



الجمعية العمومية - الدورة الأربعون اللجنة الفنية

البند رقم ٢٨: السلامة في مجال الطيران والسياسة العامة للملاحة الجوية

الاستراتيجية الشاملة للسلامة الجوية:
إقرار الخطة العالمية المحدثة للسلامة الجوية
(ورقة مقدّمة من مجلس الإيكاو)

الموجز التنفيذي

تعرض "الخطة العالمية للسلامة الجوية" (Doc 10004) التوجّه الاستراتيجي العالمي في مجال السلامة وتقدّم إطاراً عاماً يتمّ فيه وضع وتنفيذ خطط التنفيذ الإقليمية ودون الإقليمية والوطنية، مما يكفل اتساق وتنسيق الجهود الرامية إلى تحسين سلامة الطيران المدني الدولي. وفي ٢٠١٩/٦/١٤، أقرّ المجلس طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ (الطبعة الثالثة) من الخطة العالمية للسلامة الجوية والواردة في المرفق (أ) من ورقة العمل هذه. وكذلك، يرد في المرفق (ب) من هذه الورقة قرار منقّح من الجمعية العمومية رقم ٣٩-١٢ بشأن تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية.

الإجراءات: يُرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

- (أ) إقرار طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية (Doc 10004)، والواردة 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 على تنفيذ الخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية بما يتوافق مع الخطة العالمية للسلامة الجوية للحدّ بشكل مستمر من الخسائر البشرية ومخاطر وقوعها،
- (ج) اعتماد التنقيح المقترح على قرار الجمعية العمومية رقم ٣٩-١٢ والمعروض في المرفق (ب) حتى المرفق (أ) من القرار المقترح.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي المعني بالسلامة.
الآثار المالية:	يتم الاضطلاع بالأنشطة المشار إليها في ورقة العمل هذه رهناً بتوافر الموارد في ميزانية البرنامج العادي للفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ و/أو من خلال المساهمات المقدّمة خارج إطار الميزانية.
المراجع:	الوثيقة Doc 10115 - تقرير المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية، التصويبان رقم ١ و ٢ والإضافة رقم ١ الوثيقة Doc 10075 - قرارات الجمعية العمومية سارية المفعول (في ٢٠١٦/١٠/٦) الوثيقة Doc 10004 - الخطة العالمية للسلامة

١- المقدمة

١-١ تحظى السلامة بالأولوية الأولى في مجال الطيران. وقد أقرت الجمعية العمومية، في قرارها ٣٩-١٢: "تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية" بأهمية وجود إطار عالمي لبلوغ الأهداف الاستراتيجية للإيكاو. وتعرض الخطة العالمية للسلامة الجوية استراتيجية الإيكاو الخاصة بالسلامة من أجل إيلاء الأولوية للسلامة الجوية ومواصلة تحسينها. وتهدف الخطة العالمية للسلامة الجوية إلى مواصلة التقليل من الوفيات والمخاطر التي قد تقضي إلى الوفيات بواسطة إعداد استراتيجية منسقة للسلامة وتنفيذ الخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية. وتشجع الخطة العالمية للسلامة الجوية على التنسيق والتعاون فيما بين المبادرات الدولية والإقليمية والوطنية، مثل مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

٢- طبعة الفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية

١-٢ اتساقاً مع قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٢، تواصل الإيكاو تحديث الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية (الوثيقة 9750 Doc) من أجل تحقيق الأهداف الاستراتيجية للمنظمة في هذا المجال. ولقد أعدت مسودة طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية بواسطة جهود مجموعة الدراسة المعنية بالخطة العالمية للسلامة الجوية، التي تتألف من مجموعة من الخبراء مشتركة بين الهيئات التنظيمية وقطاع الطيران أنشأتها الإيكاو لضمان أن تعكس الخطة ومحتوياتها احتياجات أوساط الطيران على المستويات الدولية والإقليمية والوطنية. وقد عُرضت مسودة الخطة على المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/13) الذي انعقد في مونتريال بكندا من ٩ إلى ١٩/١٠/٢٠١٨ من أجل الحصول على أكبر قدر ممكن من آراء الدول والمنظمات الدولية. وقد تم تضمين التوصيات الصادرة عن المؤتمر في النسخة النهائية من طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة، التي أقرها مجلس الإيكاو.

٢-٢ وتقرّر مسودة طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية باحتياجات جميع الجهات المعنية في الطيران. وهي تشجع على تنفيذ إدارة السلامة وتنفيذ نهج قائم على المخاطر كوسيلة للمساعدة في إدارة منظومة الطيران المتزايدة التعقيد. وهي تشجع أيضاً على استخدام مبادرات منسقة لتحسين السلامة من أجل معالجة الثغرات الكامنة في التنفيذ الفعال للعناصر الحاسمة بنظام مراقبة السلامة التابع للدولة.

٣-٢ وتتمثل رؤية مسودة طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية في تحقيق هدف السلامة التطلعي بخفض عدد الوفيات في العمليات التجارية إلى الصفر بحلول عام ٢٠٣٠ وما بعدها والمحافظة على هذا الهدف، وهو هدف منسق مع "خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠". ولقد اختير عام ٢٠٣٠ كإطار زمني لتحقيق هذا الهدف حيث أنه من المتوقع أن يتضاعف حجم الحركة الجوية بحلول ذلك التاريخ. وتهدف الخطة إلى مواصلة تعزيز أداء السلامة الجوية على الصعيد الدولي بتوفير إطار تعاوني للدول والأقاليم وقطاع الطيران.

٤-٢ كذلك فإن سلسلة الأهداف الستة الواردة في مسودة طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية تدعم هدف السلامة التطلعي في مجمله وستحل محل الأهداف التي تضمنتها طبعة ٢٠١٧-٢٠١٩ من الخطة العالمية للسلامة الجوية. ولقد استُقي بعض هذه الأهداف من طبعة ٢٠١٧-٢٠١٩ من الخطة العالمية للسلامة الجوية، والتي طالبت الدول بتنفيذ نُظم فعالة لمراقبة السلامة وبتنفيذ برامج السلامة الوطنية. وتستجيب أهداف أخرى للآراء والتعليقات التي قَدّمتها الدول والمنظمات الدولية أثناء عملية التشاور من أجل تحديث الخطة العالمية للسلامة الجوية، والتي تنادي بزيادة التركيز على إدارة مخاطر السلامة التشغيلية.

٥-٢ وفيما يلي الأهداف المقترحة لمسودة طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية:

الهدف الأول: تحقيق خفض مستمر في مخاطر السلامة التشغيلية

الهدف الثاني: تعزيز قدرات الدول في مجال مراقبة السلامة

الهدف الثالث: تنفيذ برامج فعالة للسلامة الوطنية

الهدف الرابع: زيادة التعاون على الصعيد الإقليمي

الهدف الخامس: زيادة استخدام برامج قطاع الطيران

الهدف السادس: ضمان توفير بنى أساسية مناسبة من أجل دعم عمليات مأمونة.

٦-٢ وأعيدت هيكلة مسودة طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية لكي تشمل جزأين. يتناول الجزء الأول تخطيط السلامة، بما في ذلك تحديد التحديات التنظيمية ومخاطر السلامة التشغيلية وتحديد أدوار ومسؤوليات مختلف الجهات المعنية ضمن الخطة العالمية للسلامة الجوية. ويتناول الجزء الثاني تنفيذ مبادرات تعزيز السلامة الرامية إلى تحسين السلامة.

٧-٢ وللتخفيف من مخاطر حدوث وفيات، يتعين على الدول والأقاليم وقطاع الطيران التصدي لفئات الحوادث العالية المخاطر. وتحدد أنواع الوقائع التي تُعتبر ضمن فئات الحوادث العالية المخاطر على الصعيد العالمي (والتي كان يُشار إليها في السابق كأولويات عالمية في مجال السلامة) على أساس الوفيات الفعلية الناجمة عن الحوادث السابقة أو ارتفاع مخاطر الوفيات في كل حادث أو عدد الحوادث والأحداث. ولقد أُدرجت فئات الحوادث العالية المخاطر، بدون ترتيبها ترتيباً معيناً، في مسودة طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية على النحو التالي: ارتطام الطائرات بالأرض وهي تحت السيطرة، وفقدان السيطرة أثناء الطيران وارتطام الطائرات ببعضها في الجو، والخروج عن المدرج، واقتحام المدرج.

٨-٢ ووفقاً لمسودة طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية، سيتم تشجيع كل إقليم على وضع خطط إقليمية للسلامة الجوية، وسيتم كذلك تشجيع كل دولة على وضع خطط وطنية للسلامة الجوية، يُعرض في كل منهما التوجيه الاستراتيجي لإدارة السلامة الجوية لفترة زمنية محددة. ويتعين إعداد كل خطة وفقاً للأهداف والغايات وفئات الحوادث العالية المخاطر الواردة في الخطة العالمية للسلامة الجوية. وبالنسبة للدول التي نفذت برامج السلامة الوطنية لديها تنفيذاً تاماً، فإن الخطة الوطنية للسلامة الجوية تشكل سبيلاً لإثبات الالتزام بتنفيذ الأنشطة الإضافية من أجل تحسين السلامة في الدولة، على سبيل المثال، من أجل تعزيز برنامج السلامة الوطني ولتحقيق أهداف السلامة في الدولة.

٩-٢ وتتضمن مسودة طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية خريطة طريق عالمية للسلامة الجوية، وهي تمثل خطة عمل ترمي إلى مساعدة أوساط الطيران في تحقيق أهدافها من خلال إطار مرجعي متكامل ومشارك بالنسبة لجميع الجهات المعنية. وتعرض خريطة الطريق مبادرات معترف بها دولياً لتعزيز السلامة بالنسبة للدول والأقاليم وقطاع الطيران من أجل تحقيق كل هدف من أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية. ولقد أُدرج القسم الخاص بمخاطر السلامة التشغيلية الوارد بخريطة الطريق في الخطة العالمية للسلامة الجوية من أجل مساعدة الدول والأقاليم وقطاع الطيران على التصدي لفئات الخمس للحوادث العالية المخاطر المبينة في الفقرة ٧-٢ أعلاه. ويتعين تنفيذ مبادرات تعزيز السلامة في أسرع وقت ممكن من أجل التخفيف من المخاطر المرتبطة بفئات الحوادث العالية المخاطر. وتدعم خريطة الطريق المصادقة على فعالية مبادرات تعزيز السلامة وتقرح هيكلاً لتحديد الأخطار المرتبطة بفئات الحوادث العالية المخاطر وتُعد مبادرات إضافية لتعزيز السلامة من أجل التخفيف من مخاطر السلامة ذات الصلة.

٣- التوصيات الصادرة عن المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/13)

١-٣ أعرب المؤتمر عن دعم واسع النطاق لمسودة طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية، ووافق على أنه يتعين على مجموعة دراسة الخطة العالمية للسلامة الجوية أن تُعيد دراسة هامش مراقبة السلامة والنظر في استخدامه المناسب، تحضيراً لاعتماد الخطة العالمية للسلامة الجوية لاحقاً خلال الدورة الأربعين للجمعية العمومية للإيكاو.

٢-٣ وفي أعقاب المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية، كُلفت مجموعة الدراسة المعنية بالخطة العالمية للسلامة الجوية بإعداد مقترحات ترمي إلى تحسين الاستفادة من هامش مراقبة السلامة في الخطة. وقد اتفق أعضاء مجموعة الدراسة على أن يتطور هامش مراقبة السلامة ليصبح مؤشراً لمراقبة السلامة. ويرد وصف تفصيلي لمؤشر مراقبة السلامة في الفصل الرابع بالجزء الأول من الخطة (انظر المرفق (أ)). ويعالج هذا المؤشر الحاجة لأن تُعيد مجموعة الدراسة النظر في هامش مراقبة السلامة من حيث استخدامه المناسب، حسبما أشار المؤتمر. كذلك يؤكد المفهوم الجديد لمؤشر مراقبة السلامة على مبدأ التحسينات المستمرة على مستوى السلامة في جميع الدول. وقد استُعيض عن النص الذي يرد فيه هامش مراقبة السلامة بآخر يتناول مؤشر مراقبة السلامة، الذي يُطرح كمفهوم جديد في طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية، باعتباره أحد المؤشرات العديدة على قدرة الدولة على مراقبة السلامة. كما أن الهدفين ٤-١ و٤-٣ الواردين في الخطة بشأن التعاون الإقليمي، واللذين كانا في السابق يذكران هامش مراقبة السلامة، فقد تم تعديلهما للربط بين المساعدة والتعاون فيما يخص قدرات الدول على مراقبة السلامة من جهة، ومستوى تنفيذ برامج السلامة الوطنية لديها، على النحو المبين في الهدفين ٢ و٣، من جهة أخرى.

٣-٣ واقترحت مجموعة الدراسة أيضاً نصاً جديداً لشرح الخطة العالمية للسلامة الجوية وعلاقتها بخطط الإيكاو العالمية الأخرى. كما أعدت المجموعة وصفاً منقحاً للقضايا الناشئة. وبالإضافة إلى ذلك، تم تنقيح النصوص لتوضيح العلاقة بين الخطة الوطنية للسلامة الجوية وبرامج الأمن الوطنية، والعلاقة بين الخطة الوطنية للسلامة الجوية والخطط الوطنية الأخرى ذات الصلة.

٤-٣ وجرى تحديث النصوص الواردة في الخطة العالمية للسلامة الجوية والمتعلقة بالنظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية، وكذلك النص الذي يتناول البنى الأساسية المناسبة من أجل دعم تنفيذ العمليات الآمنة والخطة العالمية للملاحة الجوية، وذلك كي تعكس النتائج المستخلصة من المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية.

٥-٣ وأما بالنسبة للتعديلات التي أدخلت على طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية، والتي اقترحتها مجموعة الدراسة المعنية بالخطة استجابةً لنتائج المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية، فقد تم تضمينها في النسخة النهائية المنقحة من الخطة التي وافق عليها مجلس الإيكاو.

٤- قرار الجمعية العمومية

١-٤ وفقاً لقرار الجمعية العمومية ٣٩-١٢، تسمح الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية ببلوغ الأهداف الاستراتيجية للمنظمة. ويُرَكز المرفق (أ) من مشروع القرار على الخطة العالمية للسلامة الجوية، ومن ثم فهو يحل محل المرفق (أ) من قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٢: "تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية".

٢-٤ وعند استعراض القرار الوارد بالمرفق (ب) في هذه الورقة، ولأغراض هذه الورقة، يُرجى الرجوع فقط إلى التمهيد والمرفق (أ) الذي يتناول على وجه التحديد الخطة العالمية للسلامة الجوية. أما المرفق (ب) من القرار، الذي يتناول على وجه التحديد الخطة العالمية للملاحة الجوية، فيرد في ورقة العمل A40-WP/24 في إطار البند ٢٨ من جدول الأعمال أيضاً.

٥- الخلاصة

١-٥ تماشياً مع هدف الإيكاو الاستراتيجي الخاص بالسلامة، تعرض مسودة طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية المبادرات الرئيسية لتعزيز السلامة لفترة السنوات الثلاث. وتوفر الخطة العالمية للسلامة الجوية إطاراً للدول والأقاليم وقطاع الطيران من أجل التعاون والتضافر لدعم الدول في إدارة التحديات التنظيمية ومخاطر السلامة التشغيلية. وهي تبيّن أدوار مسؤوليات الدول والأقاليم وقطاع الطيران. وتمثّل خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية، الواردة في الخطة العالمية للسلامة الجوية، خطة عمل ترمي إلى مساعدة أوساط الطيران في تحقيق أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية من خلال إطار مرجعي متكامل ومشارك بالنسبة لجميع الجهات المعنية.

المرفق (أ)

الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP)

يمكن الاطلاع عليها على الرابط التالي: <https://www.icao.int/Meetings/a40/Pages/documentation-reference-documents.aspx>

المرفق (ب)

التعديلات الموصى بها

مشروع قرار لاعتماده من جانب الجمعية العمومية في دورتها الأربعين

القرار ٢٨-xx : 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 وتعاضدي ومتناسق في الشراكة مع جميع الجهات المعنية تحت قيادة الإيكاو؛

وإشارةً إلى قيام المجلس بإقرار الطبعة الثانية الثالثة من الخطة العالمية للسلامة الجوية وإقرار الطبعة الخامسة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تقر الطبعة الثانية الثالثة من الخطة العالمية للسلامة الجوية باعتبارها التوجيهات الاستراتيجية العالمية للسلامة والطبعة الخامسة السادسة والخطة العالمية للملاحة الجوية باعتبارها التوجيهات الاستراتيجية العالمية للملاحة الجوية؛

٢- تقر 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 اللازم؛

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

٤- تقر 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 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- تحثّ الدول الأعضاء على أن تثبت تمتمعها 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- تحثّ الدول الأعضاء وقطاع الطيران والمؤسسات المالية على تقديم الدعم المطلوب لتحقيق التنفيذ المنسق للخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية، 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 الأمانة العامة بالترويج للخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية وإتاحتها والإبلاغ عنهما بفعالية؛
- ١٠- تعلن أن قرار الجمعية العمومية هذا يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٨-٢٣٩ 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؛
- 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 للسلامة الجوية، مع مراعاة احتياجات الأقاليم المختلفة والبناء على هياكل وأشكال التعاون القائمة فعلاً؛
- وإشارة إلى النية في تطبيق مبادئ إدارة 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- تشدّد على الحاجة إلى التحسين المستمر للسلامة الجوية عن طريق خفض عدد الحوادث وما تفضي 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- تشدّد على أن الموارد المحدودة لمجتمع الطيران الدولي ينبغي استخدامها استراتيجياً لدعم الدول والأقاليم التي يكون نضجها في مجال مراقبة السلامة ليس على مستوى مقبول؛
- ٣- تحثّ الدول الأعضاء على دعم أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية من خلال تنفيذ مبادرات السلامة المبيّنة فيها تنفيذ الخطط الوطنية للسلامة الجوية بما يتوافق مع الخطة العالمية للسلامة الجوية لمواصلة التقليل من الوفيات والمخاطر التي قد تفضي 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 تحديد أولويات وأهداف ومؤشرات متسقة مع أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية بغرض خفض عدد ومعدلات حوادث الطائرات تنفيذ الخطط الإقليمية للسلامة الجوية بما يتوافق مع الخطة العالمية للسلامة الجوية لمواصلة التقليل من الوفيات والمخاطر التي قد تفضي 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 يخلق فوق أراضيها يخضع للمراقبة الكافية من دولته واتخاذ الإجراءات الملائمة عند الضرورة للحفاظ على السلامة الجوية؛
- ٦- تشجّع الإيكاو على مواصلة إعداد خريطة الطريق للخطة العالمية للسلامة الجوية، حسب الاقتضاء.

المرفق (ب)

الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP)

...

-انتهى-