



الجمعية العمومية — الدورة الثانية والأربعون اللجنة الفنية

البند رقم ٢٣ : الخطتين العالميتين للسلامة الجوية والملاحة الجوية

الاستراتيجية الشاملة للملاحة الجوية:

إقرار الطبعة الثامنة من الخطة العالمية للملاحة الجوية

(ورقة مقدّمة من مجلس الإيكاو)

الموجز التنفيذي

وافقت الجمعية العمومية للإيكاو، في دورتها التاسعة والثلاثين، على تمديد دورة حياة الخطة العالمية للملاحة الجوية من خلال تحديثها بما يلزم من تحديثات طفيفة كل ثلاث سنوات أو تحديثات رئيسية كل ست سنوات أو أكثر، وذلك من أجل ضمان الاستقرار اللازم. وشكّلت الطبعة السابعة من الخطة العالمية للملاحة الجوية، التي أقرتها الجمعية العمومية في دورتها الحادية والأربعين، تحديثاً طفيفاً، وتقدّم هنا الطبعة الثامنة التي أقرها المجلس في ٢٠٢٥/٧/٢ والتي تتضمن التحديثات الرئيسية لكي تقرها الجمعية العمومية. وتتضمن هذه الطبعة الأولويات العالمية التي حددتها الجمعية العمومية للإيكاو خلال دورتها الحادية والأربعين والخطة الاستراتيجية للإيكاو للفترة ٢٠٢٦-٢٠٥٠ التي أقرها المجلس في ٢٠٢٤/١١/١. كما تسلّط الضوء على نطاق التركيز المقترح للطبعة التاسعة، بناءً على التحديات التي تواجهها أوساط الطيران لتحقيق رؤيتها.

الإجراءات: يُرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

(أ) إقرار الطبعة الثامنة من "الخطة العالمية للملاحة الجوية" (GANP, Doc 9750)؛

(ب) الطلب من الدول الأعضاء والمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ وجميع الجهات في أوساط الطيران مواصلة تحسين منظومة الملاحة الجوية وفقاً للخطة العالمية للملاحة الجوية ليتسنى صقلها استناداً إلى الفرص والتحديات العالمية والإقليمية والمحلية في التوقيت المناسب وبصورة منهجية؛

(ج) اعتماد التتبع المقترح لقرار الجمعية العمومية ٤١-٦، بصيغته الواردة في المرفق بهذه الورقة، بالنسبة إلى الخطة العالمية للملاحة الجوية؛

(د) تكليف الإيكاو بأن تزود الدول الأعضاء بالدعم اللازم لإعداد وتنفيذ خططها الوطنية للملاحة الجوية.

الأهداف الاستراتيجية:	تتعلق ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية التالية: "كل رحلة آمنة ومأمونة"؛ و"الطيران المستدام بيئياً" و"يوفر الطيران تنقلاً سلساً وميسوراً وموثوقاً للجميع"؛ و"التنمية الاقتصادية للنقل الجوي تضمن تحقيق الازدهار الاقتصادي والرفاه المجتمعي للجميع"؛ و"عدم ترك أي بلد وراء الركب".
الآثار المالية:	من المتوقع تنفيذ الأنشطة المشار إليها في ورقة العمل هذه بالموارد المتاحة في الميزانية العادية للفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٨-٢٠٢٧ ومن المساهمات الخارجة عن الميزانية، بالاستناد إلى خطة أعمال الإيكاو للفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٨.

الوثيقة Doc 9750 - الخطة العالمية للملاحة الجوية (البوابة الإلكترونية للخطة العالمية للملاحة الجوية) - الطبعة السابعة الوثيقة Doc 10209 - تقرير المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية (AN Conf/14)، مونتريال، من ٢٠٢٤/٨/٢٦ إلى ٢٠٢٤/٩/٦، والإضافة رقم ١ الوثيقة Doc 10184 - القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٢٠٢٢/١٠/٧) الوثيقة Doc 10186 - الدورة الحادية والأربعون للجمعية العمومية. مونتريال، من ٢٠٢٢/٩/٢٧ إلى ٢٠٢٢/١٠/٧. تقرير اللجنة الفنية الوثيقة Doc 10004 - الخطة العالمية للسلامة الجوية	المراجع:
---	-----------------

١- المقدمة

١-١ وافقت الجمعية العمومية للإيكاو، في دورتها التاسعة والثلاثين، على تمديد دورة حياة الخطة من خلال تعهدها بما يلزم من تحديثات رئيسية كل ست سنوات أو أكثر أو تحديثات طفيفة كل ثلاث سنوات، وذلك من أجل ضمان الاستقرار اللازم. وقد انطوت الطبعة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية، التي أقرتها الجمعية العمومية خلال دورتها الأربعين، على عملية تحديث رئيسية وتضمنت تحولاً من النسخة الورقية إلى الصيغة القائمة على الإنترنت والمعروفة باسم "[البوابة الإلكترونية للخطة العالمية للملاحة الجوية](#)". وتألفت الطبعة السابعة من الخطة العالمية للملاحة الجوية، التي أقرتها الدورة الحادية والأربعون للجمعية العمومية، من تحديث طفيف للمستوى الفني العام، وهو الإطار العام للأداء وكذلك إطار اللبنة الأساسية وإطار حزم التحسينات في منظومة الطيران. وترد الطبعة الثامنة التي تتضمن التحديثات الرئيسية في هذه الوثيقة للمصادقة عليها.

٢-١ وبالإضافة إلى إقرار الجمعية العمومية للإيكاو، في دورتها الحادية والأربعين، للطبعة السابعة من الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP, Doc 9750) من خلال القرار ٤١-٦: "تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية"، فإنها حددت أيضاً مجموعة من الأولويات العالمية.

٣-١ وفي ٢٠٢٤/١١/١، وافق المجلس على [الخطة الاستراتيجية للإيكاو للفترة ٢٠٢٦-٢٠٥٠](#). وتهدف هذه الخطة إلى بناء نظام طيران مدني دولي آمن ومستقر ومستدام يربط العالم بما يعود بالنفع على جميع الأمم والشعوب. ولتحقيق هذه الرؤية، حددت الإيكاو ستة أهداف استراتيجية تمثل المبادئ الإرشادية لإجراءات العمل الرئيسية الثلاثة للإيكاو: إعداد ووضع القواعد القياسية، والرصد والتدقيق، ودعم التنفيذ، بما في ذلك الخطة العالمية للملاحة الجوية.

٤-١ وتتضمن الطبعة الثامنة من الخطة العالمية للملاحة الجوية، التي أقرها المجلس (١٤/٢٣٥)، الأولويات العالمية التي حددتها الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الحادية والأربعين و[الخطة الاستراتيجية للإيكاو للفترة ٢٠٢٦-٢٠٥٠](#) بالصيغة التي أقرها المجلس في ٢٠٢٤/١١/١.

٢- الطبعة الثامنة من الخطة العالمية للملاحة الجوية

١-٢ شددت الجمعية العمومية في دورتها الحادية والأربعين على ضرورة التركيز على المجالات ذات الأولوية بما في ذلك تعافي النقل الجوي واستدامته وخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون^١ وقدره شبكة الطيران على الصمود، مع الحفاظ على السلامة. وترد هذه المجالات ذات الأولوية أيضاً في أهداف الإيكو الاستراتيجية التالية: "كل رحلة آمنة ومأمونة"؛ و"الطيران المستدام بيئياً"؛ و"يوفر الطيران تنقلاً سلساً وميسوراً وموثوقاً للجميع"؛ و"ال تنمية الاقتصادية للنقل الجوي تضمن تحقيق الازدهار الاقتصادي والرفاه المجتمعي للجميع".

٢-٢ المستوى الاستراتيجي العالمي

١-٢-٢ تنطوي استراتيجية الخطة العالمية للملاحة الجوية مفهوم أن المحرك الاجتماعي والاقتصادي القوي الذي تمثله صناعة الطيران يواجه مجموعة متنوعة من التحديات. ففي حين يُتوقع أن يتضاعف حجم الحركة الجوية، بما فيها حركة الركاب والبضائع حول العالم خلال السنوات الخمس عشرة المقبلة، فإن أشكال الطلب الجديدة والتكنولوجيات الناشئة والأساليب المبتكرة لممارسة الأعمال إلى جانب المواهب البشرية تجلب جميعها تحديات وفرصاً إضافية تتطلب تحولاً عاجلاً في النظام العالمي للملاحة الجوية لتعزيز الرفاه الاجتماعي في جميع أنحاء العالم. ولتفعيل المجالات ذات الأولوية التي حددتها الجمعية العمومية في دورتها الحادية والأربعين، من المهم إدراجها في عملية تطور منظومة الملاحة الجوية من خلال إضافة التحديين والفرستين التاليتين إلى استراتيجية الخطة العالمية للملاحة الجوية، وهما: "تحقيق الأهداف المناخية من خلال الابتكار والكفاءة" و"الحفاظ على الأداء التشغيلي من خلال تحسين القدرة على الصمود".

٢-٢-٢ وبما أن المبدأ الرئيسي للخطة العالمية للملاحة الجوية هو أن الحاجة إلى الأداء المرتفع ينبغي أن تقود عجلة تطوير نظام الملاحة الجوية، فينبغي تحديث مستويات الأداء المنشودة المتعلقة بالبيئة والقدرة على الصمود في استراتيجية الخطة العالمية للملاحة الجوية لتصبح كما يلي: "التقليل إلى أدنى حد من الآثار البيئية الضارة لنشاط الطيران على المناخ من خلال التحسينات التشغيلية التي تُقلل من حرق الوقود على وجه الخصوص"، و"التقليل إلى أدنى حد، من الآثار البيئية الضارة للطيران على المستوى المحلي فيما يتعلق بالضوضاء وجودة الهواء المحلي من خلال التحسينات التشغيلية"، و"الحفاظ على تقديم الخدمات وأداء النظام في مواجهة الأحداث المُعطلة". وسيضمن هذا التحديث اتباع نهج متكامل لإدارة الأداء؛ والربط بين الخطة العالمية للملاحة الجوية والمبادرات الأخرى في إطار هدف الإيكو الاستراتيجي - حماية البيئة، بما يتماشى مع التوصية رقم ١-٢/١ الصادرة عن المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية (AN-CONF/14) - "العمل على تعزيز المواءمة بين الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية"؛ وتقديم نهج منسق للبيئة والقدرة على الصمود.

٣-٢-٢ ويجب مراعاة الابتكارات في مجال الطيران على المستوى الاستراتيجي. ويجب دمج الوافدين الجُدد^٢ في منظومة الملاحة الجوية بشكل شامل. وبناءً على الهدف الاستراتيجي المتعلق بالتنقل، أُدرج نهج جديد، يركز على خدمات الملاحة الجوية اللازمة لدمج الوافدين الجُدد، في استراتيجية الخطة العالمية للملاحة الجوية. وسيتم ربط توفير خدمات الملاحة الجوية، في البداية على الأقل، بمختلف المجالات الجوية، مع أنه من المتوقع أن يتطور تقديم الخدمات بمرور الوقت نحو زيادة التكامل بين مستخدمي المجال الجوي التقليديين والوافدين. وبالإضافة إلى ذلك، هناك توقعات متزايدة باستخدام أنواع معينة من الذكاء الاصطناعي في

^١ ملاحظة — اعتمدت الجمعية العمومية للإيكو في دورتها الحادية والأربعين هدفاً عالمياً طموحاً طويل الأجل للطيران الدولي للوصول إلى صافي انبعاثات كربونية تساوي صفراً بحلول عام ٢٠٥٠ (انظر القرار ٤١-٢١).

^٢ يشمل مصطلح "الوافدين الجدد" مجموعة متنوعة من الطائرات وأنواع المهام مثل، على سبيل المثال لا الحصر، الطائرات الكهربائية أو التي تعمل بالطاقة الشمسية، والطائرات العمودية، والطائرات غير المأهولة، والمناطيد، والبالونات ومجموعة متنوعة من العمليات الجوية أدناه، وفوق، وضمن نطاق الارتفاعات المستخدمة عموماً في الطيران اليوم.

أدوات دعم القرار المتقدمة في صناعة الطيران. وللتوصل إلى فهم مشترك للذكاء الاصطناعي، وكذلك لفهم تأثيره على العمليات ودور البشر في هذا النظام، أدرجت مبادئ الأمم المتحدة^٢ لاستخدام الذكاء الاصطناعي في استراتيجية الخطة العالمية للملاحة الجوية. وترد استراتيجية الخطة العالمية للملاحة الجوية في [نتيجة العمل رقم ١](#).

٣-٢ المستوى الفني العام

١-٣-٢ انطلاقاً من الهدف الاستراتيجي المتمثل في "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، توفر الخطة العالمية للملاحة الجوية مستوى فنياً عاماً لدعم تنفيذ الاستراتيجية والمساعدة في ضمان عدم ترك أي من أصحاب المصلحة وراء الركب. وقد انعكست التحديثات التي أدخلت على الاستراتيجية في الطبعة الثامنة من الخطة على المستوى الفني من خلال: مزيد من الإرشادات بشأن تطبيق نهج قائم على الأداء، ترد في [نتيجة العمل رقم ٤](#)، لتحسين تخصيص الموارد؛ وتحديث لإطار أداء الخطة العالمية للملاحة الجوية بشأن البيئة والقدرة على الصمود، ترد في [نتيجة العمل رقم ٥](#)؛ وتحديث لإطار حزم التحسينات في منظومة الطيران ترد في [نتيجة العمل رقم ٢ \(أ\)](#) و [نتيجة العمل رقم ٢ \(ب\)](#). وطلب أيضاً من الإيكاو خلال المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/13) والدورة الأربعين للجمعية العمومية، أن تبرز بشكل أوضح العلاقة بين المستويين الاستراتيجي والفني للخطة العالمية للملاحة الجوية. ولتحقيق ذلك، اقترح إجراء رسم عام للعناصر المترابطة بين إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران وخريطة الطريق للمفهوم العام. ويظهر هذا الرسم، الوارد في [نتيجة العمل رقم ٣](#)، مدى التقدم المحرز في إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران (المستوى الفني) ضمن خريطة الطريق للمفهوم العام (المستوى الاستراتيجي).

٤-٢ المستويان الإقليمي والوطني

١-٤-٢ يُعد التخطيط الإقليمي والوطني للملاحة الجوية أمراً بالغ الأهمية لتحقيق الرؤية المنصوص عليها في الخطة العالمية للملاحة الجوية. فذلك يضمن القدر اللازم من التماسك والتجانس والتنسيق بين الجهود من أجل تحسين منظومة الملاحة الجوية على المستوى العالمي، بدءاً من إعداد التحسينات التشغيلية إلى تنفيذها. ويوفر هذان المستويان لأوساط الطيران العالمي أساساً مشتركاً لتخطيط الأنشطة التنفيذية على المديين القصير والمتوسط.

٢-٤-٢ ويتناول المستوى الإقليمي الأداء والاحتياجات التشغيلية والقيود والفرص على المستويين الإقليمي ودون الإقليمي من خلال خطط الإيكاو الإقليمية للملاحة الجوية وغيرها من المبادرات المتوافقة مع المستويين العالميين الاستراتيجي والفني. ولدعم تنفيذ التخطيط الإقليمي، يجري الآن إعداد أداة محددة على شبكة الإنترنت لإدارة الخطط الإقليمية للملاحة الجوية.

٣-٤-٢ ويشكل إعداد خطط الملاحة الجوية الوطنية (NANPs)، بالتنسيق مع الجهات المختصة وبما يتماشى مع الخطط الإقليمية والعالمية، جزءاً استراتيجياً من الإطار الوطني لتخطيط شؤون الطيران في الدولة، وهو أمر بالغ الأهمية لتحقيق الرؤية المشتركة التي يجري إعدادها في الخطة العالمية للملاحة الجوية. ويجري حالياً إعداد نموذج عام لخطة الملاحة الجوية الوطنية ومواد إرشادية مرتبطة بذلك وستكون متاحة من خلال البوابة الإلكترونية [للخطة العالمية للملاحة الجوية](#).

٣- آفاق الطبعة التاسعة للخطة العالمية للملاحة الجوية

١-٣ تواجه الدول تحديات كبيرة في تنفيذ الخطة. وتُعزى هذه التحديات إلى التعقيد المتأصل في منظومة الملاحة الجوية، وتتفاقم بسبب نقص الإرشادات، والانتقال المستمر إلى النهج القائم على الأداء وضرورة مواكبة التحديثات المتواترة للخطة العالمية للملاحة الجوية، وما يترتب على ذلك من نقص في التنسيق المتزامن بين تحديثات خطط الملاحة الجوية العالمية والإقليمية والوطنية. وتبرز قلة الخطط الوطنية للملاحة الجوية (NANPs) الصعوبات القائمة. فعلى المستوى الإقليمي، ورغم الجهود المبذولة لتنفيذ التحسينات التشغيلية،

يبقى التقدم متفاوتاً، ويعوق عدم وجود إرشادات وتوجهات واضحة على الصعيد العالمي مستوى التكامل بين المبادرات في مختلف الأقاليم. وقد أدى ذلك إلى انعدام الكفاءة وأعاق تحقيق أنشطة التنفيذ المنسقة على المستوى العالمي.

٢-٣ وتمثل هدف المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/14)، الذي عُقد تحت شعار "تحسين الأداء يفقد الاستدامة"، في التوصل إلى إجماع عالمي على مبادرات تحسين الأداء التي تُمكن الإيكاو والدول الأعضاء وقطاع الطيران على أفضل وجه من معالجة التحديات البيئية العالمية التي يواجهها الطيران والتطور السريع في عمليات وتكنولوجيات الطيران، في ظل محدودية الموارد. وقد قدّم المؤتمر مجموعة من التوصيات المترابطة لإدخال عدد من التحسينات التشغيلية محددة ضمن إطار حُرم التحسينات في منظومة الطيران.

٣-٣ ومن الضروري تحديد فترة لإجراء استعراض بغرض تحديد وتحليل التحديات المحددة التي تواجهها الدول والأقاليم، والتصدي لها بطريقة منظمة واستباقية. وينبغي أن تحقق الطبعة التاسعة من الخطة العالمية للملاحة الجوية مزيداً من الاستقرار، وأن تساعد الدول والجهات المعنية الأخرى بشكل أفضل على فهم التطور المتوخى لشبكة الملاحة الجوية العالمية وأدوارهم ومسؤولياتهم نحو تحقيق رؤية نظام متكامل ومنسق ويتسم بالسلاسة والقابلية للتشغيل البيئي عالمياً. وينبغي الاتفاق على هذا التطور على الصعيد العالمي مع مراعاة احتياجات الدول والأقاليم.

٤- قرار الجمعية العمومية

١-٤ وفقاً لقرار الجمعية العمومية ٦-٤١، فإن كلاً من الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP) والخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) تساعد على بلوغ الأهداف الاستراتيجية للمنظمة. ويركز مشروع القرار الجزئي الوارد في المرفق بهذه الورقة على الخطة العالمية للملاحة الجوية، ليحل محل قرار الجمعية العمومية ٦-٤١: "تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية".

٢-٤ وعند استعراض مشروع القرار الوارد في المرفق، ولأغراض هذه الورقة، يُرجى الرجوع إلى المرفق (ب) الذي يتناول تحديداً الخطة العالمية للملاحة الجوية. أما ديباجة مشروع القرار والمرفق (أ)، اللذان يتناولان تحديداً الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP)، فيردان في ورقة العمل A42-WP/17-TE/1، وأيضاً تحت البند ٢٣ من جدول الأعمال.

٥- الخلاصة

١-٥ في ظل هذا المشهد المتسارع والدائم التغير، يعتمد تحقيق النمو المستدام في منظومة النقل الجوي الدولي بشكل كبير على نظام عالمي للملاحة الجوية عالي الأداء وسلس. واستناداً إلى الأولويات التي حددتها الدورة الحادية والأربعون للجمعية العمومية للإيكاو، بالإضافة إلى خطة الإيكاو الاستراتيجية للفترة ٢٠٢٦-٢٠٥٠، تقدم الطبعة الثامنة من الخطة العالمية للملاحة الجوية استراتيجية مُحدثة، وتوفر ما يرتبط بها من دعم للتنفيذ من خلال مستوياتها الفنية والإقليمية والوطنية على المستوى العالمي. ومن خلال الجمع بين أوساط الطيران وضمان عدم ترك أي جهة معنية وراء الركب، تهدف الطبعة الثامنة من الخطة العالمية للملاحة الجوية إلى تحقيق نظام عالمي للملاحة الجوية مرناً وآمناً ومستداماً وعالي الأداء وقابل للتشغيل البيئي.

٢-٥ وفي المرحلة المقبلة، واستناداً إلى التحديات التي تواجهها أوساط الطيران في تنفيذ الخطة العالمية للملاحة الجوية، يُقترح أن تركز الطبعة التاسعة من الخطة العالمية للملاحة الجوية على تحقيق مزيد من الاستقرار، وأن توفر توجيهات وإرشادات واضحة بشأن التطور المتوخى لشبكة الملاحة الجوية العالمية، مع مراعاة الاحتياجات الإقليمية والوطنية.

المرفق

مشروع قرار معروض على الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية لاعتماده

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 الإيكاو المنظمة قد وضعت في خطتها الاستراتيجية للفترة ٢٠٢٦-٢٠٥٠، لتحقيق لهذا الغرض، أهدافاً استراتيجية، بما في ذلك أهداف تتعلق بالسلامة للسلامة والسعة والكفاءة؛

وإقراراً بأهمية تحقيق أطر عالمية 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 طبعة الفترة ٢٠٢٣=٢٠٢٥-٢٠٢٦ من الخطة العالمية للسلامة الجوية وإقرار الطبعة السابعة الثامنة من الخطة العالمية للملاحة الجوية؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرّ طبعة الفترة ٢٠٢٣=٢٠٢٥-٢٠٢٦ من الخطة العالمية للسلامة الجوية للسلامة والطبعة السابعة الثامنة من الخطة العالمية للملاحة الجوية باعتبارها التوجهات الاستراتيجية العالمية للسلامة والملاحة 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 والتوافق اللازمين؛

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

٤- تقرر أنه يجب أن توفر هذه الخطط العالمية الأطر التي يتم فيها إعداد وتنفيذ وتطبيق الخطط 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- **تحث** الدول الأعضاء وقطاع الطيران والمؤسسات المالية على تقديم الدعم المطلوب لتحقيق التنفيذ المنسق للخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية، مع تفادي 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 المجلس بالترويج للخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية وإتاحتها والإبلاغ عنهما بفعالية وأن يزود الدول الأعضاء بالدعم اللازم لإعداد وتنفيذ خططها الوطنية للملاحة الجوية؛
- ١٠- **تعلن** أن قرار الجمعية العمومية هذا يحل محل قرار الجمعية العمومية ٤١-٦ بشأن تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة.

المرفق (أ)

الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP)

...

المرفق (ب)

الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP)

- لما كان تعزيز سلامة وسعة وكفاءة عمليات الطيران الجوي يشكل عنصراً أساسياً في أهداف الإيكاو الاستراتيجية؛
- وإذ اعتمدت في القرار ٤٢-١٠ بياناً موحداً بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة المتصلة تحديداً بالملاحة الجوية؛
- ومع إدراك أهمية الخطة العالمية للملاحة الجوية بوصفها استراتيجية تشغيلية وجزءاً من سلة التدابير المتاحة لتحقيق الأهداف الطموحة العالمية للإيكاو في مجال انبعاثات ثاني أكسيد الكربون؛
- ومع إدراك أن عدداً كبيراً من الدول والأقاليم تضع خططاً جديدة لتحديث الملاحة الجوية في دولها وأقاليمها؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تكلف** المجلس أن يستخدم الإرشادات الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية من أجل وضع برنامج العمل الفني للإيكاو وتحديد أولوياته في مجال الملاحة الجوية؛
- ٢- ~~تحث~~ المجلس على تزويد الدول بخريطة طريق التوحيد القياسي على النحو المعلن في الخطة العالمية للملاحة الجوية كأساس لبرنامج عمل الإيكاو؛
- ٣- **تدعو** الدول والمجموعات الإقليمية المعنية بالتخطيط والتنفيذ وقطاع الطيران إلى استخدام الإرشادات الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية لتخطيط وتنفيذ الأنشطة التي تحدد الأولويات والأهداف والمؤشرات المتسقة مع الأهداف المتناغمة على المستوى العالمي، مع مراعاة الاحتياجات التشغيلية؛
- ٤- **تدعو** الدول إلى مراعاة الإرشادات الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية لتنفيذ تحسينات تشغيلية كجزء من استراتيجيتها الوطنية لخفض الآثار المترتبة على البيئة، بما في ذلك انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن عمليات الطيران الدولي؛
- ٥- **تدعو** الدول ومجموعات الإيكاو الإقليمية المعنية بالتخطيط والتنفيذ وقطاع الطيران إلى تزويد الإيكاو، وتزويد بعضها بعضاً، في الوقت المناسب بالمعلومات عن وضع تنفيذ الخطة العالمية للملاحة الجوية، بما في ذلك الدروس المستفادة من تنفيذ أحكامها؛
- ٦- **تدعو** مجموعات الإيكاو الإقليمية المعنية بالتخطيط والتنفيذ إلى استخدام الأدوات الموحدة للإيكاو أو الأدوات الإقليمية الملائمة من أجل القيام برصد تنفيذ نظم الملاحة الجوية، والتعاون مع الإيكاو في القيام بالتحليل المرتبط بذلك؛
- ٦- **تكلف** المجلس بنشر نتائج التحليل بشأن أدوات متابعة الأداء على المستوى الإقليمي، على أن يشمل ذلك، كحد أدنى، أولويات التنفيذ الأساسية والمنافع البيئية المرتبطة بتنفيذ التحسينات التشغيلية المحددة في إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران؛
- ٧- **تحث** الدول التي تعكف على وضع خطط جديدة للملاحة الجوية، بغرض تحديث نظم الملاحة الجوية لديها أن تتسق مع الإيكاو وتوائم خططها ضمن إطار مجموعاتها الإقليمية للتخطيط والتنفيذ من أجل ضمان المواءمة على الصعيد الإقليمي والاتساق والتشغيل البيئي على الصعيد العالمي؛
- ٨- **توجه** المجلس إلى مواصلة تطوير الخطة العالمية للملاحة الجوية مع الحرص على مواكبتها التطورات التكنولوجية والاحتياجات التشغيلية.
- ٩- **تدعو** الإيكاو إلى التقدم في وضع المواد الإرشادية المتعلقة بالخطة الوطنية للملاحة الجوية خلال التتقيات القادمة للخطة العالمية للملاحة الجوية وجمع وتبادل أفضل الممارسات والدروس المستفادة ونتائج المعايير المتعلقة بتنفيذ التحسينات التشغيلية.