A41-WP/45
TE/3
9/6/22

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

الجمعية العمومية — الدورة الحادية والأربعون

اللجنة الفنية

البند رقم ٣٠ : سلامة الطيران وسياسة الملاحة الجوية
٣٠-٢: أحدث المستجدات بشأن الخطة العالمية للملاحة الجوية

الاستراتيجية الشاملة للملاحة الجوية:
إقرار الخطة العالمية المحدَّثة للملاحة الجوية

(ورقة مقدمة من مجلس الإيكاو)

الموجز التنفيذي

وافقت الجمعية العمومية للإيكاو، في دورتها التاسعة والثلاثين، على تمديد دورة الخطة العالمية للملاحة الجوية عبر إجراء تحديثات طفيفة كل ثلاث سنوات وأخرى رئيسية كل ست سنوات، حسب الاقتضاء، وذلك لتحقيق الاستقرار. وبينما شكلت الطبعة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية، التي أقرتها الجمعية العمومية في دورتها الأربعين، تحديثا رئيسيا، فإن الطبعة السابعة المقترح إقرارها من الجمعية العمومية للإيكاو خلال دِورتها الحادية والأربعين تتضمَّن تحديثات طفيفة. ويقترح في هذه الورقة، على وجه الخصوص، تحديث مجال الأداء الرئيسي المتعلّق بالسلامة الذي يشكله الإطار العام للأداء في الخطة العالمية للملاحة الجوية، فضلا عن عمليات التحديث اللازمة للإبقاء علىَ قدرتها على مواكبة التطورات. وتسلّط الورقة الضوء على أهمية قوة شبكة الملاحة الجوية لتحقيق المستويات المتوخاة من السلامة والقدرة على الصمود، وتقوم بمطابقة الخدمات الأساسية المبيَّنة في إطار اللبنات الأساسية (BBB) مع أسئلة البروتوكول (PQs) الخاصة ببرنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP). كما تقترح إدخال تحديثات طفيفة على إطار اللبنات الأساسية وإطار حزم التحسينات في منظومة الطيران. وتسلط الضوء على نقطة التركيز المقترحة للطبعة الثامنة للخطة العالمية للملاحة الجوية على أساس الصعوبات التي تمنع مجتمع الطيران من تحقيق رؤيته.

الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

أ) إقرار الطبعة السابعة من الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP, Doc 9750) المتاحة بصيغة تفاعلية على البوابة الإلكترونية للخطة العالمية للملاحة الجوية؛

ب) الطلب من الدول الأعضاء والمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ وجميع أعضاء أوساط الطيران، مواصلة تحسين شبكة الملاحة الجوية وفقا للخطة العالمية للملاحة الجوية ليتسنى صقلها استنادا إلى الفرص والصعوبات العالمية والإقليمية والمحلية بطريقة تستجيب لظروف الوقت وبصورة منهجية؛

ج) اعتماد التنقيح المقترح لقرار الجمعية العمومية ٤٠-١، بصيغته الواردة في المرفق (ب) من هذه الورقة، بالنسبة إلى الخطة العالمية للملاحة الجوية.

الأهداف الاستراتيجية:	تتعلق ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية المتعلّقة بالسلامة وبسعة الملاحة الجوية وكفاءتها.
الآثار المالية:	سيجرى تنفيذ الأنشطة المذكورة في ورقة العمل هذه رهنا بالموارد المتاحة في ميزانية البرنامج العادي للفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ و/أو المساهمات من خارج الميزانية، كما هو وارد في خطة أعمال الإيكاو للفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٥.

المراجع:	الوثيقة Doc 10160 – التقرير الصادر عن المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا لعام ٢٠٢١ (مونتريال، ١٢ إلى ٢٠٢١/١٠/٢٢) الوثيقة Doc 10140 – القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٢٠١٩/١٠/٤) الوثيقة Doc 10118، الخطة العالمية لأمن الطيران (GASeP) الوثيقة Doc 10115، التقرير الصادر عن المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية. مونتريال، ٩–٢٠١٨/١٠/١٩ الوثيقة Doc 10004 – الخطة العالمية للسلامة الجوية الوثيقة Doc 9883 – دليل الأداء العالمي لشبكة الملاحة الجوية الوثيقة Doc 9854 – المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية الوثيقة Doc 9750 – الخطة العالمية للملاحة الجوية، الطبعة السادسة المرفق (ج) لوثيقة GSG-GIPEG/2-SD، (إعداد التحديث المقترح لإطار الأداء في مجال السلامة في الخطة العالمية للملاحة الجوية) (icao.int)

١– المقدمة

١–١ وافقت الجمعية العمومية للإيكاو، في دورتها التاسعة والثلاثين، على تمديد دورة حياة الخطة العالمية للملاحة الجوية عبر إجراء تحديثات طفيفة كل ثلاث سنوات وأخرى رئيسية كل ست سنوات، حسب الاقتضاء، وذلك لتحقيق الاستقرار. وبينما شكلت الطبعة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية، التي أقرتها الجمعية العمومية في دورتها الأربعين، تحديثا رئيسيا، فإن الطبعة السابعة المقترح إقرارها تتضمَّن تحديثات طفيفة.

١–٢ وقد أقرت الجمعية العمومية للإيكاو، في دورتها الأربعين، الطبعة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP, Doc 9750)[1] من خلال القرار ٤٠–١: تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية. وتقر هذه الطبعة بأن وجود نظام ملاحة جوية عالمي قائم على الأداء وموجه نحو الخدمة ومتقدم فنيا أمر بالغ الأهمية لتحقيق استدامة قطاع الطيران في جميع أنحاء العالم. وعلاوة على ذلك، فإنها تقر بأن السلامة تعتبر من إحدى الركائز الأساسية لأداء الطيران، إلى جانب استقراره بيئيا وأمنيا واستدامته اقتصاديا.

١–٣ وبالإضافة إلى مبادئ الطيران الأساسية هذه، هناك عدة متطلبات تتعلق بالأداء، في مجالات مثل السعة والكفاءة، التي يجب أن تفي بها شبكة الملاحة الجوية من أجل تلبية توقعات أوساط الطيران والمجتمع ككل. وقد ألقت الأزمة الناجمة عن جائحة فيروس كورونا في عام ٢٠٢٠ الضوء على أهمية قدرة منظومة الطيران على الصمود، ليس كشرط من شروط الأداء فحسب، بل أيضا كمبدأ أساسي، من حيث الاستدامة الاقتصادية، وكذلك أهمية إدارة السلامة لضمان معالجة مخاطر السلامة بشكل فعَّال. وفي حين أنه من المتوقع أن يؤثر انخفاض الموارد الاقتصادية في السنوات المقبلة بسبب الجائحة في تحديث شبكة الملاحة الجوية ويعرض مراقبة الأداء للخطر، فلن يمكن تحقيق توقعات السلامة أو تعزيز القدرة على الصمود دون وجود نظام ملاحة جوية قوي. ولكي تكون شبكة الملاحة الجوية قويا، يلزم تحقيق جانبيه الرئيسيين المتمثلين في توفير خدمات الملاحة الجوية الأساسية وضمان الإشراف على هذه الخدمات.

١–٤ وتركز الطبعة السابعة من الخطة العالمية للملاحة الجوية على المستوى الفني العالمي، وتأتي هذه الطبعة نتاج الإنجازات التي تحققت منذ الدورة الأربعين للجمعية العمومية للإيكاو على يد مجموعة دراسة الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP-SG) ومجموعتي العمل التابعتين لها: فريق المشروع التابع لفريق خبراء إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU PPT)، ومجموعة خبراء الأداء المعنية بالخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP-PEG).

[1] الخطة العالمية للملاحة الجوية متاحة على البوابة الإلكترونية للخطة العالمية للملاحة الجوية عبر الرابط https://www4.icao.int/ganpportal.

٢- الطبعة السابعة من الخطة العالمية للملاحة الجوية

تحديث إطار الأداء في الخطة العالمية للملاحة الجوية في مجال السلامة

٢-١ تحتوي الطبعة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية على إطار الأداء في الخطة العالمية للملاحة الجوية، الذي يتضمَّن على المستوى الاستراتيجي العالمي مجموعة من مستويات الأداء الطموحة ضمن مجالات الأداء الرئيسية الأحد عشر (KPAs)[٢] الموضَّحة في وثيقة المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية (Doc 9854). وعلى المستوى الفني العالمي، يوفر هذا الإطار تفاصيل مجالات التركيز وأهداف الأداء ومؤشرات الأداء الرئيسية (KPIs) ضمن مجالات الأداء الرئيسية المتعلِّقة بالسعة والكفاءة والقدرة على التنبؤ.

٢-٢ ومن أجل تسريع وتيرة العمل المتعلق بمؤشرات الأداء، دعت التوصية ٤-١/٣ – "تحسين أداء شبكة الملاحة الجوية"، الصادرة عن المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/13)، الإيكاو إلى النظر في إنشاء مجموعة من خبراء الأداء تتبع مجموعة دراسة الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP-SG). وقامت الإيكاو بناء على ذلك بتشكيل مجموعة خبراء الأداء المعنية بالخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP-PEG)، التي كانت معروفة سابقا باسم مجموعة خبراء الأداء العالمية التابعة للإيكاو (GIPEG)، والغرض من هذه المجموعة هو تحديث وتطوير إطار الأداء في الخطة العالمية للملاحة الجوية، مع التركيز على تطبيقه بشكل فعَّال من قبل جميع أعضاء قطاع الطيران على الصعيدين الإقليمي والوطني. وتتمثل إحدى مهام مجموعة خبراء الأداء هذه في توسيع نطاق إطار الأداء في الخطة العالمية للملاحة الجوية ليشمل مجالات الأداء الرئيسية الأحد عشر، والمساهمة على وجه الخصوص في جانبي التماسك والاتساق من جوانب إدارة الأداء ضمن الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP, Doc 9750) والخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP, Doc 1004)، والخطة العالمية لأمن الطيران (GASeP, Doc 10118).

٢-٣ ودعت الإيكاو خبراء السلامة إلى التعاون مع مجموعة خبراء الأداء (GANP-PEG)، عملا بتوجيهات دليل الأداء العالمي لشبكة الملاحة الجوية (Doc 9883)، وذلك في سبيل تحديث إطار الأداء في مجال السلامة لتضمينه في الطبعة السابعة من الخطة العالمية للملاحة الجوية من أجل ضمان اتباع نهج متكامل إزاء إدارة الأداء؛ وخلق حلقة وصل بين الخطة العالمية للملاحة الجوية والخطة العالمية للسلامة الجوية؛ وتقديم نهج منسَّق لقياس أداء السلامة، وذلك على النحو المطلوب خلال المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا لعام ٢٠٢١ (HLCC-2021). ويحدِّد إطار الأداء المقترح في مجال السلامة مستوى طموح مشترك رفيع المستوى للأداء في مجال السلامة ومجالات التركيز ومستويات الأداء المستهدفة ومؤشرات أداء رئيسية (KPIs) تغطي جميع جوانب منظومة الطيران، مما يسمح للخطة العالمية للملاحة الجوية بالنظر في الجوانب المتعلّقة بالسلامة بطريقة متكاملة ضمن مجالات أدائها الرئيسية العشرة (KPAs) الأخرى. كما يوفر، في الوقت ذاته، مصطلحات مشتركةً في مجال السلامة من أجل الخطة العالمية للملاحة الجوية والخطة العالمية للسلامة الجوية، مما يعزز الاتساق بين الخطتين العالميتين.

٢-٤ ويرد في المرفق (أ) بورقة العمل هذه موجز للتحديث المقترح لمجال الأداء الرئيسي المتعلّق بالأداء في الخريطة العالمية للملاحة الجوية، بما في ذلك مستوى جديد من مستويات الأداء الطموح، بالإضافة إلى عدَد من مجالات التركيز الجديدة ومستويات الأداء المستهدفة ومؤشرات الأداء الرئيسية الجديدة. ويرد مزيد من التفاصيل عبر الرابط التالي: https://www4.icao.int/ganpportal/GIPEGSafetyPerformanceFrameworkAnalysis.

[٢] مجالات الأداء الرئيسية الأحد عشر (KPAs) هي: السلامة، والأمن، والبيئة، ومردودية التكلفة، والسعة، والكفاءة، والتحصين الإلكتروني، والقدرة على التنبؤ، وحق الانتفاع والإنصاف، ومشاركة أوساط إدارة الحركة الجوية، والقابلية للتشغيل البيني على الصعيد العالمي.

٢-٥ ومن أجل الحفاظ على حداثة إطار الأداء في الخطة العالمية للملاحة الجوية وتحسين الشفافية، يقترح إجراء عملية لتحديث هذا الإطار بما يتماشى مع عملية التحديث المعتمدة لإطار حزم التحسينات في منظومة الطيران (انظر الفقرة ٢-١٣). وهذه العملية لتحديث إطار الأداء في الخطة العالمية للملاحة الجوية متاحة عبر البوابة الإلكترونية للخطة العالمية للملاحة الجوية (انقر هنا).

اللبنات الأساسية (BBBs) وبرنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP)

٢-٦ تتضمن الطبعة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية إطار اللبنات الأساسية (BBBs) الذي يحدد الأساس لأي نظام ملاحة جوية قوي من خلال تحديد خدماته الأساسية التي يتعين توفيرها للطيران المدني الدولي وفقا لقواعد الإيكاو القياسية. وتتحدد هذه الخدمات الأساسية في مجالات المطارات وإدارة الحركة الجوية والبحث والإنقاذ والأرصاد الجوية ومعلومات الطيران، ويجري تنفيذها وفقا للخطط الإقليمية للملاحة الجوية. وبالإضافة إلى الخدمات الأساسية، يحدد إطار اللبنات الأساسية المستخدمين النهائيين لهذه الخدمات بالإضافة إلى الأصول (البنية التحتية للاتصالات والملاحة والاستطلاع) اللازمة لتوفير هذه الخدمات.

٢-٧ وفي عام ١٩٩٩، أطلقت الإيكاو البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) استجابةً للشواغل الواسعة النطاق بشأن فعالية مراقبة السلامة الجوية في جميع أنحاء العالم. وتركز عمليات التدقيق التي تجرى في إطار هذا البرنامج على قدرة الدولة على توفير مراقبة السلامة من خلال تقييم ما إذا كانت الدولة قد نفذت العناصر الحاسمة (CEs) للجهاز الحكومي لمراقبة السلامة الجوية بفعالية واتساق. وتتمكن الدولة بتنفيذها لهذا البرنامج من ضمان تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو في مجال السلامة وما يرتبط بها من إجراءات وإرشادات.

٢-٨ ومن أجل توفير حلقة الوصل بين الجانبين الأساسيين من جوانب أي نظام ملاحة جوية قوي المتمثلين في تقديم الخدمات الأساسية للطيران المدني الدولي وقدرة الدولة على الإشراف عليها، أجرت الإيكاو مطابقة للخدمات الأساسية المبينة في إطار اللبنات الأساسية مع أسئلة البروتوكول (PQs) الخاصة ببرنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP). وتشير نتيجة هذه المطابقة إلى أن اللبنات الأساسية تتعلق في المقام الأوَّل بالعنصر الحاسم السادس – "الالتزامات فيما يخص منح الإجازات والتراخيص والتصاريح والموافقات" والعنصر الحاسم السابع – "الالتزامات فيما يخص الرقابة"، وذلك على النحو الوارد بشكل مفصَّل في هذه البوابة الإلكترونية: https://www4.icao.int/ganpportal/bbbsusoapmapping. وتسهل هذه المطابقة إجراء تحليل لدراسة مدى تأثُّر أداء السلامة بتوفير خدمات الملاحة الجوية الأساسية والقدرة على الإشراف عليها. ويقاس مدى توفير خدمات الملاحة الجوية الأساسية من جانب مقدِّم خدمات الملاحة الجوية من خلال أوجه القصور في مقابل الخطط الإقليمية للملاحة الجوية، بينما تقاس قدرة الدول على الإشراف على تقديم هذه الخدمات من خلال قياس نسبة التنفيذ الفعَّال (EI). ويمكن قياس نتائج كلا الجانبين بشأن أداء السلامة من خلال مؤشرات الأداء الرئيسية المقترحة في المرفق (أ) بهذه الورقة.

إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU) وإطار اللبنات الأساسية (BBB)

٢-٩ وافقت الجمعية العمومية للإيكاو خلال دورتها الأربعين على عملية تحديث إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران المتاحة عبر البوابة الإلكترونية للخطة العالمية للملاحة الجوية (انقر هنا). ووفقا لهذه العملية، من المقرر تحديث هذا الإطار خلال دورة زمنية مدتها ثلاث سنوات، ويعتبر التحديث الحالي طفيفا.

٢-١٠ ووفقا لعملية التحديث، جرى تحديث إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران من خلال حملة تضمَّن نطاقها تحديث محتوى إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران من منظور واقعي، مثل التأخيرات في العمليات، وتغيير الأوصاف؛ واستعراض الاتساق والاكتمال والفهم؛ وإعداد النطاق/الخطة للتحديث (الرئيسي) التالي. ويمكن الاطلاع على تقرير الحملة، بما في ذلك نتائجها،

عبر البوابة الإلكترونية للخطة العالمية للملاحة الجوية (انقر هنا). كما أسفر استعراض إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران عن تحديث إطار اللبنات الأساسية الوارد في التقرير.

٣- آفاق الطبعة الثامنة للخطة العالمية للملاحة الجوية

٣-١ يقر المستوى الاستراتيجي العالمي للخطة العالمية للملاحة الجوية بإدارة المعلومات الرقمية والترابط الكامل من خلال شبكة الإنترنت الخاصة بالطيران كخطوات أساسية نحو نظام شامل لإدارة الأداء[٣]. وفي نظام ملاحة جوية رقمي مترابط بالكامل، تشكّل التهديدات الإلكترونية، التي تتطور بشكل مستمر من خلال تحليل التوجهات والسلوكيات الإلكترونية، خطراً على سلامة عمليات الطيران ويجب التطرق إليه. وبالإضافة إلى السلامة، تعتبر البيئة والأمن من مبادئ الطيران الأساسية التي تنطوي عليها الخطة العالمية للملاحة الجوية.

٣-٢ وشكّلت أزمة فيروس كورونا عائقاً بالنسبة إلى سلامة نظام الطيران وقدرته على الصمود. وبالإضافة إلى ذلك، نظراً إلى الأثر الاقتصادي لجائحة فيروس كورونا على قطاع الطيران، كان لا بد من إعادة تقييم الأولويات على المستويين الاقليمي والوطني التي قد تؤدي إلى عدم تحقيق رؤية الخطة العالمية للملاحة الجوية.

٣-٣ وحرصاً على ضمان التقدم المتواصل لشبكة الملاحة الجوية، يقترح إعداد منهج جديد لتحقيق الرؤية ومستويات الأداء الطموح الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية. وبالتالي، يقترح أن تركز الطبعة التالية للخطة العالمية على البيئة والقدرة على الصمود، وأن تشمل إدخال التحسينات التالية إلى الهياكل:

أ) إعداد حلقة وصل بين المستويين الفني والاستراتيجي على المستوى العالمي؛

ب) الاستفادة من فرص الابتكار من أجل اعتماد تكنولوجيات ناشئة ومراعاة النظم الوافدة حديثاً؛

ج) تحسين بعد الأداء حرصاً على تخصيص الموارد بالشكل الأمثل؛

د) إعداد سيناريوهات التطور من أجل تأمين الفرص لإحراز قفزة نوعية، أي التحديث السريع من خلال اعتماد نظم حديثة بدون اتخاذ خطوات متوسطة؛

هـ) مواصلة العمل على ضمان توافق الخطة العالمية للملاحة الجوية مع الخطط العالمية الأخرى للإيكاو.

٤- قرار الجمعية العمومية

٤-١ وفقاً لقرار الجمعية العمومية ٤٠-١، 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 (ب) بهذه الورقة على الخطة العالمية للملاحة الجوية، ليحل محل قرار الجمعية العمومية ٤٠-١: تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية.

٤-٢ وعند استعراض القرار الوارد في المرفق، ولأغراض هذه الورقة، يرجى الرجوع فقط إلى الديباجة والمرفق (ب) الذي يتناول تحديداً الخطة العالمية للملاحة الجوية.

---

[٣] راجع استراتيجية الخطة العالمية للملاحة الجوية (النسخة الإنجليزية) – خريطة الطريق النظرية (icao.int)
Global Air Navigation Plan Strategy (EN) - THE CONCEPTUAL ROADMAP | Rise (icao.int).

٥- الاستنتاج

٥-١ إن وجود نظام ملاحة جوية عالمي قائم على الأداء وموجه نحو الخدمة ومتقدم فنيا أمر بالغ الأهمية لتحقيق استدامة قطاع الطيران في جميع أنحاء العالم. وإقرارا بأن السلامة تعتبر من إحدى الركائز الأساسية لأداء الطيران، فضلا عن تزايد أهمية القدرة على الصمود في ظل نظام إيكولوجي للطيران شديد الترابط، تقدم الطبعة السابعة من الخطة العالمية للملاحة الجوية إطارا محدثا لأداء السلامة وعملية تحديثه، وتدعم أهمية وجود أساس قوي لشبكة الملاحة الجوية، وتقدم تحديثا طفيفا للبنات الأساسية وحزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU).

٥-٢ وعلى ضوء الصعوبات التي تواجهها أوساط الطيران لتحقيق الرؤية المبينة في الخطة العالمية للملاحة الجوية، يقترح أن تنطوي الطبعة الثامنة من الخطة العالمية للملاحة الجوية على منهج جديد يركز على البيئة والقدرة على الصمود، مع العمل على تحقيق رقمنة شبكة مترابطة بالكامل في مجال الملاحة الجوية.

— — — — — — — —

APPENDIX A

PROPOSED UPDATE OF THE GANP PERFORMANCE FRAMEWORK

Note. — Please note that only the bolded text with a grey highlight are proposed to be included in the seventh edition of the GANP.

1. The proposed update to the Global Air Navigation Plan (GANP) performance framework focuses on safety, one of the eleven Key Performance Areas (KPAs) of the GANP. The sixth edition of the GANP includes a safety performance ambition and safety performance objectives related to the operational improvements defined in the Aviation System Block Upgrade (ASBU) framework.

2. The main goal of this update to the safety performance framework in the GANP is to contribute to the coherency and consistency related to performance management aspects shared by the GANP, the Global Aviation Safety Plan (Doc 10004) and the Commercial Aviation Safety Team (CAST)/ International Civil Aviation Organization (ICAO) Common Taxonomy Team (CICTT)[1].

3. Safety performance ambition

3.1 Performance ambitions are outlined in the Global Strategic Level of the GANP. They are qualitative statements providing global priorities on the performance evolution of the global air navigation system. They should not be seen as a target to continuously monitor and report performance against, but rather as a catalyst for change.

3.2 Both the safety performance ambition and the aspirational safety goal, in the GANP and the GASP, respectively, seek the improvement of safety performance. However, the current safety ambition in the GANP[2] *"Zero ANS-related accidents and a significant 50 per cent reduction of –ANS-related- serious incidents"* shows a difference in scope from the aspirational goal defined by the GASP *"Achieve and maintain zero fatalities in commercial operations by 2030 and beyond"*. In particular: while the performance ambition covers all types of operations, the aspirational goal focuses on commercial operations; while the ambition focuses on air navigation service (ANS)-related causes, the aspirational goal covers all causes and contributing factors to occurrences; and while the ambition covers zero accidents and a reduction in incidents, including the amount of damage and its secondary impact, the aspirational goal focuses on zero fatalities.

3.3 In order to ensure a common direction in safety performance, it is important to harmonize the scope of the safety performance ambition in the GANP to address the combined scope of the GANP and the GASP. Therefore, the safety performance ambition in the sixth edition of the GANP is proposed to be updated as follows:

"Achieve continual safety performance improvement in aviation in each ICAO region"

[1] Historically, in accident and incident investigations, safety occurrences are categorized in a different way namely using the CICTT occurrence categories Welcome (intlaviationstandards.org).

[2] While the highest safety expectation was referred to as safety performance ambition in the GANP, in the GASP it was called aspirational safety goal.

4. Safety focus areas

4.1 Focus areas are outlined in the global technical level of the GANP. They identify and delineate the broad areas in which there are intentions to establish a performance policy via the definition of performance objectives. There is a need for a minimum number of focus and sub-focus areas to attach the performance objectives within the sixth edition of the GANP and the goals in the GASP as well as to cover the areas in which safety data is collected and reported related to the CICTT.

4.2 The sixth edition of the GANP did not define safety focus areas. Therefore, in order to avoid overlapping of performance policies, the following focus and sub-focus areas within the safety KPA are proposed to be included in the seventh edition of the GANP:

KPA: Safety

Operational safety outcomes

- **Flight operations safety**
  - **Safety of traditional operations**
  - **Safety of new entrants**
    - **Safety of remotely piloted aircraft systems (RPAS) operations**
    - **Safety of very low level operations (typically operating below 500ft AGL)**
    - **Safety of higher airspace operations**
    - **Safety of advanced and urban air mobility**
- **Aerodrome operations safety**
- **Air navigation service provision safety**
- **Aircraft maintenance safety**
- **Design and manufacturing safety**

Organizational safety processes

- **State safety programme (including safety oversight)**
- **Safety management system**
- **Safety collaboration**

Provision of infrastructure and aviation services

- **Basic Building Blocks**
- **Operational safety improvements**

Note.— The scope within the operational focus areas is limited to aviation safety. For example, while each time an aircraft design flaw is identified during operations would count as an aviation

safety occurrence under design and manufacturing safety, an occupational health and safety event at the manufacturing premises of an aircraft is outside the scope of the design and manufacturing focus area and would not count as an aviation safety occurrence. Processes that impact the aviation safety outcomes should be found under organizational safety.

5. Safety performance objectives

5.1 Performance policy is defined through a set of specific, measurable, achievable, relevant and timely (SMART) objectives.

5.2 The performance objective for the safety KPA in the sixth edition of the GANP is to maintain or improve safety. Aligned with this performance objective, the following generic sub-objectives are defined within the proposed safety focus and sub-focus areas:

Note.— Sub-objectives in bold with grey highlights are new and are proposed to be included in the seventh edition.

- **Maintain or improve operational safety outcomes**
    - **Maintain or improve safety of flight operations**
        - **Maintain or improve safety of traditional operations**
        - **Maintain or improve safety of new entrants**
            - **Maintain or improve safety of remotely piloted aircraft systems (RPAS) operations**
            - Maintain or improve safety of very low-level operations
            - Maintain or improve safety of higher airspace operations
            - **Maintain or improve safety of advanced and urban air mobility**
    - **Maintain or improve safety of aerodrome operations**
    - **Maintain or improve safety of the air navigation service provision**
    - **Maintain or improve safety in aircraft maintenance**
    - **Maintain or improve safety in design and manufacturing**

- **Maintain or improve organizational safety processes**
    - **Strengthen State safety oversight capabilities**
    - **Increase the implementation of States' safety programmes**
    - **Improve safety management systems implementation**
    - **Increase safety enhancement initiatives**
    - **Improve safety collaboration at global, regional and national levels**

- **Maintain or improve the provision of infrastructure and aviation services**
    - **Enhance the implementation of the Basic Building Blocks**
    - **Optimize the implementation of operational safety improvements within the ASBU framework**

5.3 These performance objectives and sub-objectives allow for the mapping of the goals outlined in the GASP as follows:

a) Goal 1 of the GASP "*Achieve a continuous reduction of operational safety risks*" was mapped to the safety performance sub-objective "Maintain or improve safety of traditional flight operations" since the scope of Goal 1 was not limited to the set of five High Risk Categories (HRC) but covered all risk categories (the HRC are a subset of the full set of risk categories);

a) Goal 2 of the GASP *"Strengthen States' safety oversight capabilities"* was mapped to the sub-objective "Strengthen State safety oversight capabilities";

b) Goal 3 of the GASP *"Implement effective State safety programmes"* was mapped to the sub-objective "Increase the implementation of States' safety programmes";

c) Goal 4 of the GASP *"Increase collaboration at the regional level"* was mapped to two sub-objectives "Increase safety enhancement initiatives" and "Improve safety collaboration at global, regional and national levels";

d) Goal 5 of the GASP *"Expand the use of industry programmes and safety information sharing networks by service providers"* was mapped to two sub-objectives: "Improve safety management systems implementation" of the industry and "Improve safety collaboration at global, regional and national levels"; and

e) Goal 6 of the GASP *"Ensure the appropriate infrastructure is available to support safe operations"* was mapped to the sub-objectives: "Strengthen States' safety oversight capabilities", as well as "Enhance the implementation of the Basic Building Blocks" and "Optimize the implementation of operational safety improvements within the ASBU framework" under the sub-objective "Maintain or improve the provision of infrastructure and aviation services".

5.4 In addition, in order to address the CICTT occurrence categories as well as to integrate the safety performance sub-objectives of the GANP sixth edition and the expected safety outcomes from the implementation of certain operational improvements in the ASBU framework, the following performance sub-objective tree is proposed under "Maintain or improve safety of traditional operations":

Note.— Sub-objectives in bold with grey highlights are new and are proposed to be included in the seventh edition of the GANP; New sub-objectives from the mapping of the two approaches are marked with (*); those marked with (**) have safety contributions from ASBU Elements.

- **Maintain or improve safety of traditional operations**
    - **Maintain or improve safety on the ramp (aircraft not moving)**

- Maintain or improve safety during surface movement (**)
  - **Reduce the risk of taxiway and apron aircraft/aircraft collisions**
    - Improve collision avoidance during taxi operations (safety net) (**)
  - **Reduce the risk of other collisions while using taxiways and aprons**
    - **Avoid collisions with ground vehicles and mobile equipment on taxiways and aprons (*)**
    - **Avoid collisions with animals or humans on taxiways and aprons (*)**
    - **Avoid collisions with obstacles and buildings (*)**
    - **Avoid encounters with FOD and/or patches of poor taxiway or apron condition (*)**
  - **Reduce the risk of non-collision related occurrences associated with incorrect or unsafe usage of taxiways and aprons**
    - Avoid incorrect taxiing (cases of non-conformance with clearance) (**)
    - Avoid flights attempting to land/take-off on/from taxiways
    - Improve early detection of conflicting ATC Clearances (CATC) related to taxi operations (**)
- Maintain or improve safety on the runway (**)
  - **Reduce the risk of runway aircraft/aircraft collisions**
    - Improve runway collision avoidance (safety net) (**)
  - **Reduce the risk of other collisions while using the runway**
    - Improve runway collision avoidance (safety net) (**)
    - **Avoid bird strike while on the runway (*)**
    - **Avoid collisions with animals or humans on the runway (*)**
    - **Avoid encounters with FOD and/or patches of poor RWY condition (*)**
    - **Avoid wake vortex encounters on the runway (*)**
  - **Reduce the risk of non-collision related occurrences associated with incorrect or unsafe usage of runways**
    - Reduce number of runway incursions

- Avoid incorrect entries of aircraft or vehicles onto the runway protected area (without or contrary to ATC clearance or due to incorrect ATC clearance) (**)
- Avoid incorrect presence of vacating aircraft or vehicles onto the runway protected area (**)
- Avoid incorrect runway crossings by aircraft or vehicles (without or contrary to ATC clearance or due to incorrect ATC clearance) (**)
- Avoid incorrect spacing between successive arriving or arriving and departing or departing and arriving or successive departing aircraft
- Avoid landings without ATC clearance
- Avoid landings on wrong runway at right airport
- Avoid landings at wrong airport
- Avoid take-offs without ATC clearance

▪ Improve early detection of conflicting ATC Clearances (CATC) related to runway usage (**)

▪ Avoid runway excursions

- **Maintain or improve safety in the air**
  - **Reduce the risk of mid-air collisions (aircraft/aircraft)**
    - ▪ Improve mid-air collision avoidance (safety net) (**)
    - ▪ Improve separation provision (at a planning horizon > 2 minutes) (**)
    - ▪ Improve early detection of conflicting ATC Clearances (CATC) (en-route / departure / approach) (**)
  - **Reduce the risk of other collisions while airborne**
    - ▪ **Avoid bird strike while airborne (*)**
    - ▪ Avoid vertical & lateral navigation errors during flight (cases of non-conformance with clearance) (**)
    - ▪ Avoid unauthorized penetration of segregated airspace (**)
    - ▪ Avoid controlled flight into terrain (CFIT) and obstacle collision risk (**)
  - Reduce the risk of non-collision related occurrences
    - ▪ Avoid hazardous weather (including turbulence)
    - ▪ Avoid volcanic ash

- Avoid en-route wake vortex encounters (**)
- Avoid exposure to hazardous space weather
- **Avoid exposure to laser light (*)**
- **Avoid being shot down (*)**
- **Avoid flight into conditions which are in itself non-hazardous, but beyond the capabilities of aircraft or crew (*)**

- **Maintain or improve safety on-board**

Note.— The GANP performance framework is a living framework to be updated through a proposed Maintenance process (see paragraph 2.5 of the working paper). Performance indicators can be mapped at any level of the performance objectives and sub-objectives tree, however, they should be mapped at the lowest level possible.

6. Safety key performance indicators (KPIs)

6.1 Some objectives require precisely defined numerical performance indicators, which serve to establish quantitative measures that, collectively, will indicate progress towards achieving an objective. In order to facilitate this task, the sixth edition of the GANP contains, in its global technical level, a list of 19 KPIs[3] within the KPAs of capacity, efficiency and predictability. These KPIs are associated to the generic performance objectives in the GANP and can be tailored to regional and national instantiated performance objectives.

6.2 The following safety KPIs are proposed to be included in the seventh edition of the GANP:

KPI ID	**KPI20**
KPI Name	**Number of aircraft accidents**
Definition	'Accident' is defined in ICAO Annex 13, Chapter 1-Definitions ADREP: Accident Data Report
Measurement Units	Number of accidents / year
Operations measured	Aircraft accidents during all flight phases that occurred in a year within the State/Region of occurrence.
Variants	Variant 1 (GASP): Aircraft MTOW > 2 250 kg 1.1 National accident occurrence level 1.2 Regional accident occurrence level Variant 2: All aircraft 2.1 National accident occurrence level 2.2 Regional accident occurrence level
Object(s) characterized	The KPI is typically computed for individual State, or Region (selection/grouping based on geography)
Utility of the KPI	High-level measurement of safety performance of the aviation system as a whole.
Parameters	None
Data requirement	For each reported occurrence: Date of occurrence Occurrence Category State of occurrence

[3] The list and details of the KPIs are available at https://www4.icao.int/ganpportal/ASBU/KPI.

KPI ID	KPI20
Data feed providers	ICAO ADREP database iSTARS Application "ADREP et al."
Formula/ algorithm	Count accidents if: a) The local date of occurrence is in between 01 January and 31 December of the year in question; b) It is of the type that is notifiable to ICAO; c) The circumstances of the accidents match the definition of Annex 13 definition of 'Accident'; and d) If variant 1, the aircraft involved in the accident is of maximum take-off mass of over 2 250 kg.
References and examples of use	ADREP: Accident Data Report https://www.eurocontrol.int/archive_download/all/node/12148 https://www.eurocontrol.int/archive_download/all/node/9360#page45 https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/easa_asr_2020.pdf https://www.gcaa.gov.ae/_layouts/download.aspx?SourceUrl=/EN/epublication/EPublications/Civil%20Aviation%20Regulations%20(CARs)/CAR%20X%20-%20SAFETY%20MANAGEMENT%20SYSTEM%20(SMS)%20REGULATIONS/CAR-SMS%20-%20SAFETY%20MANAGEMENT%20SYSTEM%20-%20ISSUE%2006%20(corrected).pdf

KPI ID	KPI21
KPI Name	**Number of runway incursions**
Definition	Number of occurrences at an aerodrome involving the incorrect presence of an aircraft, vehicle, or person on the protected area of a surface designated for the landing and take-off of aircraft. (CICTT Taxonomy definition)
Measurement Units	Number of runway incursions / year
Operations measured	The actual number of runway incursions at an aerodrome
Variants	None
Object(s) characterized	The KPI is computed for individual aerodrome
Utility of the KPI	This KPI gives an indication of the incorrect or unsafe usage of the runways and of the safety performance improvement on the runway.
Parameters	None
Data requirement	For each reported occurrence: Date of occurrence Airport of occurrence
Data feed providers	Airports and airlines
Formula/ algorithm	Count number of runway incursions: a) the local date of occurrence in between 01 January and 31 December of the year in question; and b) the circumstances of the occurrence match the definition of CICTF 'RI'; or the occurrence category has been determined to be runway incursion – vehicle, aircraft or person (RI-VAP).
References and examples of use	https://www.mot.gov.sg/docs/default-source/default-document-library/runway-incursion-by-vehicle-in-seletar-airport-7-apr-2018-final-reportcecc69af7fde4718ad39b5127822a05f.pdf https://www.eurocontrol.int/archive_download/all/node/12148 https://www.eurocontrol.int/archive_download/all/node/9360#page45 https://www.gcaa.gov.ae/_layouts/download.aspx?SourceUrl=/EN/epublication/EPublications/Civil%20Aviation%20Regulations%20(CARs)/CAR%20X%20-%20SAFETY%20MANAGEMENT%20SYSTEM%20(SMS)%20REGULATIONS/CAR-SMS%20-%20SAFETY%20MANAGEMENT%20SYSTEM%20-%20ISSUE%2006%20(corrected).pdf

KPI ID	KPI22
KPI Name	**Number of runway excursions**
Definition	Number of veer offs or overruns of the runway surface.
Measurement Units	Number of runway excursions / year
Operations measured	• Only applicable during either the takeoff or landing phase. • The excursion may be intentional or unintentional. For example, the deliberate veer off to avoid a collision, brought about by a Runway Incursion. In this case, code both categories. • Use RE in all cases where the aircraft left the runway/helipad/helideck regardless of whether the excursion was the consequence of another event.
Variants	None
Object(s) characterized	The KPI is computed for individual aerodrome
Utility of the KPI	This KPI gives an indication of the incorrect or unsafe usage of the runways and of the safety performance improvement on the runway.
Parameters	None
Data requirement	For each reported occurrence: Date of occurrence Airport of occurrence
Data feed providers	Airports and airlines
Formula/ algorithm	Count number of runway excursions: a) the local date of occurrence in between 01 January and 31 December of the year in question; b) the circumstances of the occurrence match the definition of CICTT 'RE'; and c) the Occurrence Category has been determined to be runway excursion (RE).
References and examples of use	https://www.mot.gov.sg/docs/default-source/default-document-library/t-50-runway-excursion-in-changi-airport-6-feb-18-final-report.pdf https://www.eurocontrol.int/archive_download/all/node/12148 https://www.eurocontrol.int/archive_download/all/node/9360#page45 https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/easa_asr_2020.pdf https://www.gcaa.gov.ae/_layouts/download.aspx?SourceUrl=/EN/epublication/EPublications/Civil%20Aviation%20Regulations%20(CARs)/CAR%20X%20-%20SAFETY%20MANAGEMENT%20SYSTEM%20(SMS)%20REGULATIONS/CAR-SMS%20-%20SAFETY%20MANAGEMENT%20SYSTEM%20-%20ISSUE%2006%20(corrected).pdf

KPI ID	KPI23
KPI Name	**Number of airprox/TCAS alert/loss of separation/near midair collisions/midair collisions (MAC)**
Definition	Number of airproxes, TCAS alerts, loss of separation as well as near collisions or collisions between aircraft in flight.
Measurement Units	Number of airprox/TCAS alert/loss of separation/near midair collisions/midair collisions (MAC) / year
Operations measured	• Includes all collisions between aircraft while both aircraft are airborne. • Both air traffic control and cockpit crew separation-related occurrences are included. • Genuine TCAS alerts are included here.
Variants	Variant 1: Number of airproxes Variant 2: TCAS alerts Variant 3: loss of separation Variant 4: near midair collisions Variant 5: midair collisions (MAC)
Object(s) characterized	The KPI is computed for volumes of airspace as designated by the State.
Utility of the KPI	This KPI gives an indication of safety performance improvement in the air.
Parameters	None
Data requirement	For each reported occurrence: Date of occurrence

KPI ID	KPI23
	FIR of occurrence
Data feed providers	ANSPs and airlines
Formula/ algorithm	Count number of airproxes, TCAS alerts, loss of separation as well as near collisions or collisions between aircraft in flight: a) the local date of occurrence in between 01 January and 31 December of the year in question; b) the circumstances of the occurrence match the definition of CICTT 'MAC'; and c) the Occurrence Category has been determined to be airprox/TCAS alert/loss of separation/near midair collisions/midair collisions (MAC).
References and examples of use	https://www.eurocontrol.int/archive_download/all/node/9360#page45 https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/easa_asr_2020.pdf https://www.gcaa.gov.ae/_layouts/download.aspx?SourceUrl=/EN/epublication/EPublications/Civil%20Aviation%20Regulations%20(CARs)/CAR%20X%20-%20SAFETY%20MANAGEMENT%20SYSTEM%20(SMS)%20REGULATIONS/CAR-SMS%20-%20SAFETY%20MANAGEMENT%20SYSTEM%20-%20ISSUE%2006%20(corrected).pdf

— — — — — — — —

A41-WP/45
TE/3
Appendix B

المرفق (ب)

مشروع قرار معروض على الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية لاعتماده

القرار ٤١-xx: تخطيط الايكاو 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؛

وإشارة إلى قيام المجلس بإقرار طبعة الفترة ~~الرابعة~~ ٢٠٢٣-٢٠٢٥ من الخطة العالمية للسلامة الجوية وإقرار الطبعة السابعة ~~السادسة~~ من الخطة العالمية للملاحة الجوية؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تقر** طبعة الفترة ~~الرابعة~~ ٢٠٢٣-٢٠٢٥ من الخطة العالمية للسلامة الجوية للسلامة والطبعة ~~السادسة~~ السابعة للخطة 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، مع ضمان الاستقرار اللازم؛

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 وتطبيق الخطط ~~التنفيذ~~ الإقليمية وشبه الإقليمية والوطنية وبالتالي ضمان اتساق وتناسق وتنسيق الجهود الرامية إلى تحسين كفاءة وسلامة وسعة الطيران المدني الدولي؛

٥- **تحثّ** 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 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- **تحثّ** 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- **تكلّف** الأمين العام بالترويج للخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية وإتاحتهما والإبلاغ عنهما بفعالية؛

١٠- **تعلن** أن قرار الجمعية العمومية هذا يحل محل قرار الجمعية العمومية ٤٠-١ ~~٣٩-١٢~~ 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 ~~٤٠-٤~~ ٤١-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؛

ومع إدراك أن عدداً كبيراً من الدول والأقاليم تضع خططاً جديدة لتحديث الملاحة الجوية في دولها وأقاليمها:

فإن الجمعية العمومية:

١- **تكلّف** المجلس أن يستخدم الإرشادات الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية من أجل وضع برنامج العمل الفني للإيكاو وتحديد أولوياته في مجال الملاحة الجوية؛

٢- **تحثّ** 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- **تكلّف** المجلس بنشر نتائج التحليل بشأن أدوات متابعة الأداء على المستوى الإقليمي، على أن ~~وفي تقرير سنوي للملاحة الجوية العالمية~~ يشمل ذلك، كحد أدنى، أولويات التنفيذ الأساسية والمنافع البيئية المرتبطة بتنفيذ التحسينات التشغيلية المحددة في إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران؛

٨- **تحثّ** الدول التي تعكف على وضع خطط جديدة للملاحة الجوية، بغرض تحديث نظم الملاحة الجوية لديها أن تنسق مع الإيكاو وتوائم خططها من أجل ضمان المواءمة والاتساق على الصعيدين الإقليمي والعالمي؛

٩- **توجه** المجلس إلى مواصلة تطوير الخطة العالمية للملاحة الجوية مع الحرص على مواكبتها التطورات التكنولوجية والاحتياجات التشغيلية.

— انتهى —