



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

اللجنة الفنية

البند رقم ٣٦: دعم تطبيق سلامة الطيران والملاحة الجوية

تقرير بشأن خطط وبرامج وآليات الإيكاو
لدعم تطبيق سلامة الطيران والملاحة الجوية
(مقدم من مجلس الإيكاو)

الموجز التنفيذي

توفر كل من الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP، الوثيقة 9750 Doc) والخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP) (الوثيقة Doc 10004) توجهاً استراتيجياً لبرنامج عمل الإيكاو الفني في مجالات سلامة وسعة وكفاءة الملاحة الجوية، وتعتبران بمثابة إرشادات للدول والمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs) والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOs) ولمقدمي الخدمات ومستخدمي المجال الجوي والجهات المعنية الأخرى. وبينما تُحرز المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ تقدماً في تحسين الأداء على المستوى الإقليمي من خلال تنفيذ ما يتصل بذلك من حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs)، تدعم المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية استراتيجيات التنفيذ والمبادرات القائمة على خطة الإيكاو العالمية للسلامة الجوية وألويات السلامة على الصعيدين الوطني والإقليمي. وتعرض هذه الورقة الدعم المقدم إلى أوساط الطيران في إطار سلامة وسعة الطيران والأهداف الاستراتيجية التي تدعم مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

الإجراء: يُرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

- أ) توجيه طلب إلى الدول لتوفير ما يكفي من الدعم بما في ذلك الخبرة الفنية والمشاركة والمساهمة في برامج عمل المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية وفي أنشطتها التنفيذية؛
- ب) دعوة المجلس إلى تعزيز استخدام المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية للخطة العالمية للملاحة الجوية والخطة العالمية للسلامة الجوية، بغية تحقيق أهداف السلامة وسعة وكفاءة الطيران على المستوى العالمي؛ وتشجيع تبادل أفضل الممارسات المنبثقة عن المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية عبر الأقاليم؛
- ج) دعوة المجلس إلى مواصلة رصد تنفيذ المبادرات المرتبطة بالخطة العالمية للملاحة الجوية والخطة العالمية للسلامة الجوية؛
- د) دعوة المجلس إلى أن يطلب من المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية لاستخدام آليات تنسيق محددة، عند الاقتضاء، لمعالجة مسألة الاتساق بين خطط المساعدة في تطبيق السلامة والملاحة الجوية في المناطق المجاورة؛
- هـ) الطلب من الإيكاو تقديم الإرشادات والأدوات اللازمة لتنفيذ الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية.

ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية التالية: السلامة، وكفاءة وسعة الملاحة الجوية، وحماية البيئة والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي.	الأهداف الاستراتيجية:
ستُنقذ الأنشطة المشار إليها في هذه الورقة رهنًا بتوافر التمويل من موارد ميزانية البرنامج العادي للفترة ٢٠١٧-٢٠١٩ و/أو من مساهمات خارجة عن الميزانية.	الآثار المالية:
<p>ورقة العمل A39-Wp/23</p> <p>ورقة العمل A39-Wp/24</p> <p>ورقة العمل A39-Wp/27</p> <p>ورقة العمل A39-Wp/28</p> <p>ورقة العمل A39-Wp/29</p> <p>ورقة العمل A39-Wp/30</p> <p>ورقة العمل A39-Wp/39</p> <p>ورقة العمل A39-Wp/45</p> <p>ورقة العمل A39-Wp/47</p> <p>ورقة العمل A39-Wp/62</p> <p>الوثيقة Doc 10046 - المؤتمر الرفيع المستوى الثاني بشأن السلامة</p> <p>الوثيقة Doc 10022 - القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٢٠١٣/١٠/٤)</p> <p>الوثيقة Doc 10007 - تقرير المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/12)</p> <p>الوثيقة Doc 10004 - الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP)</p> <p>الوثيقة Doc 9883 - دليل الأداء العالمي لنظام الملاحة الجوية</p> <p>الوثيقة Doc 9854 - المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية</p> <p>الوثيقة Doc 9750 - الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP)</p> <p>الوثيقة Doc 7300 - اتفاقية الطيران المدني الدولي</p> <p>الوثيقة Doc 9734 - دليل مراقبة السلامة، الجزء (ب) - إنشاء وإدارة نظام إقليمي لمراقبة السلامة</p>	المراجع:

١- المقدمة

١-١ تعرض هذه الورقة خطط وبرامج دعم التنفيذ العالمية للفترة الثلاثية القادمة التي تدعم مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب. وتقدم هذه الورقة أيضاً تقريراً عن الآليات الإقليمية لدعم التنفيذ: التخطيط والمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الإقليمية لسلامة الطيران والمنظمات الإقليمية لمراقبة سلامة الطيران.

٢-١ وإضافة إلى المواد التوجيهية وفعاليات التوعية والتعليم والموارد الإلكترونية والأدوات الأخرى، فقد وضعت الإيكاو برامج عالمية لدعم التنفيذ بغية مساعدة الدول في إطار جميع الأهداف الاستراتيجية كالتعاون الفني والمساعدة الفنية وبرامج تدريب المتقدم. وإضافة إلى ذلك، فإن الإيكاو تنفذ برنامج سلامة المدارج والبرنامج التعاوني لفقدان السيطرة أثناء الطيران وبرنامج إدارة السلامة والترتيب التعاوني لمنع وإدارة أحداث الصحة العامة في مجال الطيران المدني، وذلك في إطار الهدف الاستراتيجي المتمثل في السلامة. وتشمل برامج الملاحة الجوية العالمية لدعم التنفيذ برنامج الملاحة القائمة على الأداء وغيره من البرامج.

٢- الآليات الإقليمية لدعم التنفيذ

١-٢ **المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs):** أسس المجلس المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ بهدف التخطيط لتطوير نظم الملاحة الجوية الإقليمية وبنيتها الأساسية. والمجموعات الإقليمية الست هي كالتالي: المجموعة الإقليمية للتخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية في آسيا والمحيط الهادئ (APANPIRG) والمجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ في أفريقيا والمحيط الهندي (APIRG)، والمجموعة الأوروبية لتخطيط الملاحة الجوية (EANPG) والمجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ للكاربيبي وأمريكا الجنوبية (GREPECAS)، والمجموعة الإقليمية للتخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية في الشرق الأوسط (MIDANPIRG)، ومجموعة تخطيط النظم لشمال الأطلنطي (NAT SPG).

٢-٢ **المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs):** شكّل المجلس في عام ٢٠١٠ المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية بهدف تيسير عملية تنفيذ الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP). وتمثل أهداف المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية في رصد التقدم المحرز في الخطة العالمية للسلامة الجوية، وتنسيق الإجراءات بين الدول وتقديم توصيات للإيكواو لدعم الإطار الإقليمي للأداء من أجل إدارة السلامة استناداً إلى الخطة العالمية للسلامة الجوية. وقد شكّلت المجموعات الإقليمية التالية: المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية - أوروبا (RASG-EUR)؛ والمجموعة الإقليمية للسلامة الجوية - آسيا والمحيط الهادئ (RASG-APAC)؛ والمجموعة الإقليمية للسلامة الجوية - أفريقيا (RASG-AFI)؛ والمجموعة الإقليمية للسلامة الجوية - الشرق الأوسط (RASG-MID) والمجموعة الإقليمية للسلامة الجوية - الأمريكتان (RASG-PA).

٣-٢ **المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOs):** تتشاطر المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOs) هدفاً مشتركاً مع الدول الأعضاء يتمثل في تعزيز قدرات تلك الدول على مراقبة السلامة، وتمكينها من بلوغ مستوى أعلى من الامتثال لمتطلبات سلامة الطيران الدولي. وتتباين في الوقت نفسه مجموعة المهام التي تضطلع بها ولاياتها ومستوى السلطة المفوضة لها من قبل دولها الأعضاء، فضلاً عن هياكلها التنظيمية والقانونية والمالية. وتتسم الكيانات التالية بخصائص تشبه تلك الموجودة لدى المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية كما وصفت في دليل مراقبة السلامة الجوية، الجزء (ب) - إنشاء وإدارة النظام الإقليمي لمراقبة السلامة (الوثيقة Doc 9734): وكالة الطيران المدني لأفريقيا ومدغشقر (AAMAC)، ووكالة أمريكا الوسطى لسلامة الطيران (ACSA)، ووكالة مراقبة السلامة الجوية في إفريقيا الوسطى (ASSA-AC)، ومنظمة مراقبة السلامة الجوية التابعة لمجموعة اتفاق بانجول (BAGASOO)، ووكالة مراقبة سلامة وأمن الطيران المدني في اتحاد أفريقيا الشرقية (CASSOA)، وجهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي (CASSOS)، ووكالة السلامة الجوية الأوروبية (EASA)، ولجنة الطيران المشتركة بين حكومات كومنولث الدول المستقلة (IAC)، ومنظمة سلامة الطيران للمحيط الهادئ (PASO)، ومنظمة سلامة الطيران التابعة للاتحاد الإنمائي لجنوب أفريقيا (SASO) والجهاز الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة لأمريكا اللاتينية (SRVSOP).

٤-٢ وتشمل برامج السلامة الإقليمية لدعم التنفيذ الأخرى برامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران، التي أنشئت في عدة أقاليم فرعية، والخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا والبرنامج التعاوني للتفتيش في أفريقيا والمحيط الهندي ومشروع لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كومنولث الدول المستقلة. وتشمل برامج الملاحة الجوية الإقليمية الأخرى مكاتب برنامج إجراءات الطيران.

٣- أولويات دعم التنفيذ الإقليمية

١-٣ **تحديد أولويات الخطة العالمية للملاحة الجوية:** تتضمن الخطة العالمية للملاحة الجوية استراتيجية حزم التحسينات في منظومة الطيران لدعم التنسيق العالمي لمنظومة الملاحة الجوية وضمان التشغيل المتبادل. وتغزز هذه

الاستراتيجية التزام الدول وقطاع الطيران بتحديث نظم إدارة الحركة الجوية (ATM) بطريقة فعالة من حيث التكلفة ووفقاً للرؤية المحددة في الوثيقة 9854 Doc.

٢-٣ وبينما تحافظ النسخة الخامسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية (انظر ورقة العمل A39-WP/39) على استقرار الوثيقة، فإنها تتضمن تنظيمًا جديدًا لحزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU) من خلال إضافات غير متداخلة خلال ستة أعوام ابتداءً من عام ٢٠١٣ واستمراراً حتى عام ٢٠٣١ وما بعده، بحيث تسمح بمراجعة الجمعية العمومية لمسار تلك الإضافات في منتصف المدة. وعلاوة على ذلك، تشدد هذه الطبعة الخامسة أيضاً على تطبيق نهج قائم على الأداء عند التخطيط لإدخال تحسينات تشغيلية على الملاحة الجوية. ويساعد النهج القائم على الأداء المطبق على المستوى العالمي والإقليمي والمحلي صناعات القرار على وضع الأولويات وتحديد المفاضلات المناسبة لدعم التخصيص الأمثل للموارد مع الحفاظ على مستوى مقبول لأداء السلامة ودعم الشفافية والمساءلة بين الجهات المعنية.

٣-٣ وتحدد الدول كلٌّ على حدة الأولويات على الصعيد المحلي، و/أو تقوم المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ بهذه المهمة على الصعيد الإقليمي، حيث تُدرج تلك المجموعات خططها لتنفيذ حزم التحسينات في منظومة الطيران في المجلد الثالث من الهيكل الجديد للخطة الإقليمية للملاحة الجوية. ويفسح هذا الهيكل الجديد المجال لإضافة تنقيحات أكثر حيوية ومرونة على الخطط الإقليمية، ما يسمح لها بالتكيف مع الاحتياجات التشغيلية الإقليمية المتغيرة لمستخدمي المجال الجوي ومقدمي الخدمات. وتدعى الدول إلى تنفيذ الأولويات الإقليمية كما تم تحديدها في التقرير الموحد للمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ.

٤-٣ وتواصل الإيكاو العمل على الإرشادات والأدوات بغية دعم مجموعة من الأولويات لتنفيذ التحسينات التشغيلية للملاحة الجوية، بما في ذلك التحسينات المحددة في استراتيجية حزمة التحسينات في منظومة الطيران. ويشمل هذا العمل تحليل التكاليف والمنافع لدعم عملية اتخاذ القرار ويقدم الإرشاد اللازم للمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ وللدول. كما أنه تم وضع الشكل الجديد للخطط الإقليمية للملاحة الجوية لأجل دعم أفضل لتنفيذ التحسينات التشغيلية للملاحة الجوية، كما تم تخصيص أحد مجلداته لدعم تخطيط وتنفيذ حزم التحسينات في منظومة الطيران.

٥-٣ **تحديد أولويات الخطة العالمية للسلامة الجوية:** إن التحديّات التي تواجهها بعض الدول في مراقبة عمليات الطيران على نحو فعال لا تزال مصدر قلق بشأن السلامة العالمية، حسبما ورد في عمليات المراجعة التي أُجريت في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية. وبالإضافة إلى ذلك، حددت الإيكاو فئات الحوادث عالية المخاطر كما يلي: سلامة المدرج، وفقدان السيطرة أثناء الطيران (LOC-I) وارتطام الطائرات بالتضاريس وهي تحت السيطرة (CFIT). وقد تم تحديد تلك الفئات استناداً إلى تحليل لبيانات حوادث عمليات النقل الجوي التجاري المنتظمة خلال الفترة ٢٠٠٦-٢٠١١ الواردة في الطبعة ٢٠١٤-٢٠١٦ من الخطة العالمية للسلامة الجوية. وتشير ردود الفعل الواردة مؤخراً من المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية إلى أن تلك الأولويات لا تزال سارية بالنسبة لطبعة ٢٠١٧-٢٠١٩ من الخطة العالمية للسلامة الجوية. وستشمل الخطة العالمية الجديدة للسلامة الجوية أيضاً خارطة طريق عالمية جديدة لسلامة الطيران لتدعم الدول في تنفيذ هذه الخطة.

٦-٣ وما زالت أحداث سلامة المدرج هي الفئة الرئيسية للحوادث العالمية عالية المخاطر، ويلبها ارتطام الطائرات بالتضاريس وهي تحت السيطرة، ثم فقدان السيطرة أثناء الطيران. وتشكل تلك الحوادث نسبة كبيرة من العدد الإجمالي للوفيات. ويدعم برنامج الإيكاو العالمي لسلامة المدرج والأنشطة الإقليمية ذات الصلة الدول في تنفيذ الأحكام وأفضل الممارسات المتعلقة بسلامة المدرج لتحسين سلامة المدرج والحد من الحوادث والوقائع. وتدعى الدول إلى الاستفادة بقدر أكبر من هذا البرنامج للمساعدة، على سبيل المثال، في إنشاء فرق سلامة المدرج في المطارات من خلال طلب زيارات الفريق المتنقل المشترك بين الإيكاو واتحاد النقل الجوي الدولي (Go-Team).

٧-٣ وتواصل المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية عملها مع كافة الجهات المعنية من أجل تحقيق الأولويات والمقاصد والمؤشرات الموضوعية والمتسقة مع أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية، وبغية زيادة تنفيذ الدول الفعال للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وتخفيض عدد حوادث الطائرات ومعدلاتها. وتؤدي المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية دوراً مهماً في دعم إنشاء وتشغيل نظام للسلامة قائم على الأداء من خلال تحليل المعلومات المتعلقة بالسلامة والأخطار التي تهدد الطيران على الصعيد الإقليمي واستعراض خطط العمل الموضوعية داخل الأقاليم.

٨-٣ **التنسيق بين المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية:** يُعقد كل سنتين اجتماعاً للتسيق العالمي (GCM) بين المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية، ويتمثل هدفه الرئيسي في تبادل وجهات النظر حول تحديد أولويات وأهداف PIRGs و RASGs تماشياً مع الخطة العالمية للملاحة الجوية والخطة العالمية للسلامة الجوية. وأما الهدف الثانوي لهذا الاجتماع فهو تبادل المبادرات الناجحة لكل منهما من أجل ضمان أفضل قدر ممكن من التأزر بينهما. وقد عُقد آخر اجتماع تنسيقي في فبراير ٢٠١٥ برئاسة رئيس مجلس الإيكاو.

٩-٣ **المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية:** خُصّ المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة لعام ٢٠١٥ (HLSC) إلى أن تلك المنظمات جديرة بالحصول على اهتمام خاص من الإيكاو والدول والشركاء في مجال السلامة من أجل تحقيق هدفهم المتمثل في تحسين نظم مراقبة السلامة في الدول التي تقاس بارتفاع مستويات التنفيذ الفعال للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية. وأشار المؤتمر أيضاً إلى أن المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية العاملة في المناطق النامية يجب أن تتلقى دعماً إضافياً من أوساط الطيران كما أقر المؤتمر الرفيع المستوى الثاني بشأن السلامة في عام ٢٠١٥، حيث أنها تشكل آلية فعالة لدعم الدول في معالجة أوجه القصور المتعلقة بالسلامة ولتعزيز سلامة الطيران على نحو منسق وتعاوني وتشاركي. والهدف من إنشاء تلك المنظمات الإقليمية هو تأسيس آلية إقليمية لتقاسم الموارد في مجال سلامة الطيران وتنسيق سياسات وإجراءات السلامة الإقليمية من أجل بلوغ القدرة على المراقبة المستدامة للسلامة على المستوى الإقليمي.

١٠-٣ وقد يطرح تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية للإيكاو تحديات بالنسبة للدول الأعضاء التي لا يتوفر لديها الالتزام السياسي المطلوب ولا الموارد اللازمة للاضطلاع بمسؤولياتها في مجال سلامة الطيران. ويُمكن حشد الموارد للمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية من استقدام موظفين مؤهلين ومن ذوي خبرة، سيما لتوفير المشورة الخبيرة والخدمات الاستشارية في مجال مراقبة السلامة، وللإضطلاع بمهام مراقبة السلامة نيابة عن الدول الأعضاء، وتوفير المساعدة الفنية.

٤- الخلاصة

١-٤ تُعدّ آليات التنفيذ الإقليمي مثل المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية وكذا المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية وسيلة فعالة لدعم الدول في ضمان سلامة وكفاءة العمليات الجوية من خلال إشراك جميع أعضاء أوساط الطيران والتنسيق والتعاون بينهم. غير أن أنشطتهم والنتائج التي يحصلون عليها تعتمد على مشاركة الدول ومساهماتها التي أضحت غير كافية لتمكينهم من تحقيق كامل إمكاناتهم في دعم التنفيذ الإقليمي على نحو فعال. وعلاوة على ذلك، فإنه يمكن تعزيز دور المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية في دعم الدول للوفاء بالتزاماتها التي وضعتها الإيكاو من خلال تعزيز الاعتراف بنتائجها وفوائدها.

٢-٤ وقد وُضعت حزم التحسينات في منظومة الطيران الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) فضلاً عن أساليب تمكين الأداء في مجال السلامة التي وردت في الخطة العالمية للسلامة الجوية من أجل تقديم إرشادات و/أو خيارات للتحسين عند الاقتضاء في مجال تقديم خدمات الملاحة الجوية في كافة أرجاء العالم. ورغم أن وحدات حزم

التحسينات في منظومة الطيران توفّر أساساً لنظام تشغيل متبادل على مستوى العالم، فليس المقصود هو تنفيذها في كل مكان ولا تنفيذها في نفس الوقت. ومن ثم تبرز الحاجة إلى وسائل ومنهجيات يمكن عن طريقها تحديد أولويات التحسينات التشغيلية من خلال وحدات حزم التحسينات في منظومة الطيران، إلى جانب تحديد المقاصد والمؤشرات والمقاييس المقابلة لرصد النتائج بعد التنفيذ. وينبغي تطوير وتبادل هذه الوسائل من خلال الخبرات المحصلة من جميع أنحاء العالم لمساعدة المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والدول على تحديد العناصر التي ينبغي تنفيذها من الوحدة، والظروف والأطر الزمنية للتنفيذ.

٣-٤ وتضع الخطة العالمية للسلامة الجوية إطاراً يعزّز تنسيق أنشطة سلامة الطيران من خلال سلسلة من الخطوات التي يجب على الدول إكمالها لإنشاء نظام فعال لمراقبة السلامة. وتتضمن هذه الخطة العالمية أيضاً أهدافاً يتعيّن على الدول بلوغها من خلال وضع وتنفيذ نظم فعالة لمراقبة السلامة وبرامج للسلامة الوطنية (SSPs) ونظم متقدّمة لمراقبة السلامة تتضمن إدارة المخاطر التي يمكن التنبؤ بها. وتشجّع أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية على التعاون مع الجهات الرئيسية المعنية بالطيران لتعزيز المبادرات المتعلقة بالسلامة على الصعيدين الإقليمي ودون الإقليمي. وستدعم خريطة طريق السلامة الجوية العالمية الجديدة، إضافة إلى الأنشطة العالمية والإقليمية لدعم التنفيذ، الدول في تنفيذ خطة الإيكاو العالمية للسلامة الجوية.

- انتهى -