



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

اللجنة الفنية

البند رقم ٣٤: سلامة الطيران وسياسة الملاحة الجوية

استراتيجية شاملة للسلامة الجوية: إقرار الخطة العالمية المحدثة للسلامة الجوية

(مقدمة من مجلس الإيكاو)

الموجز التنفيذي

تعرض "الخطة العالمية للسلامة الجوية" (Doc 10004) التوجّه الاستراتيجي العالمي للسلامة وتقدّم إطاراً عاماً يتم فيه وضع وتنفيذ خطط التنفيذ الإقليمية ودون الإقليمية والوطنية، مما يكفل اتساق وتنسيق الجهود الرامية إلى تحسين سلامة الطيران المدني الدولي. وفي ٢٠١٦/٥/٣٠، أقرّ المجلس طبعة الفترة ٢٠١٧-٢٠١٩ من الخطة العالمية للسلامة الجوية، الواردة في المرفق (أ) من ورقة العمل هذه. وكذلك، يرد في المرفق (ب) من هذه الورقة صيغة منقحة لقرار الجمعية العمومية رقم ٣٨-٢ بشأن التخطيط العالمي للسلامة والملاحة الجوية.

الإجراءات: يُرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

- (أ) إقرار طبعة الفترة ٢٠١٧-٢٠١٩ من الخطة العالمية للسلامة الجوية (Doc 10004)، الواردة في المرفق (أ) من ورقة العمل، والتوجّه الاستراتيجي للسلامة العالمية؛
- (ب) الطلب من الدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOs) والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs) والمنظمات الدولية أن تعمل مع جميع الجهات المعنية لتحديد الأولويات والأهداف والمؤشرات بما يتماشى مع أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية من أجل التقليل من عدد حوادث الطائرات ومعدلاتها.
- (ج) اعتماد التنقيح المقترح على قرار الجمعية العمومية رقم ٣٨-٢ والمعروض في المرفق (ب) حتى المرفق (أ) ضمناً من القرار المقترح بورقة العمل هذه.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي المعني بالسلامة.
الأثار المالية:	ستنفذ الأنشطة المشار إليها في هذه الورقة رهناً بتوافر التمويل من موارد ميزانية البرنامج العادي للفترة ٢٠١٧-٢٠١٩ و/أو من مساهمات خارجة عن الميزانية.
المراجع:	الوثيقة Doc 10004 - "الخطة العالمية للسلامة" الوثيقة Doc 10022 - "القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٤ أكتوبر ٢٠١٣)" الوثيقة Doc 10046 - "تقرير المؤتمر الرفيع المستوى الثاني بشأن السلامة لعام ٢٠١٥"

١ - المقدمة

١-١ تُسهم السلامة أساساً في النمو المستدام لشبكة طيران مدني دولية سليمة ومجدية اقتصادياً. وأقرت الجمعية العمومية، في قرارها ٣٨-٢: تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية، بأهمية وجود إطار عام على المستوى العالمي للمساعدة في تحقيق هدف الإيكاو الاستراتيجي المتعلق بالسلامة. وكذلك فقد قرّرت الجمعية العمومية في قرارها ٣٨-٢: "تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية" أنه يجب أن تشكل الخطة العالمية للسلامة الجوية، إلى جانب الخطة العالمية للملاحة الجوية، الإطار العام الذي يتم فيه إعداد وتطبيق خطط التنفيذ الإقليمية ودون الإقليمية والوطنية وبالتالي ضمان موءمة وتنسيق الجهود الرامية إلى تحسين كفاءة وسلامة وسعة الطيران المدني الدولي. وبالتالي، فقد أُعيدت هيكلة وتنقيح الخطة العالمية للسلامة الجوية، وتمّ تعزيزها بخريطة طريق عالمية للسلامة الجوية، لتكون بمثابة خطة عمل لمساعدة أوساط الطيران في تحقيق الأهداف الواردة في الخطة العالمية للسلامة الجوية، من خلال إطار مرجعي محكم ومشارك لجميع الجهات المعنية.

٢ - طبعة الفترة ٢٠١٧-٢٠١٩ من الخطة العالمية للسلامة الجوية

١-٢ اتساقاً مع قرار الجمعية العمومية ٣٨-٢، تواصل الإيكاو تحديث الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية من أجل تحقيق الأهداف الاستراتيجية للمنظمة في هذا المجال. وحثت الجمعية العمومية الإيكاو على إكمال عملية وضع خريطة طريق عالمية للسلامة الجوية للاستناد إليها في سياق الخطة العالمية للسلامة الجوية. ووافق المؤتمر الرفيع المستوى الثاني للسلامة الذي عُقد في عام ٢٠١٥ على ضرورة أن تقوم الإيكاو، أثناء تحديث طبعة ٢٠١٤-٢٠١٦ من الخطة العالمية للسلامة الجوية، بوضع خريطة طريق عالمية للسلامة الجوية من أجل تعزيز الخطة العالمية للسلامة الجوية، وذلك بالتعاون مع الدول والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية والشركاء في مجال السلامة الجوية وقطاع الطيران.

٢-٢ ويُحافظ مشروع طبعة ٢٠١٧-٢٠١٩ من الخطة العالمية للسلامة الجوية على الإطار العام والأهداف الخاصة بطبعة ٢٠١٤-٢٠١٦ وعناصرها التمكينية بشأن أداء السلامة. ونظراً إلى أن الخطة العالمية للسلامة الجوية هي في مرحلة التنفيذ المبكرة، فإنّ الجهات المعنية لا تزال في طور التعرّف على الطبعة الحالية من الخطة وهي تعمل من أجل تنفيذها. ولذا، فإنّ الهدف من المحافظة على ثبات إطار الخطة العالمية للسلامة الجوية ومكوناتها الأساسية، في طبعة ٢٠١٧-٢٠١٩، هو السماح للجهات المعنية بمواصلة تنفيذها على نحو سلس. وقمّ تمّ الإبقاء على المهل الزمنية المرتبطة بالأهداف القريبة الأجل والمتوسطة الأجل (٢٠١٧) بالنسبة إلى الأهداف القصيرة الأجل و٢٠٢٢ بالنسبة إلى الأهداف المتوسطة الأجل). ولقد نُقلت المهلة الزمنية المتعلقة بالهدف الطويل الأجل من عام ٢٠٢٧ إلى عام ٢٠٢٨ لكي تتماشى مع تواريخ دورات الجمعية العمومية. ولقد تمّ تعزيز محتوى الخطة العالمية للسلامة الجوية من أجل تيسير تنفيذها. وترمي عملية التنقيح أيضاً إلى تعزيز الصلة بين الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية، ويتم ذلك أساساً بواسطة توفير مبادرات بشأن السلامة متّصلة بإدارة السلامة وإدارة المخاطر التي يُمكن التنبؤ بها من أجل التمكن من إدماج تحليل السلامة في جميع جوانب نُظُم الطيران في المستقبل.

٣-٢ ومعظم التغييرات هي تغييرات تحريرية بطبيعتها وترمي إلى تحسين الانسياب المنطقي للوثيقة (مثلاً، لشرح الجوانب الرفيعة المستوى أولاً ثمّ فحص السمات المحددة). وهي تُقدّم أيضاً عرضاً للوثيقة وفقاً للتوجيهات المعتادة الخاصة بمطبوعات الإيكاو الرسمية والمرقّمة (مع فقرات وأقسام مرقّمة)، مما يجعل الوثيقة سهلة الاستعمال.

٤-٢ ويتمثل التغيير الهام في طبعة ٢٠١٧-٢٠١٩ للخطة العالمية للسلامة الجوية في وضع خريطة طريق عالمية جديدة للسلامة الجوية. وتهدف خريطة الطريق هذه إلى ضمان تقديم مبادرات السلامة الفوائد المرجوة المرتبطة بأهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية من خلال تعزيز التنسيق، ومن ثمّ إلى التقليل من حالات عدم الاتساق وازدواجية الجهود. وهي

أيضاً أداة لتكملة الخطة العالمية للملاحة الجوية، إذ إن بعض وحدات حزم التحسينات في منظومة الطيران تتناول تعزيز السلامة، عوضاً عن المكاسب المتعلقة بالسعة والكفاءة كما أن تنفيذ عدد من حزم التحسينات سوف يتطلب تقييماً للسلامة قبل التنفيذ. ولقد وُضعت خريطة الطريق بواسطة الجهود التعاونية مع الخبراء المختصين في هذا المجال من الدول ومن قطاع الطيران، فضلاً عن المنظمات الإقليمية والدولية. وقبل إكمال خريطة الطريق، أجرت الإيكاو مشاورات مع الدول والمنظمات الدولية من خلال كتاب المنظمة AN 6/37-15/76، من أجل الحصول على تعليقات بشأن المشروع الأولي للخطة العالمية للملاحة الجوية. وتجدر الإشارة إلى أن المادة الواردة في خريطة الطريق تُجيب على معظم التعليقات الواردة من الدول ومن المنظمات الدولية. ويؤكد هذا الأمر على الطبيعة الشاملة لخريطة الطريق وعلى دورها التكميلي للخطة العالمية للسلامة الجوية.

٥-٢ وترد في مرفق بالخطة العالمية للسلامة الجوية معلومات مفصلة عن الإرشادات المتعلقة بالتنفيذ وفرص المساعدة المتاحة للدول. وهي تشمل ما يلي: حملة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، وبرنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران، والنظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها (iStars)، وصندوق سلامة الطيران (SAFE)، والتنسيق والتعاون مع شركاء سلامة الطيران، وبرنامج الترتيب التعاوني لمنع وإدارة أحداث الصحة العامة في مجال الطيران المدني (CAPSCA)، ومنتجات وخدمات الملاحة القائمة على الأداء.

٦-٢ ولقد أُدرج مرفقٌ جديد لتوفير الإرشادات بشأن مؤشرات السلامة ومؤشرات مستوى النشاط. وقد عُرضت هذه المؤشرات في المؤتمر الرفيع المستوى للسلامة لعام ٢٠١٥ كجزء من ورقة معلومات صادرة عن الأمانة العامة. وترمي هذه الإضافة إلى توفير الخطوة الأولى صوب إعداد وتنفيذ مؤشرات عالمية منسقة، يُمكن تعديلها حسب الحاجة على المستويات الإقليمية ودون الإقليمية والوطنية، ولدعم تحقيق أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية.

٣- التحديثات المقبلة على الخطة العالمية للسلامة الجوية

١-٣ يتم استعراض وتحديث الخطة العالمية للسلامة الجوية قبل كل دورة من دورات الجمعية العمومية. وتستعرض الإيكاو الخطة العالمية للسلامة الجوية كل ثلاث سنوات من خلال إجراءات مقررة وشفافة (انظر المرفق (ج) من طبعة ٢٠١٧-٢٠١٩ من الخطة العالمية للسلامة الجوية). وتستعرض لجنة الملاحة الجوية الخطة العالمية للسلامة الجوية في إطار برنامج عملها وتستشير الدول بشأن التعديلات المقترحة. ثم تقوم لجنة الملاحة الجوية بإبلاغ المجلس بالمعلومات في هذا الشأن. وبعد موافقة المجلس، تُعرض التعديلات الخاصة بالخطة العالمية للسلامة الجوية على الدورة التالية للجمعية العمومية لكي توافق عليها الدول الأعضاء.

٢-٣ وإن التعليقات الواردة من الدول والمنظمات الدولية استجابةً للتحديث المدخل على الخطة العالمية للسلامة الجوية فضلاً عن الردود الخاصة بالاستبيان المتعلق بالطبعة المقترحة للفترة ٢٠١٧-٢٠١٩ من الخطة العالمية للسلامة الجوية تُقدّم معلومات قيمة لعمليات التحديث التالية للخطة العالمية للسلامة الجوية. وتمثل الشاغل الأساسي في تلك الردود في الحاجة إلى تحديث الخطة العالمية للسلامة الجوية في المستقبل من أجل معالجة المسائل التشغيلية الخاصة بالسلامة، إلى جانب التحسينات في مجال مراقبة السلامة، لتحقيق التوازن بين الجوانب التشغيلية والتنظيمية لإدارة السلامة.

٣-٣ وبناءً على التعليقات المتلقاة، تشمل المجالات التي يتعين النظر فيها في التحديثات المقبلة، بدون الاقتصار عليها، ما يلي: حجم الشبكة ومستوى تعقيد النشاط في الدول ومؤشرات أداء السلامة والآليات المستخدمة لتحديث أولويات السلامة على الصعيد العالمي، واستخدام بيانات الإيكاو عند وضع أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية (بما في ذلك التنفيذ الفعال للعناصر الحاسمة في نظام مراقبة السلامة)، وإدارة المخاطر المرتبطة بعمليات المناولة الأرضية، وتُظم الطائرات الموجهة عند بُعد (بما في ذلك إدارة الأخطار التي تُشكّلها الطائرات بدون طيار ("الدرون") الصغيرة)، والإرشادات الأخرى بشأن إدارة المخاطر التي يُمكن التنبؤ بها.

٤-٣ وأبرزت التعليقات المتلقاة نتيجة لعملية التشاور، فضلاً عن الاستبيان، الحاجة إلى التشديد على قضايا السلامة التشغيلية في الطبقات المقبلة للخطة العالمية للسلامة الجوية. وقد تم بالفعل إدراج هذا المبدأ من خلال مبادرات سلامة خاصة في خريطة الطريق تشير إلى ضرورة أن تركز الجهات المعنية على معالجة أولويات السلامة العالمية كما ترد في الخطة. إلا أن المزيد من العمل على صعيد الهيكلية قد يكون مطلوباً لتناول هذا النهج المزدوج المتمثل في الجوانب التشغيلية والتنظيمية لإدارة السلامة. وسوف يقتضي ذلك من الإيكاو أن تواصل تطوير الخطة العالمية للسلامة الجوية، إلى جانب خريطة طريق السلامة الجوية العالمية، مع تعديل نطاقها بحيث يتضمن معالجة الاحتياجات المتغيرة لمجتمع الطيران العالمي.

٤ - قرار الجمعية العمومية

١-٤ وفقاً لقرار الجمعية العمومية ٣٨-٢، تسمح الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية ببلوغ الأهداف الاستراتيجية للمنظمة. ويُركّز مشروع القرار على الخطة العالمية للسلامة الجوية ومن ثمّ فهو يحلّ محلّ قرار الجمعية العمومية ٣٨-٢: تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية.

٢-٤ وعند استعراض القرار الوارد في المرفق (ب)، ولأغراض هذه الورقة، يُرجى الرجوع فقط إلى التمهيد والمرفق (أ) اللذين يتناولان على وجه التحديد الخطة العالمية للسلامة الجوية. أما المرفق (ب) من القرار، الذي يتناول على وجه التحديد الخطة العالمية للملاحة الجوية، فقد نوقش في ورقة العمل A39-WP/39 في إطار البند ٣٤ من جدول الأعمال.

٥ - الخلاصة

١-٥ توفّر الخطة العالمية للسلامة الجوية رؤية طويلة الأجل تُساعد الإيكاو والدول والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة والمنظمات الإقليمية لسلامة الطيران والمنظمات الدولية وقطاع الطيران في رسم استراتيجية متسقة من أجل السلامة. وتوفّر مسألة إدراج خريطة طريق عالمية للسلامة الجوية في الخطة العالمية للسلامة الجوية إطاراً مرجعياً محكماً ومشتركاً لجميع الجهات المعنية من أجل ضمان تحقيق مبادرات السلامة للفوائد المتوخاة المرتبطة بأهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية.

المرفق (أ)

الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP)

هذه الخطة متاحة على موقع الإنترنت التالي: <http://www.icao.int/Meetings/a39/Pages/documentation-reference-documents.aspx>

المرفق (ب)

مشروع قرار مقدم إلى الجمعية العمومية لكي تعتمده في دورتها التاسعة والثلاثين

القرار ٣٤-...: 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 قد وضعت، لتحقيق هذا الغرض، أهدافا استراتيجية، بما في ذلك أهداف للسلامة والقدرات 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 وتعاودي ومتناسق في الشراكة مع جميع الجهات المعنية تحت قيادة الإيكاو؛

وإشارة إلى قيام المجلس في ٢٠١٣/٧/٣ بإقرار الطبعة الأولى المحدثة من الخطة العالمية للسلامة الجوية وإقرار الطبعة الرابعة المحدثة من الخطة العالمية للملاحة الجوية في ٢٠١٣/٥/٢٩؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١ - تقرر الطبعة الأولى من الخطة العالمية للسلامة الجوية باعتبارها التوجيهات الاستراتيجية العالمية للسلامة والطبقة الرابعة والخطة العالمية للملاحة الجوية باعتبارها التوجيهات الاستراتيجية العالمية للملاحة الجوية؛
- 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؛
- 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 الإطار الذي يتم فيه إعداد وتطبيق خطط التنفيذ الإقليمية وشبه الإقليمية والوطنية وبالتالي ضمان تناسق وتنسيق الجهود الرامية إلى تحسين كفاءة وسلامة 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 - **تحت** 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 أهداف 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، 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** المجلس بتقديم تقرير عن تنفيذ وتطوير الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية في الدورات العادية القادمة للجمعية العمومية؛~~
- ٩.١ - **تكلف** الأمانة العامة بالترويج للخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية وإتاحتها والإبلاغ عنهما بفعالية؛
- ١٠.١ - **تعلن** أن قرار الجمعية العمومية هذا يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٧-٤ ٣٨-٢ بشأن تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة وقرار الجمعية العمومية ٣٧-١٢ بشأن تخطيط الإيكاو للاستدامة على الصعيد العالمي والملاحة الجوية.

المرفق (أ)

الخطة العالمية للسلامة الجوية

وانطلاقاً من التأكيد مجدداً أن الهدف الأولي للمنظمة يبقى تحسين السلامة وما يرتبط بذلك من تقليل لعدد الحوادث وما تضي إليه من وفيات في إطار نظام الطيران المدني الدولي؛

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؛

وإقراراً بأن المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة (عام ٢٠١٠) أعاد التأكيد على الحاجة إلى تطور إطار الإيكاو للسلامة بشكل مستمر لضمان الإبقاء على فعالية وكفاءة البيئة التنظيمية والاقتصادية والفنية المتغيرة؛

وإشارة إلى أن الزيادة المتوقعة في الحركة الدولية للطيران المدني الدولي ستؤدي إلى زيادة عدد حوادث الطائرات ما لم يتم خفض معدل الحوادث؛

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 الأولويات والأهداف والمؤشرات في إدارة مخاطر السلامة له أهمية قصوى لتحقيق مزيد من التحسينات في السلامة الجوية؛

وإقراراً بإنشاء الإيكاو لمجموعات إقليمية لسلامة الطيران، مع مراعاة احتياجات الأقاليم المختلفة والبناء على هياكل وأشكال التعاون القائمة فعلاً؛

وإشارة إلى النية في تطبيق مبادئ 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 تنفيذ مبادرات السلامة الواردة في الخطة العالمية للسلامة الجوية، من خلال إطار مرجعي محكم ومشارك لجميع الجهات المعنية؛

وإشارة إلى ضرورة مساعدة الدول الأعضاء على تنفيذ مبادئ إدارة السلامة والتخفيف من المخاطر المتعلقة بمسائل تشغيلية محدّدة؛

فإن الجمعية العمومية:

١ - **تشدد** على الحاجة إلى التحسين المستمر لسلامة الطيران عن طريق خفض عدد الحوادث وما تقضي إليه من وفيات في إطار عمليات النقل الجوي في جميع أنحاء العالم وبوجه خاص في الدول التي تعتبر سجلاتها الخاصة بالسلامة أسوأ بكثير من المتوسط العالمي؛

٢ - **تشدد** على أن الموارد المحدودة لمجتمع الطيران الدولي ينبغي استخدامها استراتيجياً لدعم الدول والأقاليم التي يكون نضجها في مجال مراقبة السلامة ليس على مستوى مقبول وحيث توجد إرادة سياسية لتحسين وظائف مراقبة السلامة الجوية؛

٣ - **تحث** الدول الأعضاء على دعم أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية من خلال تنفيذ مبادرات السلامة المبيّنة فيها؛

٤ - **تحث** الدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية والمنظمات الدولية المعنية على العمل مع جميع أصحاب المصلحة من أجل تحديد أولويات وأهداف ومؤشرات متسقة مع أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية بغرض خفض عدد ومعدلات حوادث الطائرات؛

٥ - **تحث** الدول على القيام على نحو كامل بمراقبة السلامة الجوية لدى مشغليها للامتثال الكامل للقواعد والتوصيات الدولية المطبقة، والتأكد من أن كل مشغل أجنبي يخلق فوق أراضيها يخضع للمراقبة الكافية من دولته واتخاذ الإجراءات الملائمة عند الضرورة للحفاظ على السلامة الجوية؛

٦ - **تحث** الإيكاو على استكمال عملية إعداد خرائط الطريق الخاصة بالسلامة من أجل استخدامها في الخطة العالمية للسلامة الجوية بحلول نهاية عام ٢٠١٤ للمساعدة في التخفيف من حدة المخاطر بالنسبة للمسائل التشغيلية التي تم تحديدها **تشجع** الإيكاو على مواصلة إعداد الخطة العالمية للسلامة الجوية، حسب الاقتضاء.

المرفق (ب)

الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP)

...

- انتهى -