيز على الإجراءات عندما تكون الحاجة ماسة لها؛

وإشارة إلى وضع خريطة طريق عالمية للسلامة الجوية، كخطة عمل لمساعدة أوساط الطيران في تحقيق أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية، من خلال إطار مرجعي محكم ومشترك لجميع الجهات المعنية؛

وإشارة إلى ضرورة مساعدة الدول الأعضاء الاستفادة من نظم مراقبة السلامة لاعتماد نهج إدارة السلامة في برامج السلامة الوطنية الخاصة بها؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تشدد على الحاجة إلى التحسين المستمر للسلامة الجوية عن طريق خفض عدد الحوادث وما تقضي إليه من وفيات في إطار عمليات النقل الجوي، بما في ذلك العمليات الإقليمية للطائرات، في جميع أنحاء العالم؛

- ٢- تشدّد على أن الموارد المحدودة لأوساط الطيران الدولي ينبغي استخدامها استراتيجياً لدعم الدول والأقاليم التي تلتزم المساعدة لتيسير عملية تنفيذ برامج السلامة الوطنية، بما في ذلك تعزيز مراقبة السلامة؛
- ٣- تحثّ الدول الأعضاء على تنفيذ الخطط الوطنية للسلامة الجوية بما يتوافق مع الخطة العالمية للسلامة الجوية لمواصلة التقليل من الوفيات والمخاطر التي قد تقضي إلى الوفيات؛
- ٤- تحثّ الدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية والمنظمات الدولية المعنية على العمل مع جميع أصحاب المصلحة من أجل تنفيذ الخطط الإقليمية للسلامة الجوية بما يتوافق مع الخطة العالمية للسلامة الجوية لمواصلة التقليل من الوفيات والمخاطر التي قد تقضي إلى الوفيات؛
- ٥- تحثّ الدول على القيام على نحو كامل بمراقبة السلامة الجوية على مشغليها للامتثال الكامل للقواعد والتوصيات الدولية المطبقة، والتأكد من أن كل مشغل أجنبي يحلق فوق أراضيها يخضع للمراقبة الكافية من دولته واتخاذ الإجراءات الملائمة عند الضرورة للحفاظ على السلامة الجوية؛
- ٦- تشجّع الإيكاو على مواصلة إعداد وتحديث المواد الإرشادية والأدوات اللازمة لإعداد وتنفيذ خطط السلامة الجوية الوطنية والإقليمية والوطنية.

المرفق (ب)

الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP)

...

— انتهى —