



الجمعية العمومية — الدورة الثانية والأربعون

تقرير اللجنة الفنية

عن الجزء العام من تقريرها
وعن البند ٢٣ من جدول الأعمال

(مقدم من رئيس اللجنة الفنية)

وافقت اللجنة الفنية على التقرير المرفق عن القسم العام والبند ٢٣
من جدول الأعمال. ويوصى باعتماد القرار ١/٢٣
في الجلسة العامة.

ملاحظة — بعد إزالة هذا الغلاف، ينبغي إدراج ورقة العمل هذه في المكان المناسب في ملف التقرير.

تقرير اللجنة الفنية المقدم إلى الجمعية العمومية

معلومات عامة

- ١- عقدت اللجنة الفنية أربع جلسات يومي ٢٥/٩/٢٠٢٥ و ٢٦/٩/٢٠٢٥.
- ٢- انتُخب السيد ديكلم فيتزباتريك (إيرلندا) رئيساً للجنة في الجلسة العامة الثانية للجمعية العمومية. وانتُخبت اللجنة الفنية في جلستها الأولى السيد لويس ريكاردو دي سوسا ناسيمينتو (البرازيل) نائباً أول للرئيس بناءً على ترشيح من الجمهورية الدومينيكية بتأييد من كوت ديفوار والهند. وبناءً على ترشيح من أستراليا وبتأييد من الكامبيرون وكازخستان، انتُخبت اللجنة أيضاً السيدة توسكا سيم (ناميبيا) نائباً ثانياً للرئيس. وبناءً على ترشيح من مالطة وبتأييد من بنغلاديش وفنزويلا، انتُخبت اللجنة السيد شوان مياو (الصين) نائباً ثالثاً للرئيس.
- ٣- وحضر ممثلون من نحو ١٩٢ دولة متعاقدة و ٥٨ وفداً مراقباً جلسة واحدة أو أكثر من جلسات اللجنة الفنية.
- ٤- أما أمينة اللجنة الفنية، فقد كانت السيدة م. ميركيل، مديرة إدارة الملاحة الجوية. وعمل كل من السيد ب. لوشيانى، نائب المدير لشؤون الملاحة الجوية والسلامة الجوية (ANS)، والسيد س. دا سيلفا، نائب المدير بالإنبابة لشؤون الرصد والتحليل والتنسيق، نائبين لأمينة اللجنة. كذلك حظيت اللجنة بمساعدة كل من السيد م. دو ليون، والسيدة أي. غيانغ، وكذلك من جانب أعضاء الأمانة العامة التالية أسماؤهم:

السيد ي. فتاح، رئيس قسم الأولويات المتعددة التخصصات (MP)
السيدة د. فلاناغان، رئيسة وحدة التعاون الإقليمي في مجال السلامة الجوية (RSCU)
السيدة إ. نيم، رئيسة قسم إدارة السلامة (SM)
السيد ج. غيفان، رئيس وحدة دعم المراقبة (OSU)
السيد ل. جونسون، رئيس قسم الاتصالات والملاحة والاستطلاع والطيف (CNSS)،
ورئيس قسم النظم القابلة للتشغيل البيني العالمي (GIS) بالإنبابة
السيدة ج. جوردان، رئيسة قسم طب الطيران (MED)
السيدة س. كيم، الرئيس بالإنبابة، قسم إدارة الحركة الجوية (ATM)
السيدة س. نولز، الرئيس بالإنبابة، قسم السلامة التشغيلية (OPS)
السيد ف. مالو، رئيس قسم نظم الطائرات الموجهة عن بُعد (RPAS)
السيدة ل. ميغيغان، رئيسة قسم سلامة البضائع (CSS) بالإنبابة
السيد م. ميرينس، رئيس قسم تخطيط وتنسيق تنفيذ الدعم (ISPC)
السيد ج. ني، رئيس قسم تدقيق مراقبة السلامة والملاحة الجوية (OAS)
السيد ت. ثورمودسون، رئيس قسم التحقيق في الحوادث (AIG)
السيد ي. وانغ، رئيس قسم العمليات والبنى التحتية في المطارات (AOI)

جدول الأعمال وترتيبات العمل

- ٥- نظرت اللجنة الفنية في البنود التالية من جدول الأعمال:
- البند ٢٣ من جدول الأعمال: التخطيط العالمي للسلامة الجوي والملاحة الجوية
- البند ٢٤ من جدول الأعمال: المبادرات ذات الأولوية في مجالي السلامة الجوية والملاحة الجوية
- البند ٢٥ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الفنية
- ٦- الوثائق وورقات العمل المرتبطة بأعمال اللجنة الفنية مدرجة حسب بنود جدول الأعمال في المرفق بهذا التقرير.
- ٧- أما الإجراءات التي اتخذتها اللجنة الفنية فيما يخص كل بند من بنود جدول الأعمال فتزد بشكل منفصل في الفقرات التالية. وتم ترتيب المواد وفقاً للتسلسل الرقمي لبنود جدول الأعمال التي نظرت فيها اللجنة الفنية.
- — — — —

البند ٢٣ من جدول الأعمال: التخطيط العالمي للسلامة الجوية والملاحة الجوية

الخطّة العالمية للسلامة الجوية (GASP)

٢٣-١ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/17 المقدمة من مجلس الإيكاو، والتي عرضت الطبعة الخامسة (٢٠٢٦-٢٠٢٨) من الخطّة العالمية للسلامة الجوية (GASP، Doc 10004) لكي تعتمدها الجمعية. وتعرض الطبعة المنقحة من الخطّة الاستراتيجية العالمية للتحسين المستمر للسلامة الجوية، وهي تُعد الوثيقة الرئيسية التي تُعد على أساسها الخطط الوطنية والإقليمية للسلامة الجوية وتنفذ. وأوصت اللجنة بأن تصدق الجمعية العمومية على طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطّة.

٢٣-٢ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/137 المقدمة من جمهورية كوريا وورقة العمل A42-WP/175 المقدمة من سنغافورة، بالاشتراك مع نيوزيلندا والفلبين ومؤسسة سلامة الطيران (FSF) والمجلس الدولي لطيران رجال الأعمال (IBAC) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)، بشأن طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطّة. واتفقت اللجنة على أن تقدم الإيكاو الدعم اللازم للدول الأعضاء من أجل وضع وتنفيذ خطط وطنية للسلامة الجوية تتماشى مع أحدث طبعة من الخطّة العالمية. كما اتفقت اللجنة على أن تنتظر الإيكاو، من خلال مجموعات الخبراء المختصة، في إدراج آليات لتعزيز تخطيط السلامة المستند إلى البيانات، وذلك من خلال تحديد المخاطر التشغيلية العالمية التي تهدد السلامة، وكذلك المخاطر التشغيلية المتعلقة بالمناخ، بما في ذلك ظواهر الأرصاد الجوية الهامة والآخذة في التطور وما يرتبط بها من عوامل بيئية، في الطبقات القادمة من الخطّة و/أو الوثائق التي تعالج هذه المسألة.

٢٣-٣ أحاطت اللجنة علماً بورقتي المعلومات المقدمة من الصين (A42-WP/603) والمملكة العربية السعودية (A42-WP/92 Revision No.1).

الخطّة العالمية للملاحة الجوية (GANP)

٢٣-٤ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/31 المقدمة من مجلس الإيكاو، والتي دعت إلى اعتماد تحديث كبير للخطّة العالمية للملاحة الجوية (GANP، Doc 9750 - الطبعة الثامنة)، واقترحت تصوراً عاماً للطبعة التاسعة. تُورد الطبعة الثامنة من الخطّة، المتاحة من خلال البوابة الإلكترونية للخطّة العالمية للملاحة الجوية (<https://www4.icao.int/ganportal>)، الأولويات العالمية التي وضعتها الجمعية العمومية للإيكاو خلال دورتها الحادية والأربعين والخطّة الاستراتيجية للإيكاو ٢٠٢٦-٢٠٥٠. وتقدم الطبعة تحديثاً لاستراتيجية الخطّة العالمية للملاحة الجوية؛ وإرشادات بشأن تنفيذ النهج القائم على الأداء لتحسين عملية تخصيص الموارد؛ وتحديث إطار أداء الخطّة من حيث البيئة والقدرة على الصمود في وجه الأزمات؛ وتحديثاً لإطار حزمة التحسينات في منظومة الطيران (ASBU)؛ والربط بين إطار التحسينات وخارطة الطريق للمفهوم العام للخطّة وذلك بهدف تعزيز وضوح العلاقة بين المستويات الاستراتيجية والفنية للخطّة، كما طُلب في المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/13) والدورة الأربعين للجمعية العمومية للإيكاو.

٢٣-٥ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/192 المقدمة من تايلند، بالاشتراك مع سنغافورة، وبتأييد مشترك من الولايات المتحدة، والتي أبرزت التحديات المتعلقة باستقرار إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU) وهيكله، وهي

تحديات تعيق التنفيذ. ولمعالجة هذه التحديات، اقترحت الورقة تبسيط إطار حزم التحسينات والدعوة إلى إنشاء "مسار مصغر" لتنفيذ الإطار. كما أبرزت الورقة أن النهج القائم على الأداء يُطبق على نطاق محدود واقترحت تقديم الدعم من خلال المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) بهدف مساعدة الدول والأقاليم في الإبلاغ عن أدائها بطريقة شاملة ومنسقة.

٢٣-٦ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/202 المقدمة من الصين وسنغافورة وبتأييد من الجمهورية الدومينيكية بشأن تحقيق التكامل بين مبادرات تحسين العمليات فيما بين أقاليم الإيكاو. ومع الإقرار بأن الأقاليم لها أولويات مختلفة وتتخذ الخطة العالمية للملاحة الجوية بوتيرة متفاوتة نظراً إلى احتياجاتها وتحدياتها الخاصة، أقرت اللجنة بالحاجة إلى مراعاة التكامل الفعال بين الأقاليم فيما يخص تنفيذ مبادرات تحسين العمليات، وذلك دعماً لإرساء منظومة ملاحة جوية متكاملة ومنسقة وسلسة وقابلة للتشغيل البيني عالمياً.

٢٣-٧ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/432 المقدمة من بيرو وبدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC)^١، والتي سلطت الضوء على التحديات المتعلقة بمواءمة خططها الوطنية للملاحة الجوية مع الخطة العالمية للملاحة الجوية. واقترحت الورقة تمديد دورة تحديث الخطة العالمية للملاحة الجوية لإتاحة الوقت الكافي للدول لتحديث خططها الوطنية، وتمكين تنفيذ عناصر حزم التحسينات في منظومة الطيران على نحو فعال ومنسق وقابل للتشغيل البيني، بالتنسيق مع أوساط الطيران في الدولة. كما طلبت الورقة من الإيكاو تكثيف جهودها لتوفير وثائق الخطة العالمية للملاحة الجوية بجميع لغات الإيكاو الرسمية الست.

٢٣-٨ أوصت اللجنة بأن تصدق الجمعية على الطبعة الثامنة من الخطة العالمية للملاحة الجوية. ونظراً للتحديات والمقترحات الواردة في ورقات العمل A42-WP/192 و A42-WP/202 و A42-WP/432، أيدت اللجنة التصور المقترح للطبعة التاسعة من الخطة واتفقت على أن تضع الإيكاو وتنشر إرشادات بشأن مسار مصغر للتنفيذ يتضمن خطوات عملية وجدول زمنية واضحة للدول. واتفقت اللجنة أيضاً على أن تيسر الإيكاو استخدام الإرشادات الواردة في إطار الخطة للإبلاغ عن أدائها بطريقة شفافة وشاملة ومنسقة. كما اتفقت اللجنة على أن تضع الإيكاو إرشادات لتحقيق التكامل بين المبادرات في أنحاء الأقاليم، بما في ذلك نهج لتحديد مجموعة دنيا من مبادرات الخطة لتنفيذها على المستوى العالمي مع إعداد الجداول الزمنية المرتبطة بها، ونهج يسمح للأقاليم المجاورة بتحديد مجموعة مشتركة من مبادرات الخطة والجداول الزمنية للتنفيذ فيما بينها. كما وافقت اللجنة على اقتراح تمديد مدة دورة تحديث الخطة إلى ست سنوات والتركيز على تقديم الدعم للدول في تنفيذ الخطة وإعداد الخطط الوطنية. وأشارت اللجنة إلى أن المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية كان قد تناول مسألة ترجمة الخطة وأن "الإيكاو قد وفّرت المستوى الاستراتيجي العالمي الوارد في الخطة العالمية للملاحة الجوية (بنسخة قابلو للطباعة) بلغات العمل الست للإيكاو" على النحو الوارد في التوصية ١-١/١ للمؤتمر AN-Conf/13. وعلاوةً على ذلك، أحيط علماً بأن الدورة الحادية والأربعين لجمعية الإيكاو العمومية قد أحوّلت اقتراحاً مماثلاً إلى المجلس، الذي اعترف بأهمية ترجمة الخطة بأكملها، مع مراعاة الأولويات الحالية وتوافر الموارد الإضافية من خارج الميزانية.

٢٣-٩ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/209 المقدمة من البرازيل، والتي تناولت الأثر الذي قد تحدثه تدابير الأمن والتسهيلات وغيرها من إجراءات ما قبل صعود الطائرة على كفاءة عمليات الطيران. واقترحت أن تقوم الإيكاو بالتوفيق بين مبادئ الكفاءة الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية والخطة العالمية لأمن الطيران (GASep) والبرامج الأخرى من خلال إجراء دراسة شاملة لتحديد الأماكن التي تؤثر فيها إجراءات ما قبل الصعود بشكل كبير على الكفاءة، ووضع مؤشرات أداء رئيسية (KPIs) في هذا الشأن لضمان وجود صلات متبادلة بين الخطط العالمية. كما اقترحت الورقة أن تُعد الإيكاو مواد وأدوات فنية

^١ بليز وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وكوبا والجمهورية الدومينيكية وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وباراغواي وأوروغواي

لمساعدة الدول في جمع مؤشرات الكفاءة في مرحلة ما قبل الصعود إلى الطائرة وتحليلها والإبلاغ عنها، كما حثت الدول على تعزيز تبادلاتها الطوعية للمعلومات. وأقرت اللجنة بأهمية زيادة مستوى التوافق بين الخطط العالمية للملاحة الجوية والسلامة الجوية وأمن الطيران، واتفقت على إحالة الاقتراح إلى مجموعة/مجموعات الخبراء المختصة لمزيد من النظر والتقييم، مع إيلاء الاعتبار الواجب للأولويات القائمة والموارد المتاحة.

٢٣-١٠ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/341 المقدمة من سنغافورة والإمارات العربية المتحدة والمجلس الدولي للمطارات (ACI) ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC) والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA) والاتحاد الدولي لرابطات إلكترونيات سلامة الحركة الجوية (IFATSEA)، حيث قدمت الورقة المفهوم التشغيلي (CONOPS) لنظام الحركة الجوية المتكامل (CATS) المُعدّة من جانب دوائر الصناعة. وشجعت اللجنة على تقديم المقترحات إلى مجموعات الخبراء المختصة في الإيكاو لكي تنظر في إدراج هذا المفهوم وأهدافه الاستراتيجية عند إجراء المراجعات القادمة للمفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية (GATMOC)، الوثيقة (Doc 9854) والخطة العالمية للملاحة الجوية، بالإضافة إلى مبادرات أخرى مثل التنقل الجوي المتقدم (AAM) وعمليات المجال الجوي العلوي (HAO).

٢٣-١١ استعرضت اللجنة ورقة العمل A42-WP/527 المقدمة من إيران (جمهورية إيران الإسلامية)، والتي أشارت فيها إلى التحديات المرتبطة بالعقوبات المفروضة على الطيران المدني وأثرها على قدرة الدولة على تطوير نظام الملاحة الجوية لديها بما يتماشى مع أحكام الإيكاو والخطة العالمية للملاحة الجوية. وأشارت اللجنة إلى أنّ العقوبات لم تقتصر على الملاحة الجوية، وأنّ هذه المسألة قد أثّرت خلال دورات سابقة للجمعية من جانب العديد من دول، بما في ذلك إيران (جمهورية إيران الإسلامية). كما أحاطت اللجنة علماً بأنّ أثر العقوبات على الطيران المدني، بما في ذلك التخطيط لتحسين خدمات الملاحة الجوية يخرج عن نطاق الخطة العالمية للملاحة الجوية ويتجاوز مهمة مجموعات الخبراء في الإيكاو. وأكدت اللجنة أنّ موضوع العقوبات يخرج عن نطاق اللجنة الفنية، وذكّرت بأنّ اللجنة الاقتصادية، خلال الدورة الحادية والأربعين للجمعية، أقرت بأنّ العقوبات مسألة معقدة وسياسية وحساسة، وأنّ هذه الأمور ينبغي عرضها على رئيس المجلس الذي سبق وأنّ بذل مساعيه الحميدة في مثل هذه المسائل.

٢٣-١٢ أحاطت اللجنة علماً بورقات المعلومات المقدمة من بوليفيا (الجمهورية المتعددة القوميات) (A42-WP/345)، والصين (A42-WP/589 و A42-WP/594 و A42-WP/595 و A42-WP/607)، واليابان (A42-WP/543)، والمملكة العربية السعودية (A42-WP/537)، ووكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر^٢ (A42-WP/378) (ASECNA)، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) (A42-WP/522 و A42-WP/529) واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) (A42-WP/350).

٢٣-١٣ في ضوء المناقشة بشأن الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية في إطار هذا البند من جدول الأعمال وورقة العمل A42-WP/225 في إطار البند ٢٤، اتفقت اللجنة على رفع القرار التالي إلى عناية الجلسة العامة لاعتماده، ليحل محل قرار الجمعية ٤١-٦.

^٢ نيابة عن بنين وبوركينا فاسو والكاميرون وجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وكوت ديفوار وغينيا الاستوائية وفرنسا وغابون وغينيا - بيساو ومدغشقر ومالي وموريتانيا والنيجر ورواندا والسنغال وتوغو

القرار ٢٣/١: 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 تتعلق بالسلامة والسعة والكفاءة للسلامة ولسعة 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؛

وإشارة إلى قيام المجلس بإقرار طبعة ٢٠٢٣=٢٠٢٥ طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية للسلامة الجوية وإقرار الطبعة السابعة الثامنة من الخطة العالمية للملاحة الجوية؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تقر الطبعة الثالثة الرابعة 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- **تحتّ** 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- **تحتّ** 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 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 بالترويج للخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية وإتاحتها والإبلاغ عنهما بفعالية، وتوفير ما يلزم من دعم إلى الدول الأعضاء لإعداد وتنفيذ الخطط 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، تمثيلاً مع الهدف المتمثل في خفض معدلات الوفيات إلى الصفر 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 يُسهم 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 ومشارك 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- **تشدد 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- **تحث 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- **تحث 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- **تحث الدول على القيام على نحو كامل بمراقبة السلامة الجوية على مشغليها للامتثال الكامل للقواعد والتوصيات الدولية المطبقة، والتأكد من أن كل مشغل أجنبي يخلق فوق أراضيها يخضع للمراقبة الكافية من دولته واتخاذ الإجراءات الملزمة عند الضرورة للحفاظ على السلامة الجوية؛**
- ٦- **تشجع الإيكاو على مواصلة إعداد وتحديث المواد الإرشادية والأدوات اللازمة لإعداد وتنفيذ خطط السلامة الجوية الوطنية والإقليمية والوطنية.**

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-xx 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؛ و

وإدراكاً لأن العديد من الدول والأقاليم تعمل على وضع خطط جديدة للملاحة الجوية من أجل تحديث أنظمة الملاحة الجوية لديها وإدخال تحولات جذرية عليها؛ و

وإدراكاً لأن البنية الموجهة نحو الخدمة تعزز توفير خدمات الملاحة الجوية بشكل آمن وفعال ومرن؛

وإدراكاً لأن تبادل أفضل الممارسات والدروس المستفادة وتوفير المواد الإرشادية يمكن أن يساعد الدول في إدخال التحسينات التشغيلية بطريقة فعالة من حيث التكلفة من خلال اعتماد أنظمة متطورة دون المرور بخطوات وسيطة؛

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؛

٧- **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 حُزم التحسينات في منظومة الطيران؛

٨- **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؛

٩- **توجه** المجلس إلى مواصلة تطوير الخطة العالمية للملاحة الجوية، بما في ذلك وضع خارطة طريق للحد الأدنى من القدرات اللازمة لتطوير منظومة الملاحة الجوية والجدول الزمني للتنفيذ العالمي، مع الحرص على مواكبتها التطورات التكنولوجية والاحتياجات التشغيلية؛ و

٩- **تطلب** من الإيكاو إدراج مبادئ البنية الموجهة نحو الخدمة في الخطة العالمية للملاحة الجوية، وذلك لتوجيه مقدمي خدمات الملاحة الجوية لدى قيامهم بتخطيط وتنفيذ أنظمة مرنة وقابلة للتشغيل البيني على مستوى العالم وقادرة على تلبية احتياجات المستقبل لدعم إدارة الحركة الجوية بشكل سلس؛

١٠- **تدعو** الإيكاو إلى التقدم في وضع المواد الإرشادية المتعلقة بالخطة الوطنية للملاحة الجوية خلال التفتيحات القادمة للخطة العالمية للملاحة الجوية وجمع وتبادل أفضل الممارسات والدروس المستفادة ونتائج المعايير المتعلقة بتنفيذ التحسينات التشغيلية.

— انتهى —