



## الجمعية العمومية — الدورة الحادية والأربعون

### اللجنة الفنية

البند رقم ٣٠: سلامة الطيران وسياسة الملاحة الجوية  
١-٣٠: الخطة العالمية لسلامة الجوية وتنفيذ الخطط الإقليمية والوطنية لسلامة الجوية

التوجُّه الاستراتيجي العالمي في مجال السلامة:  
إقرار طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ من الخطة العالمية لسلامة الجوية  
(ورقة مقدمة من مجلس الإيكاو)

#### الموجز التنفيذي

تحدد الخطة العالمية لسلامة الجوية (GASP, Doc 10004) استراتيجية الإيكاو لسلامة الجوية دعماً لتحديد أولويات السلامة الجوية وتحسينها المستمر. وهي توفر الإطار الذي يجري على أساسه وضع الخطط الإقليمية والوطنية لسلامة الجوية وتنفيذها. وفي ٢٠٢٢/٦/٦، وافق المجلس على طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ (الإصدار الرابع) من الخطة العالمية لسلامة الجوية، التي يرد الرابط إليها في المرفق (أ) بورقة العمل هذه. كما يرد في المرفق (ب) النص المنقح لقرار الجمعية العمومية ٤٠-١ بشأن تخطيط الإيكاو العالمي لسلامة والملاحة الجوية.

الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

أ) إقرار طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ من الخطة العالمية لسلامة الجوية (GASP, Doc 10004)، التي يرد الرابط إليها في المرفق (أ) بورقة العمل هذه، باعتبارها التوجه الاستراتيجي العالمي لسلامة؛  
ب) اعتماد التنقيح المقترح لقرار الجمعية العمومية ٤٠-١ على النحو الوارد في المرفق (ب) حتى نهاية المرفق (أ) من القرار المقترح.

الأهداف الاستراتيجية:	تتعلق ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي الخاص بالسلامة.
الآثار المالية:	سيجري تنفيذ الأنشطة المذكورة في ورقة العمل هذه رهناً بالموارد المتاحة في الميزانية البرنامجية العادية للفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ و/أو المساهمات من خارج الميزانية.
المراجع:	الوثيقة Doc 10160 - التقرير الصادر عن المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا (مونتريال، ١٢ إلى ٢٢/١٠/٢٠٢١) الوثيقة Doc 10140 - القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٤/١٠/٢٠١٩) الوثيقة Doc 10004 - الخطة العالمية لسلامة الجوية

## ١- المقدمة

١-١ قرار الجمعية العمومية ٤٠-١: تقرر الإيكاو بأهمية تحقيق أطر عالمية لدعم هدف الإيكاو الاستراتيجي بشأن السلامة. ووفقا لهذا القرار، تعرض الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP, Doc 10004) التوجّه الاستراتيجي العالمي في مجال السلامة. ويحث هذا القرار الدول الأعضاء والأقاليم<sup>١</sup> على تنفيذ خطط وطنية وإقليمية للسلامة الجوية، على التوالي، بما يتسق مع الخطة العالمية للسلامة الجوية من أجل الحد باستمرار من الوفيات، ومن مخاطر وقوع حالات الوفاة.

٢-١ واتساقا مع قرار الجمعية العمومية ٤٠-١، تجري الإيكاو تنقيحاً للخطة العالمية للسلامة الجوية كل ثلاث سنوات لضمان الحفاظ على أهميتها وبقائها ملائمة لأوساط الطيران. وتتضمن ورقة العمل هذه سلسلة من التعديلات المقّمة إلى الجمعية العمومية بشأن طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ من الخطة العالمية للسلامة الجوية بغرض إقرارها.

## ٢- عملية تنقيح الخطة العالمية للسلامة الجوية

١-٢ تم تطوير الخطة العالمية للسلامة الجوية وتنقيحها من خلال الجهود التي بذلتها مجموعة الدراسة المعنية بالخطة العالمية للسلامة الجوية (مجموعة الدراسة) (GASP-SG)، وهي مجموعة خبراء مشتركة بين الأوساط التنظيمية والصناعية شكاكتها الإيكاو بغرض ضمان أن تعكس الخطة ومحتواها احتياجات قطاع الطيران على المستويات الدولية والإقليمية والوطنية. وكان قد سبق أن عرضت المواضيع المقترحة لطبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ من الخطة العالمية للسلامة الجوية بالإضافة إلى التحديث المقترح بشأن أهداف الخطة وغاياتها ومؤشراتها على المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا لعام ٢٠٢١ (المؤتمر) (HLCC 2021) الذي عقد افتراضيا خلال الفترة ١٢-٢٢/١٠/٢٠٢١، وذلك من أجل تلقي تعليقات أوسع نطاقا من الدول والمنظمات الدولية. وفي إطار التحضير لهذا المؤتمر، أجرت الإيكاو دراسة استقصائية عبر استبيان إلكتروني حول تحديث الخطة العالمية للسلامة الجوية. وقد أتاح هذا الاستبيان فرصة لأصحاب المصلحة الرئيسيين لتقديم آراء وتعليقات محددة بشأن طبعة ٢٠٢٢-٢٠٢٣ من الخطة العالمية للسلامة الجوية إلى جانب تقديم مقترحات بشأن طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ منها.

٢-٢ وقد استتبّط من ورقات عمل المؤتمر ما يصل في مجمله إلى ٣٥ توصية تضمنت مقترحات لتنقيح الخطة العالمية للسلامة الجوية، فضلا عن تحديث المواد الإرشادية لدعم تنفيذ الخطط الوطنية والإقليمية للسلامة الجوية. وقد وافق المؤتمر على ضرورة قيام مجموعة الدراسة ببحث الوسائل المناسبة لمراعاة الآراء من المؤتمر والاستبيان تمهيدا لإقرارها لاحقا في الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية.

٣-٢ وخلال الاجتماع الثامن لمجموعة الدراسة (GASP-SG/8)، الذي عقد افتراضيا خلال الفترة ١٦-١٨/١١/٢٠٢١، استعرضت المجموعة توصيات المؤتمر متابعة منها لتنفيذ هذه التوصيات. وقامت بتحليل كل توصية من حيث القصد وترابطها مع التوصيات الأخرى. ثم صنفت كل توصية وفقا للتصنيف التالي، مما يؤدي إلى اتخاذ إجراء محدد:

(أ) يتعيّن معالجة هذه التوصية في طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ من الخطة العالمية للسلامة الجوية — توجّب على مجموعة الدراسة معالجة هذه التوصية خلال اجتماعها الثامن (GASP-SG/8) واقتراح نتيجة؛

(ب) هذه التوصية مؤجلة إلى طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية للسلامة الجوية — ستتولى مجموعة الدراسة معالجة هذه التوصية في أثناء عملية إعداد الطبعة التالية من الخطة العالمية للسلامة الجوية؛

<sup>١</sup> في سياق الخطة العالمية للسلامة الجوية، يشير مصطلح "الإقليم" إلى مجموعة من الدول و/أو الكيانات التي تعمل معا على تعزيز السلامة داخل منطقة جغرافية.

ج) يتعيّن معالجة هذه التوصية في الأدوات والمواد الإرشادية — ستتولى مجموعة الدراسة معالجة هذه التوصية عند تحديث الوثائق والأدوات، مثل دليل إعداد الخطط الإقليمية والوطنية للسلامة الجوية (Doc 10131)؛

د) يتعيّن إرسال (التوصية إلى)/(تنسيقها مع) أفرقة الخبراء الأخرى — ستتولى الأمانة العامة التواصل داخل الإيكاو والعودة إلى مجموعة الدراسة بأي تحديث أو معلومات. وقد تتطلب هذه التوصيات إجراء مزيد من التدخلات من جانب مجموعة الدراسة؛

هـ) يتعيّن معالجة هذه التوصية من خلال اتصالات/أنشطة الأمانة العامة لتعزيز السلامة — ستجري الأمانة العامة دراسة لاستكشاف الحاجة إلى اتصالات الإيكاو أو أنشطتها الترويجية (مثل حلقات العمل) لتلبية طلبات الدول الأعضاء أو أصحاب المصلحة الآخرين المتعلقة بالحصول على مزيد من المعلومات.

٤-٢ واتبعت مجموعة الدراسة الممارسة ذاتها فيما يتعلق بالتعليقات الواردة من الاستبيان، باستخدام مخطط التصنيف ذاته.

٥-٢ ونتيجة لاجتماع مجموعة الدراسة وما تبعه لاحقا من عقد مؤتمرات عن بعد، أصدرت الأمانة العامة مسوّد طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ من الخطة العالمية للسلامة الجوية، وقدمتها إلى لجنة الملاحة الجوية لاستعراضها، ومن ثم إلى المجلس للموافقة عليها. ويقدم القسم الثالث من ورقة العمل هذه موجزا للتعديلات التي أدخلت على طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ من الخطة العالمية للسلامة الجوية ومسوغات هذه التعديلات.

### ٣- التعديلات على طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ من الخطة العالمية للسلامة الجوية

١-٣ تحتفظ طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ من الخطة العالمية للسلامة الجوية ببعض العناصر الرئيسية من الطبعة السابقة لها، مثل الأهداف الستة والفئات الخمس من الحوادث عالية المخاطر.

٢-٣ تم تمديد تاريخ الانتهاء من تحقيق الأهداف التالية نتيجة لتأثير جائحة فيروس كورونا:

أ) الهدف ٢ — تم تمديد أجل تحقيق الغاية ٢-١ (تبلغ الدول معدل تنفيذ فعّال بنسبة ٧٥% بحلول عام ٢٠٢٢) حتى عام ٢٠٢٤؛

ب) الهدف ٣ — تم تمديد أجل تحقيق الغاية ٣-١ (تنفذ الدول أسس برنامج السلامة الوطني بحلول عام ٢٠٢٢) حتى عام ٢٠٢٣؛

ج) الهدف ٤ — تم تمديد أجل تحقيق الغاية ٤-١ (تلتزم الدول المساعدة لتعزيز قدراتها على مراقبة السلامة بحلول عام ٢٠٢٠) حتى عام ٢٠٢٣ مع إعادة الصياغة.

٣-٣ وبالإضافة إلى ذلك، أضيفت أهداف جديدة لتحسين دعم الدول والأقاليم من أجل تحديد التوجّه الاستراتيجي لإدارة السلامة الجوية:

أ) الهدف ٣ — تم إضافة الغاية الجديدة ٣-٢ (إصدار جميع الدول للخطة الوطنية للسلامة الجوية بحلول عام ٢٠٢٤) في إطار هذا الهدف؛

ب) الهدف ٣ — تم إضافة الغاية الجديدة ٣-٣ (تسعي الدول الى تنفيذ برنامج سلامة وطني فعّال بحلول عام ٢٠٢٨) لتحل محل الغاية ٣-٢ من طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢؛

(ج) الهدف ٤ — تم إضافة الغاية الجديدة ٤-٢ (تنشر الأقاليم خطة إقليمية محدثة للسلامة الجوية (RASP) بحلول عام ٢٠٢٣).

٤-٣ وحذفت الغايات التالية:

(أ) الهدف ٢ — الغاية ٢-٢ (حصول جميع الدول على معدل في دليل مراقبة السلامة يزيد على ١، في جميع الفئات بحلول عام ٢٠٢٢). وأشارت مختلف العوامل التي يمكن أن تؤثر في النتائج إلى شواغل بشأن قابليتها للاستخدام، بما في ذلك التغييرات في الأحجام المتوقعة للحركة الجوية الناجمة عن جائحة فيروس كورونا، مما قد يخلق تصورا خاطئا بشأن التحسينات الفعلية في مجال السلامة؛

(ب) الهدف ٤ — الغاية ٤-٣ الحالية (تضطلع الدول بدور نشط في قيادة أنشطة مجموعتها الإقليمية للسلامة الجوية الخاصة بإدارة مخاطر السلامة بحلول عام ٢٠٢٢). وتشمل الغاية الجديدة ٤-٣ (استنادا إلى الغاية ٤-٢ المنقحة) هذه الأنشطة؛ التي ينبغي أن تعكسها أيضا الخطة الإقليمية للسلامة الجوية (RASP)، وبالتالي، فلم تعد هذه الغاية مطلوبة؛

(ج) الهدف ٥ — تم نقل الغاية ٥-٢ (زيادة عدد مقدمي الخدمات المشاركين في برامج تقييم الصناعة بحلول عام ٢٠٢٢) إلى مؤشر يستخدم كمثال في إطار الغاية ٥-١.

٥-٣ وأعيد صياغة غايات أخرى نوعا ما لتوضيح القصد منها. وبالإضافة إلى ذلك، فقد جرى تنقيح نص الخطة العالمية للسلامة الجوية بقصد توضيح استخدام مؤشرات الخطة كأمثلة. كما جرى تنقيح مؤشرات كل غاية من غايات الخطة وخفض عددها.

٦-٣ جرى تنقيح المصطلحات المستخدمة في الخطة العالمية للسلامة الجوية لكي تشمل مصطلح "الفئات العالمية للحوادث عالية المخاطر (G-HRCs)" وحذف مصطلح "فئات إضافية لمخاطر السلامة التشغيلية" واستعيض عنه بعبارة "مخاطر السلامة التشغيلية" وقد أُجريت هذه التغييرات لإدخال، على مستوى رفيع في الخطة العالمية للسلامة الجوية، فكرة مفادها أنه ينبغي للأقاليم والدول أن تنظر في هذه الفئات العالمية للحوادث عالية المخاطر عند تحديد مخاطر السلامة التشغيلية الإقليمية والوطنية.

٧-٣ تتناول طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ من الخطة العالمية للسلامة الجوية تأثير أحداث تعطيل الطيران العالمية على سلامة الطيران والحاجة إلى تعزيز القدرة على الصمود. ومع ذلك، فإن الخطة العالمية للسلامة الجوية لا تغطي أحداث التعطيل بشكل مستفيض، وذلك نظرا لأن الخطة العالمية للسلامة الجوية سريعة التغير بطبيعتها المحددة سلفا، حيث يجري تحديثها كل ثلاث سنوات.

٨-٣ تم تحديث خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية، التي كانت مدرجة سابقا ضمن الخطة العالمية للسلامة الجوية، وأصبحت موجودة الآن في وثيقة مستقلة: خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية (Doc 10161). وبالإضافة إلى ذلك، فقد تم نقل محتوى طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية الذي يقدم إرشادات لتنفيذ خطط السلامة الجوية الوطنية والإقليمية إلى الطبعة الثانية من دليل إعداد خطط السلامة الجوية الإقليمية والوطنية (Doc 10131) مع توسيع نطاقه. ويرد في الخطة العالمية للسلامة الجوية موجز كامل للتعديلات، يقدم مزيدا من المعلومات.

#### ٤- قرار الجمعية العمومية

١-٤ وفقاً لقرار الجمعية العمومية ٤٠-١، تسمح الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية ببلوغ الأهداف الاستراتيجية للمنظمة. ويركز المرفق (أ) من مشروع القرار على الخطة العالمية للسلامة الجوية، ومن ثم فهو يحل محل المرفق (أ) من قرار الجمعية العمومية ٤٠-١: "تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية". وعند استعراض القرار الوارد بالمرفق (ب) في هذه الورقة، ولأغراض هذه الورقة، يرجى الرجوع 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 A41-WP/45 في إطار البند ٣٠ من جدول الأعمال أيضاً.

#### ٥- الاستنتاج

١-٥ تماشياً مع هدف الإيكاو الاستراتيجي الخاص بالسلامة، تعرض طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ من الخطة العالمية للسلامة الجوية الأهداف والغايات العالمية لفترة السنوات الثلاث التي يجب على أساسها إعداد وتنفيذ الخطط الوطنية والإقليمية للسلامة الجوية. وتوفر الخطة العالمية للسلامة الجوية إطاراً للدول والأقاليم وقطاع الطيران من أجل التعاون والتضامن لدعم الدول في إدارة التحديات التنظيمية ومخاطر السلامة التشغيلية. وهي تبين أدوار مسؤوليات الدول والأقاليم وقطاع الطيران. وتمثل خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية، الواردة في الوثيقة Doc 10161، خطة عمل ترمي إلى مساعدة أوساط الطيران على تحقيق أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية من خلال إطار مرجعي متكامل ومشارك من أجل جميع الجهات المعنية.

— — — — —

المرفق (أ)  
الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP)

متوفرة عبر الرابط التالي <https://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/documentation-reference-documents.aspx>

-----

## المرفق (ب)

### مسودة قرار لاعتماده في الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية

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 وللسعة 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 وسعة وكفاءة الطيران المدني هي اتباع نهج تعاوني وتعاضدي ومتناسق في الشراكة مع جميع الجهات المعنية تحت قيادة الإيكاو؛

وإشارةً إلى قيام المجلس بإقرار الطبعة الثالثة الرابعة من الخطة العالمية للسلامة الجوية ولقرار الطبعة السادسة السابعة من الخطة العالمية للملاحة الجوية؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تقر الطبعة الثالثة الرابعة من الخطة العالمية للسلامة الجوية باعتبارها التوجيهات الاستراتيجية العالمية للسلامة والطبعة السادسة السابعة من الخطة 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 الإطار الذي يتم فيه إعداد وتطبيق الخطط الإقليمية وشبه الإقليمية والوطنية وبالتالي ضمان اتساق وتناسق وتنسيق الجهود الرامية إلى تحسين سلامة وسعة وكفاءة 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- تحث 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 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- تكلف الأمين العام بالترويج للخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية ولتاحتها والإبلاغ عنهما بفعالية؛
- ١٠- تعلن أن قرار الجمعية العمومية هذا يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٩=٤٠ ١-٤٠ 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 نظام الطيران المدني الدولي الذي يتسم بالسلامة والمتانة والاستدامة يسهم في التنمية الاقتصادية للدول وصناعاتها؛
- وإقراراً بضرورة الحفاظ على ثقة الجمهور في النقل الجوي من خلال تيسير الحصول على معلومات السلامة ذات الصلة؛
- وإقراراً بأن النهج الاستباقي الذي يتم بمقتضاه وضع استراتيجية لتحديد الأولويات والأهداف والغايات والمؤشرات لمعالجة الصعوبات التنظيمية وإدارة مخاطر السلامة التشغيلية له أهمية قصوى لتحقيق مزيد من التحسينات في السلامة الجوية؛
- وإقراراً بإنشاء الإيكاو لمجموعات إقليمية للسلامة الجوية، مع مراعاة احتياجات الأقاليم المختلفة والبناء على هياكل وأشكال التعاون القائمة فعلاً؛
- وإشارة إلى النية في تطبيق مبادئ لإدارة السلامة نهج قائم على تقييم المخاطر لإدارة السلامة في الخطة العالمية للسلامة الجوية بشكل مستمر كأداة لتحسين السلامة الجوية من خلال التركيز على الإجراءات عندما تكون الحاجة ماسة لها؛
- وإشارة إلى وضع خريطة طريق عالمية للسلامة الجوية، كخطة عمل لمساعدة أوساط الطيران في تنفيذ مبادرات السلامة الواردة في تحقيق أهداف 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- الاستفادة من نظم مراقبة السلامة لاعتماد نهج إدارة السلامة في برامج السلامة الوطنية الخاصة بها؛

### 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 لأوساط الطيران الدولي ينبغي استخدامها استراتيجياً لدعم الدول والأقاليم التي يكون نضجها في مجال مراقبة السلامة ليس على مستوى مقبول التي تلتزم المساعدة لتعزيز قدراتها في مجال مراقبة السلامة أو تيسير عملية تنفيذ برامج السلامة الوطنية؛

٣- تحثّ الدول الأعضاء على 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 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 يحلق 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 المواد الإرشادية والأدوات اللازمة لإعداد وتنفيذ خطط السلامة الجوية الوطنية والإقليمية.

## المرفق (ب)

### الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP)

....

— انتهى —