

الطبعة المؤقتة

أكتوبر ٢٠١٦

القرارات

التي اعتمدها الجمعية العمومية



الجمعية العمومية — الدورة التاسعة والثلاثون

مونتريال، ٩/٢٧ — ٢٠١٦/١٠/٦

منظمة الطيران المدني الدولي

القرارات المعتمدة خلال الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية

الطبعة المؤقتة

الفهرس

القرار	الصفحة
١-٣٩	بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي
٢-٣٩	١ بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ
٣-٣٩	١٧ بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكو المستمرة في مجال حماية البيئة - الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق
٤-٣٩	٢٦ تعديل المادة ٥٠ (أ) من "اتفاقية الطيران المدني الدولي"
٥-٣٩	٣٤ التصديق على بروتوكول تعديل المادة ٥٠ (أ) من "اتفاقية الطيران المدني الدولي"
٦-٣٩	٣٥ تعديل المادة ٥٦ من "اتفاقية الطيران المدني الدولي"
٧-٣٩	٣٦ التصديق على بروتوكول تعديل المادة ٥٦ من "اتفاقية الطيران المدني الدولي"
٨-٣٩	٣٧ تضارب المصالح في الطيران المدني
٩-٣٩	٣٧ الترويج لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩
١٠-٣٩	٣٩ تعزيز اتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠
١١-٣٩	٣٩ البيان الموحد بسياسات الإيكو المستمرة في المجال القانوني
١٢-٣٩	٤٠ تخطيط الإيكو العالمي للسلامة والملاحة الجوية
١٣-٣٩	٤٦ استبدال الهالونات
١٤-٣٩	٤٩ التعاون الإقليمي والمساعدة على سد الثغرات في مجال السلامة مع تحديد الأولويات ووضع أهداف قابلة للقياس
١٥-٣٩	٥١ البيان الموحد بالسياسات المستمرة في مجال النقل الجوي
١٦-٣٩	٥٤ البيان الموحد بسياسات الإيكو في مجال التعاون الفني والمساعدة الفنية
١٧-٣٩	٦٧ برنامج الإيكو للمتطوعين في مجال الطيران
	74

١٨-٣٩	البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران	٧٦
١٩-٣٩	معالجة الأمن الإلكتروني في الطيران المدني	٩٣
٢٠-٣٩	البيان الموحد لسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة فيما يخص التسهيلات	٩٥
٢١-٣٩	معالجة المعدل المنخفض لاستجابة الدول الأعضاء لكتب المنظمة الموجهة إلى الدول	١٠٢
٢٢-٣٩	صياغة وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) وإجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS) والإبلاغ عن الاختلافات	١٠٣
٢٣-٣٩	مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"	١٠٦
٢٤-٣٩	استراتيجية الحد من مخاطر الكوارث وآليات التصدي لها في قطاع الطيران	١٠٨
٢٥-٣٩	مساهمة الطيران في خطة عمل الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠	١٠٩
٢٦-٣٩	تعبئة الموارد	١١١
٢٧-٣٩	مساعدة ضحايا حوادث الطيران وأسْرهم	١١٣
٢٨-٣٩	المعايير المستندة إلى الأداء والمواد الإرشادية بشأن تطهير الطائرات وإجراءات مكافحة ناقلات الأمراض	١١٤
٢٩-٣٩	الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران	١١٥
٣٠-٣٩	"برنامج الإيكاو للمساواة بين الجنسين": تعزيز مشاركة المرأة في قطاع الطيران العالمي	١١٦
٣١-٣٩	اضطلاع الدول الأعضاء بالالتزامات المالية تجاه المنظمة والاحكام التي يجب اتخاذها حيال الدول التي لا تفي بتلك الالتزامات	١١٨
٣٢-٣٩	تعديلات على الصندوق العام للسنوات ٢٠١٧ و ٢٠١٨ و ٢٠١٩	١٢٠
٣٣-٣٩	صندوق رأس المال العامل	١٢٨
٣٤-٣٩	تعديل النظام المالي	١٢٩
٣٥-٣٩	إقرار حسابات المنظمة عن السنوات المالية ٢٠١٣ و ٢٠١٤ و ٢٠١٥ والنظر في تقارير المراجعة الخاصة بها	١٣١
٣٦-٣٩	تعيين المراجع الخارجي للحسابات	١٣٢
٣٧-٣٩	ميزانيات السنوات ٢٠١٧ و ٢٠١٨ و ٢٠١٩	١٣٢
٣٨-٣٩	خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا	١٣٤

القرارات المعتمدة خلال الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية

الطبعة المؤقتة

٣٩-١: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي

لَمَّا كَانَت الجمعية العمومية قد قررت، بموجب قرارها ٣٨-١٧، أن تواصل في كل دورة من دوراتها العادية اعتماد البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة،
وَلَمَّا كَانَ القرار ٣٨-١٧ يتكون من نص تمهيدي وعدد من المرفقات بخصوص موضوعات محددة ولكن مترابطة،
وبالنظر إلى الحاجة إلى التعبير عن التطورات التي استجبت منذ الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية في مجال ضوضاء وانبعاثات محركات الطائرات.

فإن الجمعية العمومية:

١- تَقَرَّر أن مرفقات هذا القرار المذكورة أدناه، مع القرار ٣٩-٢: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ" والقرار ٣٩-٣: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة- خطة التدابير العالمية القائمة على آليات السوق"، تشكل البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة، حسبما كانت هذه السياسات قائمة عند اختتام الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية:

- | | | |
|-------------|---|---|
| المرفق (أ) | — | لمحة عامة |
| المرفق (ب) | — | وضع القواعد والتوصيات والإجراءات والمواد الإرشادية بشأن نوعية البيئة |
| المرفق (ج) | — | السياسات والبرامج المبنية على "النهج المتوازن" للسيطرة على ضوضاء الطائرات |
| المرفق (د) | — | سحب الطائرات النفاثة دون الصوتية التي تتجاوز ضوضاؤها المستويات المنصوص عليها في المجلد الأول من الملحق السادس عشر |
| المرفق (هـ) | — | فرض القيود التشغيلية المحلية للحد من الضوضاء في المطارات |
| المرفق (و) | — | تخطيط وإدارة استخدام الأراضي |
| المرفق (ز) | — | الطائرات الأسرع من الصوت - مشكلة الفرقة الصوتية |
| المرفق (ح) | — | أثر الطيران على نوعية الهواء المحلي |

٢- **تطلب** إلى المجلس أن يعرض على نظر كل دورة عادية تعقدها الجمعية العمومية سياسات وممارسات الإيكاو في مجال حماية البيئة لتستعرضها.

٣- **تعلن** أن هذا القرار مع القرار ٣٩-٢٠٠٢ : "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ" والقرار ٣٩-٣ : "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة- خطة التدابير العالمية القائمة على آليات السوق"، تحل محل القرارين ٣٨-١٧ و ٣٨-١٨.

المرفق (أ)

لمحة عامة

لما كانت ديباجة اتفاقية الطيران المدني الدولي تنص على أن "تطور الطيران المدني الدولي مستقبلا يمكن أن يساعد كثيرا على إيجاد وإبقاء الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبه...."، وأن المادة الرابعة والأربعين من تلك الاتفاقية تنص على أنه ينبغي للمنظمة "العمل على تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية و...على تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي من أجل... تلبية احتياجات شعوب العالم إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصاد".

ولما كان من الممكن تقليل العديد من الآثار الضارة للطيران المدني على البيئة بتطبيق تدابير شاملة تتضمن التحسينات التكنولوجية وإدارة الحركة الجوية والإجراءات التشغيلية الأكثر كفاءة، وإعادة تدوير الطائرات، واستخدام مصادر الطاقة النظيفة والمتجددة والمستدامة، والاستخدام الملائم لآليات تخطيط المطارات، وتخطيط وإدارة استخدام الأراضي، والتدابير القائمة على آليات السوق.

ولما كانت جميع الدول الأعضاء في الإيكاو قد وافقت على الاستمرار في متابعة جميع مسائل الطيران المتعلقة بالبيئة والحفاظ كذلك على المبادرة في وضع إرشادات سياسية بشأن هذه المسائل وعدم ترك مثل هذه المبادرات لمنظمات أخرى.

ولما كانت منظمات دولية أخرى تؤكد على أهمية السياسات البيئية التي تؤثر على النقل الجوي.

ولما كان النمو المستدام للطيران مهما للنمو والتنمية الاقتصادية والتجارة والتبادل الثقافي والتفاهم بين الشعوب والأمم في المستقبل، لذلك يجب اتخاذ إجراءات بسرعة لضمان توافقه مع نوعية البيئة وتطوره بطرق تخفف من الآثار الضارة.

وإقرارا بأن عمل المنظمة في مجال البيئة يسهم في تحقيق عشرة من أهداف التنمية المستدامة السبعة عشر التي وضعتها الأمم المتحدة.

ولما كانت المعلومات الموثوق بها وأفضل المعلومات المتوفرة عن آثار الطيران على البيئة ضرورية كي تعد الإيكاو ودولها الأعضاء السياسة الخاصة بها.

وتسليما بأنه قد تم إحراز تقدم كبير في التصدي لآثار الطيران على البيئة، وأن الطائرات التي تُنتج في يومنا هذا أكثر كفاءة بنسبة ٨٠ في المائة في استهلاك الوقود وأقل ضوضاء بنسبة ٧٥ في المائة مما كانت عليه في ستينات القرن الماضي.

ولما كانت بقدر ما توجد أوجه ترابط معترف بها بين آثار الطيران على البيئة، مثل الضوضاء وانبعاثات المحركات، فثمة حاجة للنظر فيها عند تحديد سياسات مراقبة المصادر والتخفيف التشغيلي.

ولما كانت إدارة وتصميم المجالات الجوية يمكن أن يؤدي دورا في معالجة آثار انبعاثات الطيران من غازات الدفيئة على المناخ العالمي، وأنه ينبغي أن تعالج الدول، فرديا أو جماعيا على أساس إقليمي، المسائل الاقتصادية والمؤسسية المتعلقة بذلك.

ولما كان التعاون مع المنظمات الدولية الأخرى مهما لإحراز تقدم في فهم آثار الطيران على البيئة ومن أجل وضع السياسات الملائمة لمعالجة هذه الآثار.

وإقرارا بأهمية البحث والتطوير في مجال كفاءة استخدام الوقود وبدائل الوقود للطيران التي ستتيح عمليات النقل الجوي الدولي بتأثير أقل على البيئة، من حيث نوعية الهواء المحلي والمناخ العالمي على حد سواء.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تعلن** أن الإيكاو، بصفتها وكالة الأمم المتحدة الرائدة في المسائل المتعلقة بالطيران المدني الدولي، تعي الآثار الضارة بالبيئة والتي قد تكون متعلقة بنشاط الطيران المدني، وأنها ستستمر في معالجتها، وأنها تقر بمسؤوليتها وبمسؤولية دولها الأعضاء عن تحقيق أقصى درجة من التوافق بين التطور الآمن والمنظم للطيران المدني من ناحية ونوعية البيئة من ناحية أخرى. وعند اضطلاع الإيكاو والدول الأعضاء فيها بمسؤولياتها، فإنها سوف تسعى للقيام بما يلي:

(أ) الحد أو خفض من عدد المتأثرين بضوضاء الطائرات.

(ب) الحد أو خفض من أثر انبعاثات الطائرات على نوعية الهواء المحلي.

(ج) الحد أو خفض من أثر انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران على المناخ العالمي.

٢- **تشدد** على أهمية مواصلة إثبات الإيكاو لدورها القيادي في كل مسائل الطيران المدني الدولي المتعلقة بالبيئة وتطلب إلى المجلس أن يحتفظ بزمam المبادرة في إعداد إرشادات للسياسة بشأن هذه المسائل تعترف بخطورة التحديات التي يواجهها القطاع.

٣- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل التقييم المنتظم للوقوع الحالي والمستقبلي لضوضاء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات والاستمرار في إعداد أدوات لهذا الغرض.

٤- **تطلب** إلى المجلس إبقاء وتحديث المعرفة بمسألة الترابط والتبادل المتعلقة بالتدابير المؤدية إلى التخفيف من تأثير الطيران على البيئة بغية اتخاذ القرارات على النحو الأمثل.

٥- **تطلب** إلى المجلس أن يضع مجموعة من المؤشرات البيئية للطيران التي يمكن أن تستخدمها الدول لتقييم أداء عمليات الطيران وفعالية القواعد والسياسات والتدابير اللازمة للتخفيف من تأثير الطيران على البيئة.

٦- **تطلب** إلى المجلس أن ينشر معلومات عن الوقوع والاتجاهات في الحاضر والمستقبل لضوضاء الطائرات واستهلاك الطائرات للوقود وكفاءة الوقود في نظام الطيران وانبعاثات الجسيمات الدقيقة وأكاسيد النتروجين من محركات الطائرات، مع تبيان عمل المنظمة، وخطط العمل التي تقدمها الدول، وخطة الإيكاو العالمية للملاحة الجوية، والقواعد والتوصيات الدولية التي تضعها الإيكاو، وسياسة الإيكاو وموادها الإرشادية في مجال البيئة بطريقة ملائمة، مثلا من خلال تقديم التقارير المنتظمة والحلقات الدراسية، بما يشمل التنسيق مع مكاتب الإيكاو الإقليمية.

- ٧- **تدعو** الدول إلى أن تواصل تقديم دعمها للنشط لأنشطة الإيكو المتعلقة بالبيئة، وتحث الدول الأعضاء على دعم الأنشطة غير المتوقعة في الميزانية عن طريق تقديم مستوى معقول من المساهمات الطوعية.
- ٨- **تدعو** الدول والمنظمات الدولية إلى تقديم المعلومات والبيانات العلمية اللازمة لتمكين الإيكو من تقوية عملها في هذا المجال.
- ٩- **تشجع** المجلس على مواصلة التعاون الوثيق مع المنظمات الدولية وهيئات الأمم المتحدة الأخرى بشأن فهم آثار الطيران على البيئة وبشأن وضع السياسات لمعالجة هذه الآثار.
- ١٠- **تحث** الدول على الامتناع عن اتخاذ تدابير في مجال البيئة من شأنها أن تؤثر سلباً على التطور المنتظم والمستدام للطيران المدني الدولي.

المرفق (ب)

وضع القواعد والتوصيات والإجراءات و/أو المواد الإرشادية بشأن نوعية البيئة

- لما كانت** مشكلة ضوضاء الطائرات في المناطق المجاورة لمطارات كثيرة في العالم مازالت تنثير القلق العام وتحد من تطوير البنية الأساسية للمطارات، وتتطلب اتخاذ إجراءات ملائمة بشأنها.
- ولما كان** المجتمع العلمي يحسن فهم أوجه عدم التأكد المرتبطة بتأثير انبعاثات الطائرات على البيئة على كل من المستويين المحلي والعالمي، يظل هذا التأثير مصدراً للقلق ويقتضي اتخاذ إجراءات ملائمة.
- وإقراراً** بأن ثمة أوجه ترابط متعلقة بتصميم التكنولوجيا وعمليات الطائرات عند معالجة الشواغل المتصلة بالضوضاء ونوعية الهواء المحلي وتغير المناخ.
- ولما كان** المجلس قد أنشأ لجنة معنية بحماية البيئة في مجال الطيران (CAEP) بغرض المساعدة على وضع مزيد من القواعد والتوصيات والإجراءات والمواد الإرشادية لضوضاء الطائرات وانبعاثات المحركات.
- ولما كان** المجلس قد اعتمد المجلد الأول من الملحق السادس عشر بعنوان: ضوضاء الطائرات، الذي يشتمل على قواعد ترخيص مستويات ضوضاء الطائرات دون الصوتية (باستثناء الطائرات قصيرة الإقلاع والهبوط والطائرات عمودية الإقلاع والهبوط)، وأخطر الدول الأعضاء بذلك.
- ولما كان** المجلس قد اعتمد المجلد الثاني من الملحق السادس عشر بعنوان: انبعاثات محركات الطائرات، الذي يشتمل على قواعد بشأن الانبعاثات لترخيص محركات الطائرات الجديدة، وأخطر الدول الأعضاء بذلك.
- وترحيباً** بتوصية لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بشأن وضع قاعدة معيارية جديدة لانبعاثات الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة؛
- وترحيباً** بتوصية لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بشأن وضع قاعدة قياسية عالمية جديدة بشأن الترخيص لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطائرات، ستشكل بعد اعتمادها المجلد الثالث - انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطائرات من الملحق السادس عشر.

وإقراراً بأن القاعدة القياسية بشأن الترخيص لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون تمثل مقارنة فنية لتكنولوجيات الطيران المصممة للاستخدام في عمليات ترخيص مستويات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، ولم تصمم لتستخدم أساساً يتركز عليه لفرض قيود تشغيلية أو جبايات على الانبعاثات.

ولما كان قد تم إعداد وتعديل ونشر إرشادات من جانب الإيكاو بشأن السياسات العامة المرتبطة بالإجراءات الرامية إلى معالجة الشواغل البيئية المتعلقة بضوضاء الطائرات وانبعاثات المحركات؛

ولما كان المجلس قد اعتمد أهداف تكنولوجية متوسطة وطويلة الأجل لخفض الضوضاء وأكاسيد النيتروجين وأهداف تكنولوجية وتشغيلية لخفض حرق الطائرات للوقود.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **ترحب** بالفوائد المستمرة للقاعدة القياسية الجديدة الأكثر صرامة بخصوص ضوضاء الطائرات لإدراجها في الفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر والتي دخلت حيز النفاذ في ٢٠٠٦/١/١؛
- ٢- **ترحب** باعتماد المجلس، في، مارس ٢٠١٤ القواعد القياسية الجديدة الأكثر صرامة بشأن الضوضاء التي من المقرر تطبيقها في ٢٠١٧/١٢/٣١ أو بعد هذا التاريخ، وفي ٢٠٢٠/١٢/٣١ أو بعد هذا التاريخ بالنسبة للطائرات التي تقل كتلتها القصوى عند الإقلاع عن ٥٥ طناً؛
- ٣- **ترحب** باعتماد المجلس، في مارس ٢٠١٤، القواعد القياسية الجديدة بشأن الضوضاء التي من المقرر اعتبارها من ٢٠١٨/١/١ أو بعد هذا التاريخ تطبيقها على الطائرات ذات المراوح القلابية؛
- ٤- **ترحب** بوضع المجلس قاعدة قياسية جديدة لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطائرات من المقرر تطبيقها اعتباراً من ٢٠٢٠/١/١ أو بعد هذا التاريخ على أنواع الطائرات الجديدة التي تزيد كتلتها القصوى عند الإقلاع على ٦٠ طناً واعتباراً من ٢٠٢٣/١/١ أو بعد هذا التاريخ على أنواع الطائرات الجديدة التي تساوي كتلتها القصوى عند الإقلاع ٦٠ طناً أو تقل عن ذلك، وتبلغ سعتها القصوى ١٩ مقعداً للركاب أو أقل من ذلك؛ والتي قد يتحدد تاريخ وجوب تطبيقها في ٢٠٢٣/١/١ أو بعد هذا التاريخ؛
- ٥- **ترحب** بوضع المجلس القاعدة القياسية الجديدة بشأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون التي من المقرر تطبيقها اعتباراً من ٢٠٢٣/١/١ أو بعد هذا التاريخ على الطائرات التي لا تزال قيد الإنتاج والتي يتوقف إنتاجها في ٢٠٢٨/١/١؛
- ٦- **تحث** الدول الإقرار بأن القاعدة القياسية بشأن الترخيص لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون لم تُصمم لتستخدم كأساس لأي قيود تشغيلية أو جبايات على الانبعاثات؛
- ٧- **ترحب** بوضع القاعدة القياسية الجديدة بشأن انبعاثات الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة من جميع محركات الطائرات التوربينية المروحية والنفاثة التي يتجاوز دفعها المقدّر ٢٦,٧ كيلونيوتن ويقع تاريخ صنع كل محرك فيها في ٢٠٢٠/١/١ أو يتجاوز ذلك؛
- ٨- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل بنشاط وضع القواعد والتوصيات والإجراءات والمواد الإرشادية التي تعالج تأثير الطيران على البيئة، وذلك بمساعدة وتعاون هيئات المنظمة الأخرى والمنظمات الدولية الأخرى؛

- ٩ - **تطلب** إلى المجلس ضمان مواصلة لجنة حماية البيئة في مجال الطيران لبرنامج عملها في مجالي الضوضاء والانبعاثات على وجه السرعة، من أجل وضع الحلول الملائمة بأسرع ما يمكن، وإتاحة الموارد اللازمة لتحقيق ذلك.
- ١٠ - **تحت** الدول الأعضاء من أقاليم العالم غير الممثلة بالشكل الكافي حاليا في لجنة حماية البيئة في مجال الطيران على أن تشارك في أعمال تلك اللجنة؛
- ١١ - **تطلب** إلى المجلس أن يزود الدول والمنظمات الدولية بكافة المعلومات عن التدابير المتاحة لخفض تأثير عمليات الطيران على البيئة بحيث يمكن اتخاذ الإجراءات باستخدام التدابير الفعالة الملائمة؛
- ١٢ - **تحت** الدول الأعضاء على أن تتبع، حسب ما هو ملائم، الأحكام التي وضعتها الإيكاو عملا بالفقرة (٥) من هذا المرفق؛
- ١٣ - **تطلب** إلى المجلس أن يواصل العمل في وضع سيناريوهات واستخدامها لتقييم تأثير انبعاثات الطيران على البيئة في المستقبل والتعاون مع المنظمات الدولية الأخرى في هذا المجال.

المرفق (ج)

السياسات والبرامج المبنية على "النهج المتوازن" للسيطرة على ضوضاء الطائرات

- لما كان** أحد أهداف الإيكاو هو التشجيع على التوصل إلى أكبر قدر عملي ممكن من التوافق في مجال الطيران المدني الدولي، ولا سيما في الأنظمة البيئية.
- ولما كان** القيام على نحو غير منسق بوضع سياسات وبرامج وطنية وإقليمية للتخفيف من ضوضاء الطائرات يمكن أن يعيق دور الطيران المدني في التنمية الاقتصادية.
- ولما كانت** حدة مشكلة ضوضاء الطائرات في كثير من المطارات قد أدت إلى اتخاذ تدابير تقيد عمليات الطائرات، وأثارت معارضة قوية ضد توسيع المطارات الحالية أو إنشاء مطارات جديدة.
- ولما كانت** الإيكاو قد قبلت المسؤولية الكاملة عن تحقيق أقصى قدر من التوافق بين تطوير الطيران المدني على نحو آمن واقتصادي ومنظم من ناحية، والحفاظ على نوعية البيئة من ناحية أخرى، ولما كانت تسعى بنشاط إلى تحقيق مفهوم "النهج المتوازن" لخفض ضوضاء الطائرات ووضع إرشادات بشأن كيفية تنفيذ الدول لهذا النهج.
- ولما كان** النهج المتوازن للتعامل مع الضوضاء الذي وضعته الإيكاو يتكون من تحديد مشكلة الضوضاء في المطار ثم تحليل مختلف التدابير المتاحة لخفض الضوضاء عن طريق استكشاف أربعة عناصر رئيسية هي: خفض الضوضاء عند المصدر، وتخطيط وإدارة استخدام الأراضي، والإجراءات التشغيلية لتقليل الضوضاء، وفرض القيود التشغيلية، بهدف معالجة مشكلة الضوضاء بأقصى فعالية من حيث التكلفة.
- ولما كان** تقييم الوضع الحاضر والمستقبلي لضوضاء الطائرات يعد أداة أساسية لتضع الإيكاو ودولها الأعضاء السياسات الضرورية.

ولما كانت عملية تنفيذ عناصر النهج المتوازن والمفاضلة بينها أمر في يد الدول الأعضاء، وكل دولة هي التي تتحمل في نهاية الأمر مسؤولية وضع الحلول الملائمة لمشكلات الضوضاء في مطاراتها، على أساس سياسات وقواعد الإيكاو.

ولما كانت المواد الإرشادية التي أعدتها الإيكاو لمساعدة الدول على تنفيذ النهج المتوازن ((إرشادات عن النهج المتوازن للسيطرة على ضوضاء الطائرات Doc 9829 [قد تم تحديثها فيما بعد.

وإدراكاً لضرورة مواءمة حلول مشكلات الضوضاء مع الخصائص المحددة للمطارات المعنية، مما يستدعي إتباع نهج يختلف من مطار إلى آخر، وإمكانية تطبيق حلول مماثلة على مشكلات الضوضاء المتماثلة في المطارات.

وإدراكاً لإمكانية أن تسفر تدابير معالجة الضوضاء عن تكاليف كبيرة على المشغلين وغيرهم من الشركاء المعنيين، ولا سيما من البلدان النامية.

وإدراكاً لأن لدى الدول التزامات قانونية واتفاقات قائمة وقوانين سارية وسياسات ثابتة ذات صلة بهذا الموضوع قد تؤثر على تنفيذها "لنهج المتوازن" للإيكاو.

وإدراكاً لأن بعض الدول قد يكون قد وضع سياسات أوسع للسيطرة على الضوضاء.

وبالنظر إلى أن التحسينات التي أنجزتها مطارات كثيرة في مجال الضوضاء بالاستعاضة عن الطائرات المستوفية لشروط الفصل الثاني (الطائرات التي استوفت قواعد ترخيص الضوضاء، الواردة في الفصل الثاني من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، ولكن ضوضاءها يتجاوز مستويات الضوضاء المنصوص عليها في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر) بطائرات أقل ضوضاءً، هي تحسينات تستحق الحماية لاستمرار النمو في المستقبل، ولا ينبغي النيل منها بالتعديلات العمرانية العشوائية حول المطارات.

تأخذ علماً بأن تحليل لجنة حماية البيئة للاتجاهات في ضوضاء الطائرات تظهر أنه، في ظل سيناريو التحسينات التكنولوجية المتقدمة، قد لا تؤدي الزيادة في عمليات الطائرات إلى زيادة في مساحة كونتورات الضوضاء بعد عام ٢٠٣٠.

فإن الجمعية العمومية:

١- تشدّد جميع الدول الأعضاء لدى الإيكاو، والمنظمات الدولية، أن تعترف بالدور القيادي للإيكاو في معالجة مشكلات ضوضاء الطائرات.

٢- ترحب بالتقدم المحرز حتى الآن في التصدي لضوضاء الطائرات وتشجع الدول والمصنعين والمشغلين على مواصلة المشاركة في أعمال الإيكاو الرامية إلى التصدي لضوضاء الطائرات، وعلى مواصلة اعتماد التكنولوجيات والسياسات التي تقلل من تأثير ضوضاء الطائرات في المجتمعات التي تحيط بالمطارات.

٣- تحث الدول على ما يلي:

أ) اعتماد نهج متوازن للسيطرة على الضوضاء، مع المراعاة التامة لإرشادات الإيكاو (Doc 9829) والالتزامات القانونية والاتفاقات القائمة والقوانين السارية والسياسات الثابتة ذات الصلة بهذا الموضوع، عند معالجة مشكلات الضوضاء في مطاراتها الدولية.

ب) وضع إجراءات شفاقة للنظر في تدابير تخفيف الضوضاء، أو الإشراف على تنفيذ هذه الإجراءات، بما في ذلك:

- (١) تقدير حجم مشكلة الضوضاء في المطار المعني، اعتماداً على معايير موضوعية وقابلة للقياس وعوامل أخرى ذات صلة.
- (٢) تقييم التكاليف والمنافع المحتملة لمختلف التدابير المتاحة، والاستناد إلى هذا التقييم في اختيار التدابير التي تهدف إلى تحقيق أقصى منفعة بيئية بأقل التكاليف.
- (٣) نشر نتائج التقييم من أجل التشاور عليها مع الجهات المعنية والاعتماد عليها في فض النزاعات.

٤- **تشجيع الدول على ما يلي:**

- (أ) تشجيع ودعم الدراسات وبرامج البحوث والتكنولوجيا الهادفة إلى خفض الضوضاء عند المصدر أو خفضها بأي وسيلة أخرى. مع مراعاة أوجه الترابط مع الشواغل البيئية الأخرى.
- (ب) تطبيق سياسات تخطيط وإدارة استخدام الأراضي للحد من التعديلات العمرانية العشوائية في المناطق المتأثرة بالضوضاء، وتطبيق تدابير تخفيف الضوضاء في المناطق المتأثرة بالضوضاء، بما يتوافق مع المرفق (و) بهذا القرار.
- (ج) تطبيق الإجراءات التشغيلية لتخفيف الضوضاء قدر الإمكان بدون الإضرار بالسلامة، مع وضع أوجه الترابط مع الشواغل البيئية الأخرى في الاعتبار.
- (د) عدم تطبيق القيود التشغيلية باعتبارها الملاذ الأول، وعدم تطبيقها إلا بعد دراسة المنافع الممكن تحقيقها من العناصر الأخرى للنهج المتوازن، وبطريقة تتوافق مع المرفق (هـ) بهذا القرار ومع مراعاة التأثير المحتمل لهذه القيود على المطارات الأخرى.

٥- **تطلب إلى الدول القيام بما يلي:**

- (أ) العمل المشترك على نحو وثيق لضمان الاتساق بين برامجها وخططها وسياساتها قدر الإمكان.
- (ب) ضمان أن يتوافق تطبيق أي تدابير لخفض الضوضاء مع مبدأ عدم التمييز الوارد في المادة الخامسة عشرة من اتفاقية شيكاغو.
- (ج) مراعاة الظروف الاقتصادية الخاصة للبلدان النامية.

٦- **تدعو الدول إلى أن تواصل إعلام المجلس بسياساتها وبرامجها المتعلقة بالتخفيف من حدة مشكلة ضوضاء الطائرات في الطيران المدني الدولي.**

٧- **تطلب إلى المجلس القيام بما يلي:**

- (أ) إجراء تقييم متواصل لتطور أثر ضوضاء الطائرات.
- (ب) ضمان تحديث المواد الإرشادية عن النهج المتوازن الواردة في الوثيقة Doc 9829 وجعلها مستجيبة لحاجات الدول.
- (ج) تعزيز استخدام النهج المتوازن، من خلال عقد حلقات دراسية، على سبيل المثال.

٨- **تناشد الدول تقديم الدعم المناسب لأعمال الإيكاو على وضع الإرشادات وأي أعمال إضافية بشأن المنهجيات وتقييم تأثير التدابير أو فعاليتها ضمن إطار النهج المتوازن، حسب الاقتضاء.**

المرفق (د)

سحب الطائرات النفاثة دون الصوتية التي تتجاوز ضوضاؤها المستويات المنصوص عليها في المجلد الأول من الملحق السادس عشر

لما كانت قواعد ترخيص مستويات ضوضاء الطائرات النفاثة دون الصوتية محددة في المجلد الأول من الملحق السادس عشر. ولما كان تعريف هذا السحب، لأغراض هذا المرفق، هو سحب فئة من الطائرات، على أساس الضوضاء، من العمليات الدولية في جميع مطارات الدولة الواحدة أو الأكثر.

ولما كانت اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران قد خلصت إلى أن السحب العام لطائرات الفصل الثالث من قبل جميع البلدان التي فرضت قيودا تشغيلية على عمليات طائرات الفصل الثاني، أمر لا يمكن تأييده على أساس التكاليف والمنافع، واضطلعت بالعمل الذي أفضى إلى تقديم توصية بشأن وضع قاعدة قياسية جديدة لترخيص مستوى الضوضاء في المجلد الأول من الملحق السادس عشر، مع الاتفاق ضمنا على أنه لا ينبغي النظر في سحب تدريجي جديد للطائرات.

ولما كانت بعض الدول قد سحبت من الخدمة الطائرات التي تتجاوز ضوضاؤها المستويات الواردة في الفصل الثالث بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر، وفي حين كانت بعض الدول قد شرعت في هذا السحب وبعض الدول الأخرى تنتظر في إمكانية تصنيف هذا السحب.

وإدراكا لأن الهدف من قواعد الضوضاء الواردة في الملحق السادس عشر ليس فرض القيود التشغيلية على الطائرات. وإدراكا لأن القيود التشغيلية على الطائرات الحالية تزيد من تكاليف شركات الطيران وتقرض عبئا اقتصاديا ثقيلا، لا سيما على مشغلي الطائرات الذين قد لا يملكون الموارد المالية اللازمة لإعادة تجهيز أساطيلهم، مثلما هي الحال في البلدان النامية. وبالنظر إلى أن حل المشاكل التي تعزى إلى ضوضاء الطائرات يجب أن يستند إلى اعتراف كل دولة بالمصاعب التي تواجهها الدول الأخرى، وإلى تحقيق التوازن بين الشواغل المختلفة لكل منها.

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول على ألا تفرض أي سحب للطائرات التي تتجاوز ضوضاؤها المستويات الواردة في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، قبل أن تنتظر في ما يلي:

(أ) ما إذا كان الاستنفاد الطبيعي لأجل الأساطيل الراهنة من هذه الطائرات سيوفر الحماية الضرورية من الضوضاء حول مطاراتها.

(ب) ما إذا كان يمكن تحقيق الحماية الضرورية إما بوضع أنظمة تمنع المشغلين الجويين التابعين لها من إضافة أي طائرات كهذه إلى أساطيلهم، سواء بالشراء أو بالاستئجار أو بالتبادل، وإما بوضع حوافز للإسراع بتحديث الأساطيل.

(ج) ما إذا كان يمكن تحقيق الحماية الضرورية بقيود يقتصر فرضها على المطارات والمدارج التي اعتبرت هذه الدول محدثة لمشكلات الضوضاء أو أعلنت أنها محدثة لمشكلات الضوضاء، وعلى الفترات الزمنية التي تسبب الضوضاء فيها إزعاجا أكبر.

(د) ما يترتب على فرض القيود من آثار على الدول المعنية الأخرى، واستشارة هذه الدول، وإشعارها بنواياها قبل تنفيذها بزمان معقول.

٢- **تحث** الدول التي تقرر، بالرغم من الاعتبارات المذكورة في الفقرة الأولى من منطوق هذا القرار، سحب الطائرات التي تمثل لقواعد ترخيص الضوضاء المنصوص عليها في الفصل الثاني من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، ولكن ضوضاءها يتجاوز المستويات المنصوص عليها في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر على أن تقوم بما يلي:

(أ) أن تحدد القيود بحيث يمكن سحب طائرات الفصل الثاني التابعة لأي مشغل جوي والتي تطير حالياً إلى أقاليمها، سحباً تدريجياً على مدى فترة من الزمن لا تقل عن سبع سنوات.

(ب) ألا تفرض، قبل انتهاء الفترة المذكورة أعلاه، قيوداً على عمليات أي طائرات قبل مرور ٢٥ سنة على تاريخ إصدار أول شهادة صلاحية لها.

(ج) ألا تفرض، قبل انتهاء الفترة المذكورة، قيوداً على عمليات أي طائرات عريضة الجسم موجودة حالياً، أو أي طائرات مزودة بمحركات تكون نسبة التجاوز الجانبي فيها أعلى من ٢ إلى ١.

(د) أن تبلغ الإيكاو وجميع الدول المعنية بجميع القيود المفروضة.

٣- **تشجع** بشدة الدول على أن تواصل تعاونها على المستوى الثنائي والإقليمي والأقليمي بهدف تحقيق ما يلي:

(أ) تخفيف تأثير الضوضاء على المجتمعات المحلية حول المطارات، وذلك بدون فرض معاناة اقتصادية شديدة على مشغلي الطائرات.

(ب) إقامة الاعتبار لمشكلات المشغلين التابعين للبلدان النامية فيما يخص الطائرات المستوفية لشروط الفصل الثاني والمسجلة فيها حالياً، والتي لا يمكن تبديلها قبل نهاية فترة سحب الطائرات، بشرط تقديم ما يثبت وجود طلب شراء أو عقد استئجار للاستعاضة عن هذه الطائرات بطائرات مستوفية لشروط الفصل الثالث، وبشرط قبول أول تاريخ لتسليم الطائرات.

٤- **تحث** الدول على ألا تفرض تدابير لسحب الطائرات التي تمثل، بموجب شهادة الضوضاء الأصلية أو المجددة، لقواعد ترخيص الضوضاء المنصوص عليها في الفصل الثالث أو الفصل الرابع أو أي فصل أحدث منهما من المجلد الأول من الملحق السادس عشر.

٥- **تحث** الدول على ألا تفرض أي قيود تشغيلية على الطائرات المستوفية لشروط الفصل الثالث، ما لم يكن ذلك جزءاً من النهج المتوازن الذي وضعته الإيكاو للسيطرة على الضوضاء ووفقاً للمرفقين (ج) و(هـ) بهذا القرار.

٦- **تحث** الدول على أن تساعد مشغلي الطائرات في جهودهم الرامية إلى الإسراع بتحديث أساطيلهم بما يزيل العقبات ويسمح لجميع الدول بالحصول، سواء بالاستئجار أو بالشراء، على طائرات مستوفية لشروط الفصل الثالث، بما في ذلك تقديم المساعدة الفنية متعددة الأطراف حسب الاقتضاء.

المرفق (هـ)

فرض القيود التشغيلية المحلية للحد من الضوضاء في المطارات

لما كانت قواعد ترخيص ضوضاء الطائرات النفاثة دون الصوتية مقرر في المجلد الأول من الملحق السادس عشر . ولما كان تعريف القيد التشغيلي في أي مطار ، لأغراض هذا المرفق ، على أنه إجراء بشأن الضوضاء يحد أو يقلل من استخدام الطائرة لذلك المطار .

ولما كان المرفق (ج) بهذا القرار قد دعا الدول إلى اعتماد نهج متوازن للسيطرة على الضوضاء عند معالجة مشكلات الضوضاء في مطاراتها الدولية .

ولما كان تحقيق مزيد من الخفض للضوضاء عند المصدر أمر متوقع نتيجة لاعتماد القواعد القياسية الجديدة لترخيص مستوى الضوضاء في المجلد الأول من الملحق السادس عشر ومن خلال استيعاب تكنولوجيا خفض الضوضاء في أساطيل الطائرات .

ولما كانت إدارة وتخطيط استخدام الأراضي والإجراءات التشغيلية لخفض الضوضاء تنفذ بالفعل في مطارات كثيرة ، وكانت التدابير الأخرى لتقليل الضوضاء قد نفذت على الرغم من استمرار التعديات العمرانية في حالات معينة .

ولما كان تطبيق سحب الطائرات التي تمثل لقواعد ترخيص الضوضاء الواردة في الفصل الثاني بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر وتتجاوز ضوضاؤها المستويات المقررة في الفصل الثالث بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر (بالشكل المنصوص عليه في المرفق (د) بهذا القرار) قد اكتمل في بعض الدول ، وعلى افتراض استمرار النمو في أنشطة الطيران من المتوقع لعدد الأشخاص المعرضين لضوضاء الطائرات في بعض المطارات في تلك الدول أن يزداد نتيجة لنمو حركة الطيران ما لم تتخذ إجراءات أخرى .

ولما كانت هناك اختلافات إقليمية ملحوظة فيما يتعلق بمدى توقع ظهور المشكلة من ضوضاء الطائرات خلال العقدين المقبلين ، وقد بدأت بعض الدول تنتظر تبعا لذلك في فرض قيود تشغيلية على بعض الطائرات الممتثلة لقواعد الترخيص الواردة في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر .

ولما كان ينبغي ألا تفرض القيود التشغيلية على طائرات الفصل الثالث في مطارات معينة إلا على أساس النهج المتوازن وإرشادات الإيكاو (Doc 9829) وينبغي أن تكون هذه القيود موضوعة خصيصا حسب احتياجات المطار المعني .

ولما كان لهذه القيود تأثير اقتصادي ملحوظ على استثمارات مشغلي الطائرات الذين ينتمون إلى دول غير الدول التي فرضت فيها هذه القيود .

وتسليماً منها بأن هذه القيود تتخطى السياسات الموضوعة في المرفق (د) بهذا القرار والإرشادات الأخرى ذات الصلة التي وضعتها الإيكاو .

وتسليماً منها بأن الإيكاو لا تلزم الدول بفرض قيود تشغيلية على طائرات الفصل الثالث .

وتسليماً منها بأن القصد من قواعد الضوضاء الواردة في الملحق السادس عشر ليس فرض القيود التشغيلية على الطائرات ، وخصوصاً بأن القواعد القياسية الواردة في الفصل الرابع والفصل الرابع عشر بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر وأي مستويات صرامة أخرى قد يعتمدها المجلس هي أمور ينبغي أن تُفهم على أنها قد وُضعت لأغراض الترخيص لا غير ؛

وتسليماً منها على وجه الخصوص بأنّ الدول مرتبطة بالتزامات قانونية وقوانين وترتيبات قائمة وسياسات ثابتة للسيطرة على مشكلات الضوضاء في مطاراتها ويمكن أن تؤثر على تنفيذ هذا المرفق.

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول على أن تضمن بقدر الإمكان أن اعتماد القيود التشغيلية لا يتم إلا إذا كان مدعوما بتقييم مسبق للمنافع المتوقعة والآثار الضارة الممكنة.

٢- تحث الدول على عدم فرض أي قيود تشغيلية في أي مطار على الطائرات التي تتمثل لأحكام الفصل الثالث بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر قبل ما يلي:

أ) الانتهاء من سحب الطائرات التي تتجاوز ضوضاؤها المستويات المقررة في الفصل الثالث بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر في المطار المعني.

ب) إجراء تقييم كامل لجميع التدابير الأخرى المتاحة لمعالجة مشكلة الضوضاء في المطار المعني وفقاً للنهج المتوازن المبين في المرفق (ج).

٣- تحث الدول التي تسمح، رغم الاعتبارات المذكورة في الفقرة ٢ من المنطوق أعلاه، بفرض قيود في أي مطار على عمليات الطائرات التي تتمثل لأحكام الفصل الثالث بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر بموجب شهادة الضوضاء الأصلية أو المجددة، على ما يلي:

أ) الاستناد في فرض هذه القيود على أداء الطائرة من حيث الضوضاء حسبما تبين من إجراءات الترخيص التي أجريت وفقاً للمجلد الأول من الملحق السادس عشر.

ب) إعداد هذه القيود بحيث تتناسب مع مشكلة الضوضاء في المطار المعني وفقاً للنهج المتوازن.

ج) الاقتصار على القيود الجزئية حسب الإمكان بدلاً من سحب الطائرات تماماً من المطار.

د) مراعاة العواقب الممكنة على خطوط النقل الجوي التي لا يوجد لها بدائل مناسبة (مثل الخطوط طويلة المدى).

هـ) مراعاة الظروف الخاصة لمشغلي الطائرات الذين ينتمون إلى البلدان النامية، لتجنيبهم الصعوبات التي لا داعي لها، وذلك عن طريق منحهم إعفاءات.

و) فرض هذه القيود تدريجياً، مع مرور الزمن حسب الإمكان، بهدف مراعاة الآثار الاقتصادية على مشغلي الطائرات المعنية.

ز) إعطاء مشغلي الطائرات إخطاراً مسبقاً بمدة معقولة.

ح) مراعاة الآثار الاقتصادية والبيئية على الطيران المدني.

ط) إبلاغ الإيكاد والدول المعنية الأخرى بجميع القيود المفروضة.

٤- **وتحث الدول كذلك على ألا تسمح بفرض أي قيود تشغيلية تهدف إلى سحب الطائرات، التي تمثل بموجب شهادتها الأصلية أو المجددة، لقواعد الضوضاء الواردة في الفصل الرابع والفصل الرابع عشر من المجلد الأول من الملحق السادس عشر ولأي مستويات صرامة أخرى يعتمدها المجلس.**

المرفق (و)

تخطيط وإدارة استخدام الأراضي

لما كان تخطيط وإدارة استخدام الأراضي يشكلان عنصرا من أربعة عناصر رئيسية في النهج المتوازن للسيطرة على الضوضاء. **ولما كان** عدد الأشخاص المتأثرين بضوضاء الطائرات يتوقف على الطريقة التي يتم بها تخطيط وإدارة استخدام الأراضي المحيطة بالمطارات، ولا سيما مدى السيطرة على التنمية السكنية والأنشطة الأخرى الحساسة للضوضاء.

ولما كان من الممكن حدوث زيادة كبيرة في نشاط معظم المطارات، وثمة خطر في أن يؤدي الاستخدام غير الملائم للأراضي بالقرب من المطارات إلى تقييد النمو في المستقبل.

ولما كان سحب الطائرات النفثة دون الصوتية التي تمتثل لقواعد ترخيص الضوضاء الواردة في الفصل الثاني من المجلد الأول من الملحق السادس عشر وتتجاوز ضوضاؤها المستويات الواردة في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر قد نجح في خفض نطاقات الضوضاء حول مطارات كثيرة يتعرض فيها الناس لمستويات ضوضاء غير مقبولة، وفي خفض العدد الإجمالي للسكان المعرضين للضوضاء.

وبما أن من المهم الحفاظ على هذه التحسينات بأقصى ما يمكن لما فيها من مصلحة المجتمعات المحلية.

وإقرارا بأن القاعدة القياسية التي أدرجت في الفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر قد زادت الفرص أمام مشغلي الطائرات للاستعاضة عن طائراتهم بطائرات أقل ضوضاء.

وإقرارا بأن القاعدة القياسية التي أدرجت في الفصل الرابع عشر من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، عند تنفيذها، ستزيد الفرص أمام مشغلي الطائرات للاستعاضة عن طائراتهم بطائرات أقل ضوضاء.

وإدراكا لأن تنظيم استخدام الأراضي يشمل أنشطة تخطيط قد تدخل أساسا ضمن مسؤولية السلطات المحلية ولكنها تؤثر مع ذلك على سعة المطارات التي تؤثر بدورها على الطيران المدني.

وإقرارا بأن تحديث الإرشادات بشأن التخطيط المناسب لاستخدام الأراضي وتدابير خفض الضوضاء قد وردت في الجزء الثاني من دليل تخطيط المطارات (Doc 9184) - استخدام الأراضي والقيود البيئية.

وإقرارا بأن الكتاب الدوري الذي أصدرته الإيكاو بعنوان "إشراك المجتمعات المحلية في الإدارة البيئية للطيران" يكمل السياسة الحالية لإدارة ضوضاء الطائرات في المطارات والمناطق المحيطة بها.

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول التي ألغت عمليات طائرات الفصل الثاني من مطاراتها، بالصورة المنصوص عليها في المرفق (د) بهذا القرار مع الحفاظ على منافع المجتمعات المحلية بأكبر قدر ممكن، على أن تتفادى حسب الإمكان الاستخدام غير الملائم للأراضي أو التعديلات في المناطق التي خفض فيها الضوضاء.

٢- تحث الدول على أن تكفل أن احتمال خفض مستويات الضوضاء الناجم عن تشغيل طائرات أقل ضوضاءً وممتثلة لقواعد الفصل الرابع على وجه الخصوص لن يتعرض للتقويض من جراء الاستخدام غير الملائم للأراضي أو من جراء التعديلات على الأراضي.

٣- تحث الدول على ما يلي إذا كانت الفرصة لا تزال سانحة لتقليل مشكلات ضوضاء الطائرات بالتدابير الوقائية:

- أ) إنشاء المطارات الجديدة في أماكن ملائمة، مثل الأماكن البعيدة عن المناطق الحساسة للضوضاء.
- ب) اتخاذ التدابير الملائمة لتحقيق المراعاة التامة لتخطيط استخدام الأراضي في المرحلة الأولية من إنشاء المطار الجديد أو تطوير المطار الراهن.
- ج) تحديد نطاقات حول المطارات ذات مستويات الضوضاء المختلفة، مع مراعاة أعداد السكان الحالية والزيادة المتوقعة بالإضافة إلى تقديرات نمو الحركة، ووضع معايير للاستخدام الملائم لتلك الأراضي حسب إرشادات الإيكاو.
- د) إصدار التشريعات ووضع الإرشادات أو الوسائل المناسبة لتحقيق الالتزام بتلك المعايير الموضوعة لاستخدام الأراضي.
- هـ) ضمان إتاحة معلومات سهلة الفهم عند القراءة بشأن عمليات الطائرات وآثارها البيئية على المجتمعات المحلية القريبة من المطارات.

٤- **تطلب من المجلس ما يلي:**

- أ) أن يضمن تحديث الإرشادات المتعلقة باستخدام الأراضي والواردة في الوثيقة رقم Doc 9184 وجعلها ملببة لاحتياجات الدول.
- ب) أن ينظر في الخطوات التي يمكن اتخاذها لتعزيز إدارة استخدام الأراضي، ولا سيما في أجزاء العالم التي قد تتوافر فيها الفرصة لتلافي مشكلات ضوضاء الطائرات في المستقبل.

المرفق (ز)

الطائرات الأسرع من الصوت — مشكلة الفرقة الصوتية

لما كانت التدابير قد اتخذت، منذ تشغيل الطائرات الأسرع من الصوت في الخطوط التجارية، لتلافي الأوضاع غير المقبولة لعامة الناس بسبب الفرقة الصوتية، مثل إقلاق النائمين وإصابة الأشخاص والممتلكات في البر والبحر بسبب تضخيم الفرقة الصوتية.

ولما كانت الدول القائمة بإنتاج هذه الطائرات الأسرع من الصوت، تواصل هي ودول أخرى إجراء البحوث عن الآثار الجسمانية والفسولوجية والاجتماعية الناجمة عن الفرقة الصوتية.

وإقرارا بالعمل الجاري في وضع قاعدة قياسية جديدة للطائرات الأسرع من الصوت فيما يخص طائرات المستقبل، والعمل الرامي إلى فهم الحالة الراهنة للمعارف الخاصة بالفرقة الصوتية والبحوث والمشاريع المتعلقة بالطائرات الأسرع من الصوت.

وإقرارا بأن منح ترخيص صلاحية الطيران لطائرة أسرع من الصوت يمكن أن يحدث ضمن الفترة الزمنية ٢٠٢٠-٢٠٢٥.

فإن الجمعية العمومية:

١- تؤكد من جديد على الأهمية التي تعلقها على ضمان تلافي الأوضاع غير المقبولة لعامة الناس بفعل الفرقة الصوتية الناتجة عن تشغيل الطائرات الأسرع من الصوت في الخطوط التجارية.

٢- تكلف المجلس، في ضوء المعلومات المتوافرة وبالاستعانة بالأجهزة الملائمة، بأن يستعرض الملاحق والوثائق الأخرى ذات الصلة، للتأكد من أنها تراعي المشاكل التي قد يثيرها عامة الناس تشغيل الطائرات الأسرع من الصوت، وأن يتخذ الإجراءات اللازمة، خاصة فيما يتعلق بالفرقة الصوتية، للتوصل إلى اتفاق دولي على طريقة لقياس الفرقة الصوتية، وتعريف المصطلحات من الناحية الكمية أو الوصفية لعبارة "الأوضاع غير المقبولة لعامة الناس" ووضع الحدود المناظرة.

٣- تدعو الدول التي تقوم بإنتاج الطائرات الأسرع من الصوت إلى تزويد الإيكاو في الوقت المناسب باقتراحات حول طريقة الالتزام بالمواصفات التي تقررها الإيكاو.

المرفق (ح)

أثر الطيران على نوعية الهواء المحلي

لما كان هناك قلق متزايد إزاء أثر الطيران على الغلاف الجوي فيما يتعلق بنوعية الهواء المحلي والآثار المرتبطة به على صحة البشر ورفاهيتهم.

ولما كانت أدلة هذا الأثر من انبعاثات أكاسيد النيتروجين والمواد الجسيمية من محركات الطائرات على السطح المحلي ونوعية الهواء الإقليمي أصبحت الآن أكثر إقناعا.

وإقرارا بأن المجتمع العلمي يحسن فهم أوجه عدم التأكد المرتبطة بالتأثير من انبعاثات أكاسيد النيتروجين والمواد الجسيمية من محركات الطائرات على المناخ العالمي.

وإقرارا بأنه توجد أوجه ترابط تتعلق بتصميم وعمليات الطائرات عند معالجة الشواغل المتعلقة بالضوضاء ونوعية الهواء المحلي وتغير المناخ.

وإقرارا بأن الإيكاو قد وضعت معايير فنية وعززت وضع إجراءات تشغيلية أدت إلى خفض كبير لتلوث نوعية الهواء المحلي من الطائرات.

ولما كانت ملوثات عديدة مثل السخام والهيدروكربونات غير المحروقة الصادرة عن محركات الطائرات تؤثر على نوعية الهواء المحلي والإقليمي قد شهدت انخفاضا كبيرا خلال العقود القليلة الماضية.

ولما كان التقدم المحرز في الإجراءات التشغيلية مثل عمليات النزول المستمر نتج عنه مزيد من خفض الانبعاثات من الطائرات.

ولما كان تقييم الاتجاهات في انبعاثات أكاسيد النيتروجين والمواد الجسيمية والانبعاثات الغازية الأخرى من الطيران يبين ازدياداً في قيم الانبعاثات العالمية.

ولما كانت آثار انبعاثات الطيران من أكاسيد النيتروجين والمواد الجسيمية والانبعاثات الغازية الأخرى في حاجة إلى مزيد من التقييم والفهم.

وإقراراً بالتقدم القوي المحرز في فهم آثار المكون غير المتطاير لانبعاثات المواد الجسيمية بينما تستمر الأعمال العلمية والفنية بشأن تقييم المكون المتطاير لانبعاثات المواد الجسيمية على نحو أفضل.

ولما كانت آثار انبعاثات الطيران على نوعية الهواء المحلي والإقليمي هي جزء من الانبعاثات الإجمالية في المناطق المتأثرة وينبغي النظر فيها في الإطار الأوسع لجميع المصادر التي تسهم في الشواغل بشأن نوعية الهواء.

ولما كانت نوعية الهواء المحلي والآثار الصحية الفعلية لانبعاثات الطيران تتوقف على سلسلة من العوامل من بينها الإسهام في التركيزات الإجمالية، وعدد السكان المعرضين لها في المنطقة قيد النظر.

ولما كانت المادة الخامسة عشرة من اتفاقية الطيران المدني الدولي تتضمن أحكاماً تتعلق برسوم المطارات والرسوم المماثلة، بما في ذلك مبدأ عدم التمييز، وكانت الإيكاو قد أعدت إرشادات سياسية للدول الأعضاء بشأن الرسوم (سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، 9082 Doc) بما في ذلك إرشادات محددة بشأن الرسوم المتصلة بالضوضاء والرسوم المتصلة بالانبعاثات من أجل نوعية الهواء المحلي.

ولما كان مجلس الإيكاو قد اعتمد في ١٩٩٦/١٢/٩ قراراً فيه السياسات المؤقتة بشأن فرض الرسوم والضرائب على الانبعاثات، أوصي فيه بشدة بأن أيا من تلك الجبايات يجب أن يكون في صورة رسوم لا ضرائب، وبأن الأموال المحصلة ينبغي أن تستخدم في المقام الأول للتخفيف من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة.

ولما كانت هذه الرسوم ينبغي أن تحسب على أساس تكاليف تخفيف الأثر البيئي لانبعاثات محركات الطائرات بقدر ما يتسنى تحديد هذه التكاليف على الوجه الصحيح وعزوها مباشرة إلى النقل الجوي.

ولما كان مجلس الإيكاو قد اعتمد مواد سياسية وإرشادية تتعلق باستخدام الرسوم المتصلة بالانبعاثات لمعالجة أثر انبعاثات محركات الطائرات في المطارات أو حولها.

وإذ تلاحظ أن مجلس الإيكاو قد نشر معلومات عن نظم إدارة الانبعاثات التي يستخدمها أصحاب المصلحة في الطيران.

وتلاحظ أن مجلس الإيكاو قد أعد دليلاً إرشادياً لنوعية هواء المطارات تم تحديثه في وقت لاحق.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تطلب** من المجلس أن يرصد ما تسببه انبعاثات الطيران من المواد الجسيمية وأكاسيد النيتروجين والغازات الأخرى ويطور معرفته بها، بالتعاون مع المنظمات الدولية المختصة الأخرى مثل منظمة الصحة العالمية، من آثار على رفاهية البشر وصحتهم وأن ينشر المعلومات في هذا الصدد.

- ٢- **تطلب** من المجلس مواصلة عمله على وضع قواعد قياسية ممكنة التنفيذ فنيا ومفيدة بيئيا ومعقولة اقتصاديا للمضي في خفض تأثير تلوث الهواء المحلي من الطائرات.
- ٣- **تطلب** من المجلس أن يواصل وضع متطلبات لترخيص انبعاثات المواد الجسيمية غير المتطايرة مع مواصلة رصد التقدم في الفهم العلمي والفني للمكونات المتطايرة وغير المتطايرة لانبعاثات المواد الجسيمية.
- ٤- **تشجع** الإجراءات التي تتخذها الدول الأعضاء للمساعدة على وضع شروط ترخيص انبعاثات المواد الجسيمية غير المتطايرة؛
- ٥- **تطلب** من المجلس أن يكفل المراعاة الواجبة لأوجه الترابط بين التدابير لخفض ضوضاء الطائرات وانبعاثات محركاتها التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي وكذلك على المناخ العالمي.
- ٦- **تطلب** من المجلس مواصلة عمله على وضع أهداف تكنولوجية وتشغيلية طويلة الأجل فيما يتعلق بالمسائل البيئية للطيران، بما في ذلك انبعاثات أكاسيد النروجين من الطائرات.
- ٧- **تطلب** من المجلس مواصلة تعزيز التحسينات التشغيلية وتحسينات الحركة الجوية التي تقلل تأثير تلوث الهواء المحلي من الطائرات.
- ٨- **تشجع** الدول الأعضاء والأطراف المعنية الأخرى على اتخاذ إجراءات للحد من انبعاثات الطيران الدولي التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي أو خفضها من خلال التدابير الطوعية والمواظبة على إبلاغ الإيكاو بها.
- ٩- **ترحب** بوضع وترويج مواد إرشادية بشأن المسائل المتعلقة بتقييم نوعية الهواء المتصلة بالمطارات.
- ١٠- **تطلب** من المجلس العمل بالاشتراك مع الدول والمعنيين بالأمر في تعزيز وتداول أفضل أساليب العمل المطبقة بالمطارات في التقليل من الآثار الضارة لانبعاثات الطيران على نوعية الهواء المحلي.
- ١١- **ترحب** بوضع الإرشادات بشأن رسوم الانبعاثات المتعلقة بنوعية الهواء المحلي **وتطلب** من المجلس أن يواصل تحديث هذه الإرشادات **وتحث** الدول المتعاقدة على تداول المعلومات عن تنفيذ مثل هذه الرسوم.
- ١٢- **تحث** الدول المتعاقدة على ضمان أعلى مستوى عملي من التوافق وإن تراعي على النحو الواجب سياسات الإيكاو وإرشاداتها بشأن رسوم الانبعاثات المتعلقة بنوعية الهواء المحلي.

٣٩-٢ * : بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ

لما كانت الإيكاو والدول الأعضاء فيها تدرك الأهمية البالغة للاضطلاع بدور قيادي مستمر للطيران المدني الدولي في مجال الحد من انبعاثاته التي تسهم في تغير المناخ العالمي؛

وإذ تؤكد من جديد على الدور الحيوي الذي يضطلع به الطيران الدولي في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية على المستوى العالمي والحاجة إلى تأمين استمرار نمو الطيران الدولي بطريقة مستدامة؛

* ستتضمن وثيقة "قرارات الجمعية العمومية السارية المفعول" ملخص قائمة التحفظات، وسوف تُنشر في الوقت المناسب.

وتقرر بأن عمل المنظمة بشأن البيئة يسهم في ١٠ أهداف من ١٧ هدفاً من أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، بما في ذلك هدف التنمية المستدامة رقم ١٣ - "القيام بالعمل العاجل لمكافحة تغيّر المناخ وآثاره".

ولما كان التقرير الخاص الذي صدر في عام ١٩٩٩ عن الطيران والغلاف الجوي العالمي، والذي أعده، بناء على طلب من الايكاو، فريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ (IPCC)، يتضمن تقييماً شاملاً لتأثير الطيران على الغلاف الجوي؛ ولما كان فريق الخبراء الحكومي الدولي قد سلم في تقريره الخاص بأن آثار بعض أنواع الانبعاثات الناجمة عن الطائرات مفهومة جيداً، فقد كشف أن آثار بعضها الآخر غير مفهومة، وحدد عدداً من المجالات الرئيسية التي تتسم بعدم اليقين العلمي مما يحد من القدرة على توقع الآثار الكاملة للطيران على المناخ والأوزون، ستقوم المنظمة بتحديث المعلومات التي يتضمنها التقرير الخاص لفريق الخبراء الحكومي الدولي.

ولما كانت تدرك أن انبعاثات الطيران الدولي، والتي تسهم حالياً بنسبة تقل عن ٢٪ من إجمالي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في العالم، من المتوقع أن تزيد نتيجة لنمو؛

ولما كان الهدف النهائي لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ يتمثل في تحقيق استقرار تركيزات غازات الدفيئة في الغلاف الجوي عند مستوى يحول دون وقوع تدخل يشكل خطراً على نظام المناخ؛

ولما كان بروتوكول كيوتو، الذي اعتمدته مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ في ديسمبر/كانون الأول ١٩٩٧ ودخل حيز النفاذ في ١٦ فبراير/شباط ٢٠٠٥، يدعو البلدان المتقدمة (الأطراف المذكورة في الملحق الأول) إلى العمل على الحد من انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن "وقود الطائرات" (الطيران الدولي) أو خفضها، وذلك بالعمل من خلال الايكاو (المادة ٢-٢)؛

ولما كان اتفاق باريس، الذي اعتمدته مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ في ديسمبر ٢٠١٥، يعزز تطبيق اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ بما في ذلك هدفها، ويرمي إلى تقوية الاستجابة العالمية لتهديد تغير المناخ، في سياق التنمية المستدامة والجهود لاستئصال الفقر، بما في ذلك قصر الزيادة في متوسط درجة الحرارة في العالم على أقل من درجتين مئويتين بكثير فوق المستويات السابقة لعصر النهضة الصناعية ومواصلة الجهود للحد من زيادة درجة الحرارة بواقع ١,٥ درجة مئوية فوق المستويات السابقة لعصر النهضة الصناعية، تقرر بأن هذا سيخفض بقدر كبير مخاطر تغيّر المناخ وآثاره.

وإذ تعترف بالأهداف الطموحة العالمية لقطاع الطيران الدولي المتمثلة في زيادة كفاءة الوقود بنسبة ٢٪ سنوياً والحفاظ على انبعاثات الكربون الصافية من ٢٠٢٠ على نفس المستوى، حسبما اعتمدته الجمعية العمومية للايكاو في دورتها ٣٧ في ٢٠١٠ وأكدته من جديد في دورتها الثامنة والثلاثين في ٢٠١٣، وكذلك العمل المضطلع به لاستكشاف هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران الدولي في ضوء هدفي درجة الحرارة البالغة درجتين مئويتين و ١,٥ درجة مئوية لاتفاق باريس.

وإذ تسلم بأنه من غير المرجح أن يؤدي الهدف الطموح المتمثل في زيادة كفاءة الوقود بنسبة ٢٪ سنوياً إلى تحقيق الخفض بالمستوى اللازم لاستقرار حصة الطيران المطلقة من الانبعاثات المتسببة في تغير المناخ وتقليصها لاحقاً، وبأنه ثمة حاجة إلى أهداف أكثر طموحاً لرسم مسار مستدام للطيران؛

وإذ تؤكد أن التصدي لانبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي يقتضي المشاركة والتعاون الفاعلين من جانب الدول وقطاع الطيران، وإذ تلاحظ الالتزامات الجماعية التي أعلن عنها المجلس الدولي للمطارات، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية والاتحاد الدولي للنقل الجوي، والمجلس الدولي لطيران الأعمال، ومجلس التنسيق الدولي لاتحادات صناعة الطيران والفضاء نيابة عن صناعة

النقل الجوي الدولي، بمواصلة تحسين الكفاءة فيما يتعلق بثاني أكسيد الكربون بنسبة متوسطة قدرها ١,٥٪ سنوياً من عام ٢٠٠٩ حتى عام ٢٠٢٠، بغية تحقيق النمو الحيادي للكربون ابتداء من عام ٢٠٢٠ وتقليص انبعاثاته من الكربون بنسبة ٥٠٪ بحلول عام ٢٠٥٠ مقارنة بمستويات عام ٢٠٠٥؛

وإذ تُذكر باتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيّر المناخ واتفاق باريس وتقرّ بمبدئها الخاص بالمسؤوليات المشتركة لكن المتباينة وقدرات كل دولة، في ضوء الظروف الوطنية المختلفة؛

وإذ تقرّ بمبادئ عدم التمييز وبالفرص المتكافئة والمنصفة لتنمية الطيران الدولي، المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو؛
وإذ تُسلّم بأن هذا القرار لا يشكل سابقة لنتائج المفاوضات ولا يمثل حكماً مسبقاً عليها في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيّر المناخ (UNFCCC) أو اتفاق باريس، لا تمثل موقف الأطراف من تلك الاتفاقيات؛

وإذ تشير إلى أن النهوض بالنمو المستدام للطيران الدولي وتحقيق أهدافه الطموحة العالمية يستلزم اتباع نهج شامل يتمثل في سلة من التدابير التي تشمل التكنولوجيا ووضع القواعد القياسية والتحسينات التشغيلية والتدابير القائمة على السوق لخفض الانبعاثات؛

وإقراراً منها بالتقدم التكنولوجي الكبير الذي تم إحرازه في قطاع الطيران، حيث الطائرات المصنعة اليوم تزيد كفاءتها في استهلاك الوقود لكل كيلومتر لكل راكب بنحو ٨٠ في المائة عما كانت عليه في ستينيات القرن الماضي؛

وإذ ترحب بالاتفاق الذي توصلت إليه لجنة حماية البيئة في مجال الطيران التابعة للايكاو (CAEP) بشأن معيار ترخيص انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون للطائرات؛

واعتراضاً منها بالعمل المضطلع به للنظر في الجوانب البيئية لانتهااء عمر الطائرات مثل أن يتم ذلك من خلال تدوير الطائرات.

وإذ تسلّم بأن تدابير إدارة الحركة الجوية (ATM) بموجب الخطة العالمية للايكاو للملاحة الجوية تسهم في تعزيز الكفاءة التشغيلية والحد من انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون من الطائرات؛

وإذ ترحب بتقييم المنافع البيئية لحزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs) الذي أكمل بالنسبة للحزمة صفر ويجري الاضطلاع به بالنسبة للحزمة ١.

وإذ تشير إلى أن مؤتمر الطيران وأنواع الوقود البديلة الذي انعقد في نوفمبر ٢٠٠٩ أيد استخدام أنواع الوقود الطيران البديلة والمستدامة لأغراض الطيران، خاصة استخدام أنواع الوقود المطابقة على المدى القصير والمتوسط، كوسيلة مهمة لخفض انبعاثات الطائرات؛

وإذ تشير أيضاً إلى أن مؤتمر الطيران وأنواع الوقود البديلة وضع إطاراً عالمياً تابعاً للايكاو يتعلق بأنواع وقود الطيران البديلة تم من خلاله تسجيل تقدم، بما في ذلك خمس طرائق لترخيص أنواع وقود الطيران البديلة حتى تاريخه، وأول مطار رئيسي لمثل هذه الأنواع من الوقود؛

وإذ تسلّم بأن الجدوى التكنولوجية لأنواع الوقود البديلة المستدامة المطابقة لأغراض الطيران تم إثباتها ومن المطلوب استحداث السياسات والحوافز المناسبة لإيجاد منظور سوقي طويل الأجل؛

وإذ تسلّم بالحاجة إلى تطوير هذه الأنواع من الوقود ونشرها بطريقة مجدية اقتصادياً ومقبولة اجتماعياً وبيئياً والتقدم المحرز في التنسيق بين نهج تحقيق الاستدامة؛

وتسَلَّم بالحاجة إلى استكشاف وتسهيل حصول قطاع الطيران المدني على الطاقة المتجددة بما في ذلك عن طريق تعاونه مع مبادرة الطاقة المستدامة للجميع، كجزء من مساهمة المنظمة في هدف التنمية المستدامة ٧ "ضمان الحصول على الطاقة الميسورة التكلفة والموثوقة والمستدامة والحديثة للجميع".

وإذ تشير إلى أن قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ طلب إلى المجلس، بدعم من الدول الأعضاء، الاضطلاع بالعمل لوضع إطار للتدابير القائمة على آليات السوق في مجال الطيران الدولي، بما في ذلك مواصلة وضع المبادئ التوجيهية المدرجة في الملحق بقرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩، وأن المبادئ التوجيهية وضعت على النحو المدرج في الملحق بقرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨، والتي ترد في الملحق بهذا القرار؛

وإذ تلاحظ أن المنظمة، وفقاً لقرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨، اعتمدت استراتيجية جوهرية لبناء القدرات والمساعدة الفنية والمالية الأخرى، تمثيلاً مع مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب من أجل مساعدة الدول على إعداد وتقديم خطط عملها، بما في ذلك تنظيم ندوات اقليمية، ووضع وتحديث وثيقة الايكاو Doc 9988 إرشادات بشأن إعداد خطط عمل الدول فيما يتعلق بأنشطة تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون والبرنامج التفاعلي على الموقع الإلكتروني وأداة الإيكاو لتقدير وفورات الوقود وأداة الايكاو للمنافع البيئية؛

وإذ ترحب بما قامت به طوعاً ٩٤ دولة عضواً، أي ما يعادل أكثر من ٨٨ في المائة من الحركة الجوية العالمية، من إعداد وتقديم خطط العمل عملها إلى الايكاو اعتباراً من ٢٠١٦/٦/٨؛

وإذ تسلّم باختلاف الظروف بين الدول فيما يتعلق بقدرتها على رفع التحديات المقترنة بتغير المناخ، وبضرورة توفير الدعم اللازم، ولا سيما للبلدان النامية والدول التي لديها احتياجات خاصة؛

وإذ تؤكد أنه ينبغي وضع تدابير محددة لمساعدة الدول النامية وتيسير الوصول الى الدعم المالي، ونقل التكنولوجيا، وبناء القدرات في أقرب وقت ممكن؛

وتعترف بالمساعدة التي تقدمها الايكاو في شراكة مع منظمات أخرى، لتسهيل عمل الدول الأعضاء على خفض انبعاثات الطيران، فضلاً عن البحث المستمر عن شراكات مساعدة محتملة مع منظمات أخرى؛

وإذ تسلّم بأهمية العمل المضطلع به للتعرف على الآثار المحتملة لتغير المناخ على عمليات الطيران الدولي والهيكل الأساسية ذات الصلة والإبلاغ عن تلك الآثار؛

وإذ تسلّم بما أحرزته الايكاو من تقدم في تنفيذ مبادرة الأمم المتحدة المحايدة مناخياً وبالدعم الكبير الذي قدمته الايكاو لهذه المبادرة، ولا سيما من خلال وضع أداة احتساب الكربون الخاصة بالايكاو، لدعم تقييم الانبعاثات الناجمة عن الركاب المسافرين جواً وترحب بتوسيع نطاقها لإضافة انبعاثات نقل البضائع جواً؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تقر بأن يحل هذا القرار، الى جانب القرار ٣٩-١: بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — الأحكام العامة، والضجيج ونوعية الهواء المحلي والقرار ٣٩-٣: بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — التدابير العالمية القائمة على آليات السوق، محل القرارين ٣٨-١٧ و ٣٨-١٩ للجمعية العمومية، ويشكل البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة؛

٢- **تطلب من المجلس:**

- أ) أن يكفل اضطلاع الايكاو بدورها القيادي المستمر في المسائل البيئية المتصلة بالطيران المدني الدولي، بما في ذلك انبعاثات غازات الدفيئة؛
- ب) أن يواصل دراسة الخيارات في مجال السياسة العامة للحدّ من أثر انبعاثات محرّكات الطائرات على البيئة أو خفضه وإعداد اقتراحات ملموسة، تتضمن حلولاً فنية وتدابير قائمة على السوق، مع مراعاة ما قد يكون لهذه التدابير من آثار محتملة على البلدان النامية والبلدان المتقدمة على حد سواء؛
- ج) أن يواصل التعاون مع المنظمات المشاركة في رسم السياسات في هذا المجال، وخاصة مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ؛

٣- **تؤكد مجدداً على ما يلي:**

- أ) ينبغي أن تواصل الايكاو اتخاذ مبادرات لنشر معلومات عن الفهم العلمي لأثر الطيران والإجراءات المتخذة لمعالجة انبعاثات الطيران، وتواصل توفير منتدى لتيسير المناقشات بشأن الحلول الكفيلة بالتصدي لانبعاثات الطيران؛
- ب) ينبغي التشديد على خيارات السياسة العامة التي ستخفض الانبعاثات الصادرة عن محركات الطائرات، دون أن يكون لتلك الخيارات أثر سلبي على نمو النقل الجوي، ولا سيما في الاقتصادات النامية؛

٤- **تقرر** أن تعمل الدول والمنظمات ذات الصلة من خلال الايكاو لتحسين كفاءة الوقود على الصعيد العالمي بنسبة متوسطة قدرها ٢٪ سنوياً حتى عام ٢٠٢٠ ولتحقيق هدف عالمي طموح في مجال تحسين كفاءة الوقود بنسبة ٢٪ سنوياً من عام ٢٠٢١ حتى عام ٢٠٥٠، تُحسب على أساس حجم الوقود المستخدم مقابل إيرادات كل طن كيلومتري يتم نقله؛

٥- **توافق** على أن الهدف الوارد في الفقرة ٥ أعلاه، لن ينسب التزامات محددة إلى دول فردية، وأن ظروف وقدرة ومساهمة كل دولة من الدول النامية والمتقدمة النمو في تركّز انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران في الغلاف الجوي هي التي تقرر كيف تساهم كل دولة بشكل طوعي في تحقيق الأهداف الطموحة العالمية؛

٦- **تقرر** أيضاً، دون أن تتسبب أي التزامات محددة إلى دول فردية، أن تواصل الايكاو والدول الأعضاء فيها، إلى جانب المنظمات ذات الصلة، السعي إلى أن تحقق في المدى المتوسط جمعياً الهدف العالمي الطموح المتمثل في الإبقاء على صافي الانبعاثات العالمية من الكربون الناجمة عن الطيران الدولي ابتداءً من عام ٢٠٢٠ على نفس المستوى، وأن تأخذ في الحسبان: الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة من الدول، ولاسيما البلدان النامية؛ ومدى نضج أسواق الطيران؛ والنمو المستدام لقطاع الطيران الدولي؛ وأنّ الانبعاثات ربما تزداد بسبب النمو المتوقع في الحركة الجوية الدولية، حتى يتم تطوير ونشر تكنولوجيات وأنواع وقود أقل انبعاثاً، واتخاذ تدابير أخرى مخففة؛

٧- **تسلّم** بالإجراءات الكثيرة التي اتخذتها وتعزم اتخاذها الدول الأعضاء في الايكاو من أجل بلوغ الأهداف الطموحة الجماعية، بما في ذلك تحديث إدارة الحركة الجوية، والإسراع باستخدام تكنولوجيات الطائرات المقتصدّة في استهلاك الوقود، وتطوير واستعمال أنواع الوقود البديل المستدامة، وتشجّع على مواصلة بذل مثل هذه الجهود؛

٨- **تتفق** على أن تستعرض، في دورتها الأربعين، الهدف المبين في الفقرة ٦ أعلاه على ضوء الدراسات حول إمكانية بلوغ ذلك الهدف والمعلومات ذات الصلة الواردة من الدول؛

٩- **تطلب** من المجلس أن يواصل استكشاف الجدوى من وضع هدف عالمي طموح على المدى البعيد في مجال الطيران الدولي، بواسطة إجراء دراسات مفصلة لتقييم إمكانية تحقيق الأهداف المقترحة وآثارها، بما في ذلك الأثر على النمو، وكذلك التكاليف في جميع البلدان، لا سيما البلدان النامية، بخصوص التقدم المحرز بشأن العمل الذي ينبغي تقديمه إلى الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الأربعين. وينبغي أن يشمل تقييم الأهداف طويلة الأجل معلومات من الدول الأعضاء من حيث خبراتها في العمل على تحقيق هدف متوسط الأجل.

١٠- **تشجع** أيضا الدول على أن تقدم طوعاً خطط عمل تبيين السياسات والإجراءات، وعلى إبلاغ الإيكاو سنوياً عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناشئة عن الطيران الدولي؛

١١- **تدعو** الدول، التي تود أن تعد خطط عمل أو تقوم بتحديث هذه الخطط، إلى عرض تلك الخطط على الإيكاو في أقرب وقت ممكن ويحبذ أن يكون ذلك بنهاية يونيو ٢٠١٨ ومرة كل ثلاث سنوات بعد ذلك، لكي يتسنى للإيكاو أن تواصل جمع المعلومات المحددة كميّاً بشأن تحقيق الأهداف العالمية الطموحة، على أن تتضمن خطط العمل تلك المعلومات عن مجموعة التدابير التي نظرت فيها الدول والتي تعكس القدرات والظروف الوطنية الخاصة، ومعلومات محددة كميّاً عن المنافع البيئية المتوقعة من تنفيذ التدابير المنتقاة من تلك المجموعة، وكذا معلومات عن أي مساعدة معينة قد تحتاج إليها؛

١٢- **تشجع** الدول التي قدمت خطط عمل على تبادل المعلومات الواردة في تلك الخطط وعلى إقامة شراكات مع الدول الأعضاء الأخرى من أجل مساعدة تلك الدول التي لم يتسنى لها إعداد خطط عمل، وإتاحة خطط العمل المقدمة للجمهور، مع مراعاة الحساسية التجارية للمعلومات التي تحتوي عليها خطط عمل الدول؛

١٣- **تطلب** من المجلس أن ييسر تعميم الدراسات الاقتصادية والفنية وأفضل الممارسات ذات الصلة بالأهداف الطموحة وأن يواصل تقديم الإرشادات وسائر أنواع المساعدة الفنية الأخرى على إعداد وتحديث خطط عمل الدول، قبل نهاية شهر يونيو ٢٠١٨، لكي يتسنى للدول أن تجري الدراسات اللازمة وتقدم طوعياً خطط عمل إلى الإيكاو؛

١٤- **تطلب** إلى المجلس أن يعزز المنهجيات المناسبة لوضع القواعد القياسية وآلية لقياس وتقدير ورصد الانبعاثات العالمية من غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي والتحقق منها، وكفالة دعم الدول لعمل الإيكاو بشأن تقييم التقدم المحرز وذلك من خلال الإبلاغ عن البيانات السنوية المتعلقة بالحركة الجوية واستهلاك الوقود وانبعاثات ثاني أكسيد الكربون؛

١٥- **تطلب** إلى المجلس أن يطلب من الدول مواصلة دعم الجهود التي تبذلها الإيكاو لتعزيز موثوقية قياس/تقدير الانبعاثات العالمية من غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي وأن يبلغ بشكل منتظم أمانة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، كجزء من إسهامه في تقييم التقدم المحرز إزاء إجراءات التنفيذ في ذلك القطاع، وبناء على المعلومات التي أقرتها الدول الأعضاء في الإيكاو؛

١٦- **مع الإقرار** بأنه ينبغي عدم ادخار أي جهد للحصول على الوسائل اللازمة لخفض وتثبيت انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن جميع المصادر، تحت الإيكاو والدول الأعضاء فيها على أن تعرب بوضوح عن شواغلها، من خلال أنشطة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ، إزاء استخدام الطيران الدولي كمصدر من المصادر المحتملة لجمع الإيرادات لتمويل أنشطة المناخ في قطاعات أخرى، وذلك كي لا يصبح الطيران الدولي مستهدفاً بصورة غير متناسبة كمصدر من مصادر هذه الإيرادات؛

تطلب من المجلس القيام بما يلي:

- ١٧

- (أ) مواصلة القيام بدور محوري في تقديم المساعدة إلى الدول الأعضاء فيه وذلك عبر نشر آخر المعلومات عن أفضل الممارسات وتقديم المشورة وسائر أنواع المساعدة الفنية لتعزيز بناء القدرات ونقل التكنولوجيا، بوسائل منها برنامج الإيكاو للتعاون الفني؛
- (ب) إقامة المزيد من الشراكات مع المنظمات الدولية الأخرى لتلبية احتياجات الدول الأعضاء في الإيكاو من المساعدة، بوسائل منها برنامج أصدقاء خطة عمل الإيكاو وتيسير الوصول إلى الموارد المالية القائمة والجديدة، ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات، للبلدان النامية والإبلاغ عن النتائج المحققة، فضلاً عن التوصيات الأخرى، وذلك بصورة أولية قبل نهاية عام ٢٠١٨ وخلال الدورة الأربعين للجمعية العمومية؛
- (ج) مواصلة اتخاذ تدابير محددة لمساعدة الدول النامية وكذلك تيسير حصولها على الموارد المالية، ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات؛

تطلب من الدول القيام بما يلي:

- ١٨

- (أ) أن تنهض بالبحث العلمي الذي يهدف إلى استمرار معالجة أوجه الريبة المحددة في التقرير الخاص لفريق الخبراء الحكومي الدولي بشأن الطيران والغلاف الجوي العالمي وفي تقارير التقييم وكفالة أن تتضمن عمليات التقييم المقبلة لتغير المناخ، التي يضطلع بها فريق الخبراء الحكومي الدولي وهيئات الأمم المتحدة الأخرى ذات الصلة، معلومات محدثة، إن وجدت، عن الآثار التي تحدثها الطائرات على الغلاف الجوي؛
- (ب) أن تنظر في وضع سياسات تشجع على إدخال طائرات إلى السوق تتسم بمزيد الكفاءة في استهلاك الوقود؛ والعمل معاً من خلال الإيكاو لتبادل المعلومات ووضع إرشادات لأفضل الممارسات بشأن انتهاء عمر الطائرات مثل تدوير الطائرات؛
- (ج) أن تعجل بالاستثمار في البحث والتطوير كيما تُسوّق تكنولوجيا أكثر كفاءة بحلول عام ٢٠٢٠؛
- (د) أن تعجل بتطوير وتشغيل الطرق التي تحقق الكفاءة في استهلاك الوقود والإجراءات التي تقلل من الانبعاثات الناجمة عن الطيران؛ والعمل مع الإيكاو لإيصال المنافع البيئية إلى جميع الأقاليم والدول، مع مراعاة استراتيجية حزمة التحسينات في منظومة الطيران؛
- (هـ) أن تقلل من العوائق القانونية والأمنية والاقتصادية وغير ذلك من العوائق المؤسسية بما يتيح تطبيق المفاهيم التشغيلية الجديدة في إدارة الحركة الجوية بغرض استخدام المجال الجوي بكفاءة من حيث البيئة؛
- (و) وضع نهج منسق من أجل إبلاتها الإدارات الوطنية من أجل إجراءات سياسة واستثمار للتعجيل بطريقة ملائمة بتطوير مصادر طاقة نظيفة ومتجددة للطيران، بما في ذلك استخدام أنواع مستدامة من الوقود البديل، ونشرها واستخدامها، وفقاً لظروفها الوطنية؛
- (ز) النظر في إمكانية توفير الحوافز للتشجيع على استخدام مصادر الطاقة النظيفة والمتجددة للطيران، بما في ذلك أنواع الوقود البديل المستدام؛

ح) النظر في اتخاذ تدابير لدعم البحوث والتطوير فضلاً عن تطوير تكنولوجيا المعالجة وإنتاج المواد الأولية اللازمة لخفض التكاليف والعمل على توسيع نطاق خطوط الإنتاج المستدام على النطاق التجاري؛ مع مراعاة التنمية المستدامة للدول؛

ط) الإقرار بالنهج القائمة لتقييم الاستدامة لجميع أنواع الوقود البديلة عموماً، بما في ذلك أنواع الوقود المستخدمة للطيران، والتي ينبغي أن تحقق خفضاً صافياً في انبعاثات غازات الدفيئة على أساس دورة الحياة وتسهم في التنمية الاجتماعية والاقتصادية المحلية، كما ينبغي لها تجنب المنافسة مع الأغذية والمياه؛

ي) اعتماد التدابير اللازمة لضمان الاستدامة لأنواع وقود الطيران البديلة، والبناء على النهج القائمة أو مزيج منها، والمتابعة على المستوى الوطني، للإنتاج المستدام من أنواع وقود الطيران البديلة؛ والعمل معاً من خلال الايكاو والهيئات الدولية الأخرى ذات الصلة، من أجل تبادل المعلومات وأفضل الممارسات، بما في ذلك من أجل التنسيق بشأن معايير استدامة أنواع وقود الطيران البديلة؛

تطلب من المجلس القيام بما يلي:

- ١٩ -

أ) أن يواصل تطوير وتحديث الإرشادات المقدمة للدول الأعضاء بشأن تنفيذ سياسات وتدابير ترمي إلى خفض الأثر البيئي لانبعاثات الطيران الدولي أو الحد منه، ويجري مزيداً من الدراسات بهدف تخفيف أثر الطيران الدولي على تغير المناخ؛

ب) أن يشجع الدول على التعاون في إعداد نماذج تحليلية توقعية لتقييم آثار الطيران؛

ج) أن يواصل تقييم تكلفة ومنافع مختلف التدابير، بما فيها التدابير القائمة، بغرض معالجة مسألة انبعاثات محركات الطائرات بأكثر الطرق فعالية من حيث التكلفة، مع مراعاة مصالح جميع الأطراف المعنية، بما في ذلك الآثار المحتملة على الدول النامية؛

د) مساعدة الدول الأعضاء بالدراسات والتقييمات ووضع الإجراءات، بالتعاون مع الدول الأخرى بالإقليم، بغرض الحد من انبعاثات غازات الدفيئة أو خفضها على الصعيد العالمي، والعمل معاً بشكل تعاوني لبلوغ المستوى الأمثل من المنافع البيئية التي يمكن تحقيقها عن طريق برامجها المختلفة؛

هـ) اعتماد معيار ترخيص مستوى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون للطائرات في أقرب وقت ممكن؛

و) تحديث أهداف تكنولوجية على المدى المتوسط والبعيد، في مجال حرق وقود الطائرات؛

ز) الأخذ بإرشادات يتم تحديثها بشأن التدابير التشغيلية لخفض الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي والتركيز على زيادة كفاءة الوقود في كل جوانب خطة الايكاو العالمية للملاحة الجوية؛ وتشجيع الدول والجهات المعنية على تطوير إدارة الحركة الجوية التي تحقق أقصى منافع بيئية، ونشر وتبادل أفضل الممارسات المطبقة في المطارات؛

ح) أن يواصل تطوير وتحديث الأدوات والتوجيهات اللازمة لتقييم الفوائد المرتبطة بتحسين إدارة الحركة الجوية، وتقييم الفوائد البيئية المرتبطة بتنفيذ استراتيجية حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs)؛

- (ط) أن يشجع الدول الأعضاء ويدعو أوساط الصناعة والمؤسسات المالية والمنظمات الدولية الأخرى من أجل المشاركة الفعّالة في تبادل المعلومات وأفضل الممارسات، ويسهل إقامة شراكات وتحديد سياسات ستحدث المزيد من تعزيز الانتقال إلى مصادر نظيفة ومتجددة للطاقة من أجل الطيران، بما في ذلك أنواع مستدامة من الوقود البديل، من خلال ندوات إقليمية؛
- (ي) أن يواصل الحفاظ على الإطار العالمي للايكوا المعني بأنواع وقود الطيران البديلة؛
- (ك) أن يواصل إعطاء نظرة شاملة عن مستقبل استخدام أنواع وقود الطيران البديلة، ومراعاة التغيرات في دورة حياة انبعاثات غازات الدفيئة من أجل تقييم التقدم المحرز نحو تحقيق الأهداف الطموحة العالمية؛
- (ل) أن يعمل مع المؤسسات المالية على تيسير الوصول إلى تمويل مشاريع تطوير الهياكل الأساسية المكرسة لأنواع الوقود البديلة المستدامة، وحوافز لتجاوز عوائق السوق الأولية؛
- (م) أن يتعاون مع المبادرات الدولية ذات الصلة الأخرى، بما في ذلك مبادرة الطاقة المستدامة للجميع، لتسهيل حصول الطيران على الطاقة المتجددة؛
- (ن) أن يحدد الآثار المحتملة لتغير المناخ على عمليات الطيران الدولي وما يرتبط بها من هياكل أساسية وأن يحدد تدابير التكيف لمعالجة الآثار المحتملة لتغير المناخ، وذلك بالتعاون مع منظمات دولية أخرى ذات صلة ومع صناعة الطيران؛
- (س) أن يواصل التعاون مع مبادرة الأمم المتحدة المحايدة مناخياً، ويحرص على تصدّر الجهود الرامية إلى إعداد أساليب وأدوات لتحديد كمية انبعاثات غازات الدفيئة في مجال الطيران بخصوص تلك المبادرة، بما في ذلك أداة احتساب الكربون الخاصة بالايكوا التي تتضمن أيضاً انبعاثات طائرات نقل البضائع، والمضي قدماً في إعداد وتنفيذ الاستراتيجية الخاصة بخفض انبعاثات غازات الدفيئة وتعزيز الممارسات الإدارية المستدامة المتبعة داخل المنظمة.

الملحق

المبادئ التوجيهية لتصميم وتطبيق التدابير القائمة على آليات السوق في مجال الطيران الدولي:

- (أ) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تدعم التنمية المستدامة لقطاع الطيران الدولي؛
- (ب) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تدعم التخفيف من انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي؛
- (ج) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تساهم في تحقيق الأهداف الطموحة العالمية؛
- (د) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تتسم بالشفافية والبساطة من الناحية الإدارية؛
- (هـ) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تكون فعّالة من حيث التكاليف؛
- (و) لا ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تتصف بالازدواجية ولا ينبغي احتساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي إلا مرة واحدة؛
- (ز) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تحد من تسرب الكربون وتشوهات الأسواق إلى أدنى حد؛

- ح) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تضمن التعامل مع قطاع الطيران الدولي على أساس الإنصاف فيما يتعلق بالقطاعات الأخرى؛
- ط) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تقرر بالإجازات والاستثمارات السابقة واللاحقة في كفاءة وقود الطائرات وفي التدابير الأخرى لخفض الانبعاثات الناجمة عن الطيران؛
- ي) لا ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تفرض عبئاً اقتصادياً غير مناسب على الطيران الدولي؛
- ك) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تيسر الوصول إلى جميع أسواق الكربون بشكل ملائم؛
- ل) ينبغي تقييم التدابير القائمة على آليات السوق فيما يتعلق بمختلف التدابير استناداً إلى ما تم قياسه من أداء من حيث خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون أو تجنبها، عند الضرورة؛
- م) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تتضمن أحكام "الحد الأدنى"؛
- ن) عندما تُسفر التدابير القائمة على آليات السوق عن إيرادات، يوصى بشدة بأنه ينبغي تطبيقها في المقام الأول للتخفيف من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة، بما فيها تخفيف الآثار والتكيف معها، وكذلك في تقديم المساعدة والدعم إلى الدول النامية.
- س) عند تحقيق خفض الانبعاثات بواسطة التدابير القائمة على آليات السوق، ينبغي تحديدها في تقارير الدول عن الانبعاثات.
- ع) ينبغي أن تُراعى التدابير القائمة على آليات السوق مبدأ المسؤوليات المشتركة والمتباينة وقدرات كل طرف، والظروف الخاصة به، ومبدأ عدم التمييز وإتاحة الفرص بنزاهة وعلى قدم المساواة.

٣٩ - ٣: بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاء المستمرة في مجال حماية البيئة - الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق

لما كان قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ قد نصَّ على وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لأغراض الطيران الدولي، لكي تعتمد الدورة التاسعة والثلاثون للجمعية العمومية قراراً بشأنها؛

وتذكيراً بأن قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ قد طلب إلى المجلس، بدعم من الدول الأعضاء، أن يختتم الأعمال المتعلقة بالجوانب الفنية والآثار البيئية والاقتصادية والأساليب المتبعة في الخيارات الممكنة للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، بما في ذلك آثارها على إمكانية تطبيقها وطابعها العملي، ومع مراعاة الحاجة إلى تطوير الطيران الدولي والمقترح المقدم من قطاع الطيران وسائر المستجدات الدولية، حسب الحالة، ومن دون الإخلال بالمفاوضات الجارية في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ؛

وتذكيراً أيضاً بأن قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ قد طلب إلى المجلس، بدعم من الدول الأعضاء، تحديد القضايا والمشاكل الرئيسية، بما في ذلك ما يتعلق بالدول الأعضاء، ووضع توصية بشأن خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق تعالجها

* ستتضمن وثيقة "قرارات الجمعية العمومية السارية المفعول" ملخص قائمة التحفظات، وسوف تُنشر في الوقت المناسب.

بشكل ملائم وتتناول عناصر التصميم الرئيسية، ومنها وسيلة لمراعاة الظروف والقدرات الخاصة، وآليات تنفيذ الخطة اعتباراً من سنة ٢٠٢٠ كجزء من مجموعة من التدابير تتضمن أيضاً التكنولوجيات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدامة لتحقيق الأهداف الطموحة العالمية للإيكاو؛

وتسليماً بأن الإيكاو هي المنتدى الملائم لتناول مسألة الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي، وبالقدر الكبير من العمل، الذي اضطلع به المجلس والفريق الاستشاري لشؤون البيئة ولجنة حماية البيئة في مجال الطيران المنبثقين عنه، والرامي إلى وضع توصية للخطة العالمية بشأن التدابير القائمة على آليات السوق وعناصر التصميم وآليات التنفيذ التابعة للخطة، بما في ذلك تحليل الاتجاهات المختلفة فيما يتعلق بتوزيع الالتزامات؛

وتذكيراً كذلك بأن قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ قد طلب إلى المجلس، بدعم الدول الأعضاء، تنظيم حلقات تدارس وحلقات عمل بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لأغراض الطيران الدولي بمشاركة مسؤولين وخبراء من الدول الأعضاء إلى جانب المنظمات المعنية؛

وإقراراً بعقد جولتين من حلقات التدارس في إطار الحوارات العالمية في مجال الطيران في عامي ٢٠١٥ و ٢٠١٦ فيما يتعلق بجميع المناطق؛

وإشارة إلى أن قطاع الطيران يدعم وجود خطة عالمية موحدة للتعويض عن الكربون، في مقابل شتات من التدابير التابعة للدول والأقاليم والقائمة على آليات السوق، باعتبار ذلك بمثابة إجراء يحقق فعالية التكاليف ويكمل مجموعة التدابير الشاملة، بما فيما التدابير المتعلقة بالتكنولوجيا والعمليات والبنى التحتية؛

وإقراراً بأنه لا ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تطبق على نحو مزدوج ولا ينبغي احتساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي إلا مرة واحدة؛

وتشديداً على أن القرار الذي اتخذته الجمعية العمومية في دورتها الثامنة والثلاثين بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لأغراض الطيران الدولي يعكس دعم الدول الأعضاء القوي لإيجاد حل على الصعيد العالمي فيما يتعلق بقطاع الطيران الدولي، في مقابل خليط محتمل من التدابير القائمة على آليات السوق الخاصة بالدول والأقاليم؛

وتأكيداً للشاغل الناجم عن استخدام الطيران المدني الدولي كمصدر محتمل لتعبئة الإيرادات من أجل تمويل شؤون المناخ في القطاعات الأخرى، ولوجوب أن تكفل التدابير القائمة على آليات السوق المعاملة العادلة لقطاع الطيران الدولي مقارنةً بالقطاعات الأخرى؛

وتذكيراً باتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وبتوافق باريس وتسليماً بمبدئه الخاص بالمسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة وقدرات كل دولة، التي تختلف باختلاف الظروف الوطنية؛

وتسليماً أيضاً بمبادئ عدم التمييز وبالفرض المتكافئة والمنصفة لتنمية الطيران الدولي المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو؛ وترحيباً باعتماد اتفاق باريس في نطاق اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وإقراراً بأن العمل المتعلق بالخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لأغراض الطيران الدولي وتنفيذها سيسهم في تحقيق الأهداف المحددة في اتفاق باريس؛

ولما كانت اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس تتصّان على آليات، كآلية التنمية النظيفة مثلاً، وعلى وضع آلية سوق جديدة في إطار اتفاق باريس من أجل المساهمة في تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة لدعم التنمية المستدامة، الأمر الذي تستفيد منه الدول النامية على وجه الخصوص؛

وترحبياً بالتعاون بين اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ والإيكاو بشأن إعداد منهجيات آلية التنمية النظيفة لأغراض الطيران؛

وتسليماً بأن هذا القرار لا يرسى سابقة أو يحكم مسبقاً على نتيجة المفاوضات في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ أو اتفاقات دولية أخرى، ولا يمثل موقف الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ أو اتفاقية باريس أو اتفاقات أخرى؛

فإن الجمعية العمومية:

١ - **تقرّر** أن هذا القرار يحل، مع القرار ٣٩-١: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - أحكام عامة والوضوءاء ونوعية الهواء المحلي والقرار ٣٩-٢: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ، محل القرارين ٣٨-١٧ و ٣٨-١٨ وتشكّل هذه القرارات معاً البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة؛

٢ - **وتسلّم** بالتقدّم المحرز بشأن جميع العناصر الخاصة بسلة التدابير المتاحة لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، بما في ذلك تكنولوجيات الطيران والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدامة والخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، وأي تدابير أخرى، وتؤكد إعطاء الأفضلية إلى استخدام تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدامة التي توفر فوائد بيئية في قطاع الطيران؛

٣ - **وتسلّم** أيضاً بأنه، على الرغم من هذا التقدم المحرز، فإن الفوائد البيئية الناجمة عن تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدامة قد لا تحقق ما يكفي من تخفيضات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون لمواكبة نمو حركة النقل الجوي الدولي في الوقت المناسب لتحقيق الهدف الطموح العالمي المتمثل في الإبقاء على الصافي العالمي لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي اعتباراً من عام ٢٠٢٠ على المستوى نفسه؛

٤ - **وتشدد** على الدور الذي تضطلع به الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق استكمالاً لحزمة التدابير الأوسع نطاقاً، من أجل تحقيق الهدف الطموح العالمي، من دون فرض أعباء اقتصادية غير مناسبة على الطيران الدولي؛

٥ - **وتقرّر** تنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في شكل خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSIA) للتصدي لأي زيادة سنوية في إجمالي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران المدني الدولي (أي رحلات الطيران المدني التي تغادر من أحد البلدان وتصل إلى بلد آخر) بما يتجاوز مستويات عام ٢٠٢٠، مع مراعاة الظروف الخاصة وقدرات كل منها؛

٦ - **وتطلب** إلى المجلس مواصلة ضمان كافة الجهود الرامية إلى تحقيق المزيد من التقدم في تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدامة، التي تبذلها الدول الأعضاء وتتعكس في خطط عملها للتصدي لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، ورصد التقدم المحرز في تنفيذ خطط العمل وتقديم تقرير في هذا الشأن، علماً

بأنه ينبغي وضع منهجية لضمان أن يكون خفض متطلبات التعويض لدى مشغل الطائرة في إطار الخطة في سنة معينة ممكناً باستخدام أنواع الوقود البديل المستدامة، بحيث لا يُغفل أي عنصر من عناصر سلة التدابير؛

٧ - **تطلب** إلى المجلس مواصلة رصد تنفيذ جميع عناصر سلة تدابير، والنظر في السياسات والإجراءات الضرورية من أجل ضمان تحقيق التقدم في كافة العناصر بطريقة متوازنة مع زيادة النسبة المئوية لحالات تخفيض الانبعاثات الناجمة عن التدابير غير القائمة على آليات السوق عبر الزمن.

٨ - **وتسلّم** بالظروف الخاصة وقدرات كل دولة من الدول، ولا سيما الدول النامية، من حيث قابليتها للتأثر بتغير المناخ ومستويات التنمية الاقتصادية والمساهمة في الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي، وغير ذلك من الأمور، مع تخفيض أوجه الخلل في السوق إلى حدّها الأدنى؛

٩ - **وتقرر** الاضطلاع بتنفيذ تدريجي فيما يتعلق بخطة التعويض عن الكربون والحد منه في مجال الطيران الدولي لمراعاة الظروف الخاصة وقدرات كل دولة من الدول، ولا سيما الدول النامية، مع تخفيض أوجه الخلل الخاصة بالسوق إلى حدّها الأدنى، على النحو التالي:

(أ) **تتطبق** مرحلة التنفيذ التجريبي من عام ٢٠٢١ حتى نهاية عام ٢٠٢٣ على الدول التي تطوعت بالمشاركة في الخطة. ويجوز للدول المشاركة في هذه المرحلة تحديد أساس شروط التعويض لمشغلي طائراتها من الفئرتين ١١ هـ) و ط) أدناه

(ب) **تتطبق** المرحلة الأولى من عام ٢٠٢٤ حتى نهاية عام ٢٠٢٦ على الدول التي شاركت طواعية في المرحلة التجريبية، فضلاً عن أي دول أخرى تتطوع للمشاركة في هذه المرحلة، مع احتساب شروط التعويض في الفقرة ٩ أ) أدناه

(ج) **تشجّع** جميع الدول بقوة على المشاركة الطوعية في المرحلة التجريبية والمرحلة الأولى، مع ملاحظة أن الدول المتقدمة، التي تطوعت بالفعل، تأخذ بزمام القيادة، وأن العديد من الدول الأخرى قد تطوعت أيضاً؛

(د) **وستضع** الأمانة العامة على موقع الإيكاو الإلكتروني معلومات حديثة بشأن الدول التي تطوعت للمشاركة في المرحلة التجريبية وفي المرحلة الأولى

(هـ) **وتتطبق** المرحلة الثانية من عام ٢٠٢٧ وحتى نهاية عام ٢٠٣٥ على جميع الدول التي لديها حصة فردية في أنشطة الطيران الدولي بالأطنان الكيلومترية الإيرادية في عام ٢٠١٨ بما يتجاوز ٠,٥ في المائة من إجمالي الأطنان الكيلومترية الإيرادية، أو تبلغ حصتها التراكمية في قائمة الدول من أكبر كميات الأطنان الكيلومترية الإيرادية إلى أقلها ٩٠ في المائة من إجمالي الأطنان الكيلومترية الإيرادية، باستثناء أقل البلدان نمواً والدول الجزرية الصغيرة النامية والبلدان النامية غير الساحلية ما لم تتطوع للمشاركة في هذه المرحلة

(و) **وتشجّع** الدول المعفّية أو التي لم تشارك بعد تشجيعاً قوياً على المشاركة في الخطة في أقرب وقت ممكن، ولا سيما تلك الدول التي هي أعضاء في إحدى المنظمات الإقليمية للتكامل الاقتصادي. أمّا الدول التي تقرر المشاركة الطوعية في الخطة، أو تقرر عدم مواصلة المشاركة الطوعية في الخطة، لا يجوز لها أن تقوم بذلك إلا اعتباراً من ١ يناير في أي سنة ما وينبغي أن تُخطر الإيكاو بقرارها في موعد لا يتعدى ٣٠ يونيو من السنة السابقة

ز) واعتباراً من عام ٢٠٢٢، سيجري المجلس استعراضاً لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران كل ثلاث سنوات، بما في ذلك تأثيره على نمو الطيران الدولي، والذي سيشكل أساساً هاماً للمجلس للنظر في ما إذا كان من الضروري إدخال تعديلات على المرحلة المقبلة أو دورة الامتثال وكذلك لكي يقوم، عندما يكون ذلك مناسباً، بالتوصية بهذه التعديلات للجمعية العمومية بغية اتخاذ قرار بشأنها

١٠ - **وتقرر** أنه يجب أن تُطبّق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي على جميع مشغلي الطائرات على نفس الطرق بين الدول من أجل تخفيض أوجه الخلل الخاصة بالسوق إلى حدّها الأدنى، على النحو التالي:

أ) جميع الرحلات الجوية الدولية على الطرق بين دولتين تتدرج كلاهما في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي بموجب الفقرة ٩ أعلاه، تشملها شروط التعويض الخاصة بخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي.

ب) جميع الرحلات الجوية الدولية على الطرق بين دولة مدرجة في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي وأخرى غير مدرجة في هذه الخطة بموجب الفقرة ٩ أعلاه، معفاة من شروط التعويض الخاصة بهذه الخطة، مع الحفاظ على شروط التعويض المبسطة؛

ج) جميع الرحلات الجوية الدولية على الطرق بين دولتين، لا تتدرج كلاهما في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي بموجب الفقرة ٩ أعلاه، معفاة من شروط التعويض الخاصة بهذه الخطة، مع الحفاظ على شروط التعويض المبسطة؛

١١ - **وتقرر** بأن تحتسب كل عام كمية انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المطلوبة للتعويض من قبل مشغل الطائرات في سنة محدّدة اعتباراً من عام ٢٠٢١ على النحو التالي:

أ) التعديل الخاص بـ مشغل الطائرات = [النسبة المئوية القطاعية × (انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي في سنة معينة × مُعامل نمو القطاع في سنة معينة)] + [النسبة المئوية الفردية × (انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة × مُعامل نمو مشغل الطائرات في سنة معينة)]؛

ب) حيث يكون مُعامل نمو القطاع = (إجمالي الانبعاثات التي تشملها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة - متوسط إجمالي الانبعاثات التي تغطيها خطة الكربون بين عام ٢٠١٩ وعام ٢٠٢٠) / إجمالي الانبعاثات التي تشملها هذه الخطة في سنة معينة ؛

ج) عندما يكون مُعامل نمو مشغل الطائرات = (مجموع انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة - متوسط انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون بين عام ٢٠١٩ وعام ٢٠٢٠) / مجموع انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة؛

د) عندما تكون النسبة المئوية القطاعية = (١٠٠٪ - النسبة المئوية الفردية)؛

هـ) عندما تسري النسبة المئوية القطاعية والنسبة المئوية الفردية على النحو التالي:

- ١- من عام ٢٠٢١ وحتى نهاية عام ٢٠٢٣، بنسبة ١٠٠٪ قطاعية وصفر في المائة فردية، رغم أن كل دولة مشاركة قد تختار أثناء هذه المرحلة التجريبية ما إذا كان ستطبق ذلك على ما يلي:
- (أ) انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة حسب ما ورد أعلاه؛
- (ب) أو انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في عام ٢٠٢٠.
- ٢- من عام ٢٠٢٤ وحتى نهاية ٢٠٢٦، بنسبة ١٠٠٪ قطاعية ونسبة صفر في المائة فردية؛
- ٣- من عام ٢٠٢٧ وحتى نهاية ٢٠٢٩، بنسبة ١٠٠٪ قطاعية ونسبة صفر في المائة فردية؛
- ٤- من عام ٢٠٣٠ وحتى نهاية ٢٠٣٢، على الأقل بنسبة ٢٠٪ فردية، مع توصية المجلس للجمعية العمومية في عام ٢٠٢٨ عما إذا كان يتعين تعديل النسبة المئوية الفردية وإلى أي مدى؛
- ٥- من عام ٢٠٣٣ وحتى نهاية عام ٢٠٣٥، على الأقل بنسبة ٧٠٪، مع توصية المجلس للجمعية العمومية في عام ٢٠٢٨ عما إذا كان يتعين تعديل النسبة المئوية الفردية وإلى أي مدى؛
- (و) انبعاثات مشغل الطائرات وإجمالي الانبعاثات التي تشملها خطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي في سنة محددة لا تشمل الانبعاثات المعفاة من الخطة في تلك السنة؛
- (ز) سيعاد احتساب نطاق الانبعاثات الوارد في الفقرتين الفرعيتين ١١ (ب) و ١١ (ج) أعلاه في بداية كل سنة لمراعاة الطرق الجوية إلى جميع الدول ومنها التي ستضاف نظراً لمشاركتها الطوعية أو بداية مرحلة جديدة أو دورة امتثال؛
- ١٢- **وتقرر** أن الوافد الجديد* يُستثنى من تطبيق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي لثلاث سنوات أو حتى السنة التي تتجاوز فيها الانبعاثات السنوية نسبة ٠,١ في المائة من إجمالي الانبعاثات في عام ٢٠٢٠، أيهما يحدث أولاً. وابتداءً من السنة التالية، يندرج الناقل الجديد في الخطة ويعامل بالطريقة ذاتها التي يعامل بها غيره من مشغلي الطائرات.
- ١٣- **وتقرر** أنه على الرغم من الأحكام الواردة أعلاه، لا تنطبق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران على مستويات النشاط المنخفضة في مجال الطيران الدولي من أجل تقادي الأعباء الإدارية: مشغلو الطائرات التي لا تتجاوز الانبعاثات الصادرة عنها ١٠ ٠٠٠ طناً مترياً من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي في السنة؛ أو الطائرات التي لا تتجاوز كتلتها القصوى عند الإقلاع ٧٠٠ ٥ كغ؛ أو العمليات الإنسانية والطبية وعمليات إطفاء الحريق؛
- ١٤- **وتقرر** أن الانبعاثات التي لا تشملها الخطة، وكذلك نتائج الاضطلاع بالتنفيذ التدريجي والإعفاءات لا تدخل في نطاق شروط التعويض لأي من مشغلي الطائرات المدرجين في الخطة؛
- ١٥- **وتحيط علماً** بعمل المجلس، مع المساهمة الفنية للجنة حماية البيئة، بشأن ما يلي: (أ) نظام الرصد والإبلاغ والتحقق؛ (ب) ومعايير وحدات الانبعاثات التي سيشتريها مشغلو الطائرات والتي تراعي التطورات في عملية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ؛ (ج) والسجلات المدرجة في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران

* يُعرّف "الناقل الجديد" بأي مشغل طائرات يستهل نشاطاً في مجال الطيران يقع في نطاق الخطة عند سريان مفعولها أو بعده ولا يتمثل نشاطه في الاستمرار بأداء نشاط في مجال الطيران اضطلع به سابقاً مشغل طائرات آخر، أكان هذا النشاط كاملاً أم جزئياً.

الدولي، وتطلب إلى المجلس، مع المساهمة الفنية للجنة حماية البيئة، أن ينجز عمله في أقرب وقت ممكن بما يشمل توفير بناء القدرات والمساعدة، بحيث يتسنى تطبيق هذه الخطة اعتباراً من عام ٢٠٢٠؛

١٦- **وتقرر** أن تكون دورة الامتثال لمدة ثلاث سنوات، بدءاً من الدورة الأولى الممتدة من عام ٢٠٢١ إلى عام ٢٠٢٣، لكي يتسنى لمشغلي الطائرات تلبية ما ينطبق عليهم من شروط التعويض في إطار الخطة، وتقديم البيانات المطلوبة إلى السلطة التي تعينها دولة السجل لمشغل الطائرات كل عام؛

١٧- **وتقرر** ضرورة توفير ضمانات في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي لضمان التنمية المستدامة لقطاع الطيران الدولي والتصدي للأعباء الاقتصادية غير الملائمة على الطيران الدولي، وتطلب إلى المجلس أن يقرر ما يلزم من أساس ومعايير للشروع في هذه الإجراءات وأن يحدد السبل الممكنة لمعالجة هذه الأمور؛

١٨- **وتقرر** إجراء مراجعة دورية لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي يتولاها المجلس كل ثلاث سنوات ابتداءً من عام ٢٠٢٢ للغرض المشار إليه في الفقرة ٩ ز) أعلاه ومن أجل المساهمة في تنمية قطاع الطيران الدولي المستدامة وفي فعالية الخطة، وتعرض على الجمعية العمومية للنظر فيها. وسوف يشمل ذلك جملة أمور منها ما يلي:

أ) تقييم الأمور التالية: التقدم المحرز نحو تحقيق هدف الإيكو العالمي الطموح؛ وسوق الخطة وآثار التكلفة على الدول ومشغلي الطائرات وعلى الطيران الدولي؛ وعمل عناصر تصميم الخطة؛

ب) النظر في إدخال تحسينات على الخطة من شأنها أن تدعم الغرض من اتفاقية باريس، ولا سيما أهدافها الخاصة بدرجة الحرارة على المدى الطويل. وتحديث عناصر تصميم الخطة لتحسين التنفيذ وزيادة الفعالية وتقليل انحراف السوق، مع مراعاة الآثار المترتبة على تغيير عناصر تصميم الخطة، ومنها على سبيل المثال متطلبات الرصد والإبلاغ والتحقق؛

ج) إجراء مراجعة خاصة بحلول نهاية عام ٢٠٣٢ بشأن إنهاء الخطة أو تمديد لها لما بعد عام ٢٠٣٥ أو إدخال أي تحسينات أخرى عليها، بما في ذلك النظر في المساهمة التي تقدمها تقنيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدامة سعياً إلى تحقيق الأهداف البيئية للإيكو؛

١٩- **تحدد** أن خطة التعويض عن الكربون أو أي خطة أخرى قررتها الجمعية العمومية يجب تطبيقها على التدابير القائمة على السوق المنطبقة على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي،

٢٠- **وتطلب** اتخاذ الإجراءات التالية، سعياً إلى وضع الآليات اللازمة لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي اعتباراً من عام ٢٠٢٠؛

وفيما يتعلق بتنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق،

أ) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بوضع القواعد والتوصيات الدولية والإرشادات المعنية فيما يتعلق بتنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق في إطار خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، بما في ذلك إجراءات مبسطة للرصد والإبلاغ والتحقق، ليعتمدها المجلس بحلول ٢٠١٨؛

ب) اضطلاع جميع الدول الأعضاء التي ينفذ مشغلو طائراتها رحلات جوية دولية بوضع الترتيبات اللازمة، وفقاً للقواعد والتوصيات الدولية القائمة على الرصد والإبلاغ والتحقق، من أجل تنفيذها اعتباراً من ٢٠١٩/١/١؛

وفيما يتعلق بمعايير وحدة الانبعاثات،

(ج) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بوضع القواعد والتوصيات الدولية وما يرتبط بها من مواد إرشادية فيما يتعلق بمعايير وحدة الانبعاثات ترمي إلى دعم مشغلي الطائرات لشراء وحدات الانبعاثات الملائمة في إطار الخطة، مع مراعاة التطورات ذات الصلة بالموضوع في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ والمادة ٦ من اتفاق باريس، وذلك ليعتمدها المجلس في أقرب وقت ممكن، على ألا يتجاوز ذلك عام ٢٠١٨؛

(د) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بإنشاء هيئة استشارية فنية دائمة بشأن معايير وحدة الانبعاثات ترمي إلى تقديم توصيات إلى المجلس بشأن وحدات الانبعاثات المؤهلة للاستخدام في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي؛

(هـ) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بإجراء مراجعة دورية للقواعد والتوصيات الدولية القائمة على معايير وحدة الانبعاثات وما يرتبط بها من مواد إرشادية، حسب الاقتضاء، لتعزيز التوافق مع القرارات التي تصدر مستقبلاً في هذا الشأن بموجب اتفاق باريس؛

وفيما يتعلق بإنشاء السجلات،

(و) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بوضع السياسات وما يرتبط بها من مواد إرشادية من أجل دعم إنشاء سجلات في إطار هذه الخطة، ليعتمدها المجلس بحلول عام ٢٠١٨؛

(ز) اضطلاع المجلس بوضع سجل مركزي موحد برعاية الإيكاو لتنفيذ العمل به في موعد أقصاه ٢٠٢١/١/١؛

(ح) اضطلاع الدول الأعضاء بوضع الترتيبات اللازمة لإنشاء سجلات خاصة بها أو سجلات مجموعات تُنشئها مجموعات الدول، وفقاً لإرشادات الإيكاو؛

وفيما يتعلق بنظم إدارة خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي،

(ط) اضطلاع المجلس بالإشراف على سير عمل خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، بدعم من الهيئة الاستشارية الفنية الدائمة ولجنة حماية البيئة حسب الاقتضاء؛

وفيما يتعلق بالإطار التنظيمي،

(ي) اتخاذ الدول الأعضاء الإجراءات اللازمة لضمان أن يوضع الإطار التنظيمي الوطني اللازم للائتمان للخطة وإنفاذها بحلول عام ٢٠٢٠؛

٢١- تقرر أن وحدات الانبعاثات الناتجة عن آليات منشأة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس يمكن استخدامها في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران المدني الدولي بشرط أن تتماشى مع قرارات المجلس، مع المساهمة الفنية من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، بما في ذلك ما يتعلق بتجنب العدّ المزدوج وعلى أساس ميزة مؤهلة وإطار زمني.

٢٢ وتقرر أن تتخذ الإيكاو والدول الأعضاء جميع الإجراءات اللازمة لتوفير إمكانية بناء القدرات وتقديم المساعدة وبناء الشراكات فيما يتعلق بخطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي اعتباراً من عام ٢٠٢٠، بما في ذلك: -

وفيما يتعلق بتنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق،

(أ) اتخاذ المجلس الإجراءات اللازمة لتوسيع نطاق توفير بناء القدرات وتقديم المساعدة فيما يتعلق بإعداد وتنفيذ خطط عمل الدول الأعضاء، للمواءمة مع بناء القدرات وتقديم المساعدة فيما يتعلق بتطبيق الدول الأعضاء لنظام الرصد والإبلاغ والتحقق اعتباراً من ٢٠١٩/١/١، بما في ذلك تنظيم حلقات تدارس وتدريب في جميع المناطق اعتباراً من عام ٢٠١٧، وتيسير الدعم المالي حيثما تدعو الحاجة، سيما بالنسبة لتلك البلدان التي تتطوع للمشاركة في المرحلة التجريبية ويلزم دعمها للقيام بذلك؛

(ب) اضطلاع الدول الأعضاء ببناء شراكات فيما بينها للتعاون في تنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق؛

وفيما يتعلق بإنشاء السجلات،

(ج) اتخاذ المجلس الإجراءات اللازمة لتوسيع نطاق توفير بناء القدرات وتقديم المساعدة فيما يتعلق بإعداد وتنفيذ خطط عمل الدول الأعضاء، للمواءمة مع بناء القدرات وتقديم المساعدة فيما يتعلق بإنشاء الدول للسجلات، بما في ذلك تنظيم حلقات التدارس والتدريب في جميع المناطق اعتباراً من عام ٢٠١٧، وتيسير الدعم المالي حيثما تدعو الحاجة، سيما بالنسبة لتلك البلدان التي تتطوع للمشاركة في المرحلة التجريبية ويلزم دعمها للقيام بذلك؛

(د) اضطلاع الدول الأعضاء ببناء شراكات فيما بينها للتعاون في إنشاء سجلاتها الخاصة بها أو سجلات مجموعات تُنشئها مجموعات الدول، والتنفيذ التجريبي المحتمل؛

٢٣- وتقرر أن تستخدم خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي وحدات الانبعاثات التي تقي بمعايير وحدة الانبعاثات الواردة في الفقرة ٢٠ أعلاه؛

٢٤- تطلب إلى المجلس تعزيز استخدام وحدات الانبعاثات الناتجة التي تستفيد منها الدول النامية، وتشجع الدول على إعداد مشاريع داخلية في مجال الطيران؛

٢٥- وتطلب إلى المجلس استكشاف المزيد من إمكانيات إعداد منهجيات أخرى متعلقة بالطيران لاستخدامها في برامج التعويض، بما في ذلك آليات أو برامج أخرى مندرجة في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، وتشجع الدول على استخدام هذه المنهجيات في اتخاذ الإجراءات الرامية إلى تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، التي يمكن أن تزيد من نطاق استخدام الوحدات الناجمة عن هذه البرامج في تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، بدون حساب مزدوج لعمليات تخفيض الانبعاثات؛

٣٩-٤: تعديل المادة ٥٠ (أ) من "اتفاقية الطيران المدني الدولي"

إن الجمعية العمومية

إذ اجتمعت في دورتها التاسعة والثلاثين، في مونتريال في ١/١٠/٢٠١٦؛

ولاحظت أن عدداً كبيراً من الدول المتعاقدة لديه الرغبة في توسيع عضوية المجلس؛

واعتبرت أنه من الملائم السماح بزيادة عدد الأعضاء في المجلس إلى ٤ وبالتالي زيادة عضوية الدول الأعضاء من ٣٦ عضواً إلى ٤٠ عضواً؛

واعتبرت أنه من الضروري، للغرض المذكور أعلاه، أن تعدل "اتفاقية الطيران المدني الدولي" المبرمة في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر ١٩٤٤؛

١- تقرّ وفقاً لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة أعلاه التعديل المقترح التالي على الاتفاقية المذكورة:

"في المادة ٥٠ (أ) من الاتفاقية، يجب تعديل الجملة الثانية بالاستعاضة عن العدد "٣٦" بالعدد "٤٠".

٢- تحدّد بمائة وثمان وعشرين عدد الدول المتعاقدة التي يلزم تصديقها على التعديل المقترح المذكور أعلاه لكي يصبح نافذاً، وذلك وفقاً لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة؛

٣- تقرّر أن تقوم الأمانة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي بإعداد بروتوكول باللغات العربية والصينية والإنجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية، بحيث يكون كل منها متساوياً في الحجية، متضمناً التعديل المقترح المذكور أعلاه ومتضمناً الأحكام الواردة أدناه؛

(أ) يوقع رئيس الجمعية العمومية والأمين العام على البروتوكول؛

(ب) يفتح باب التصديق على البروتوكول من جانب أي دولة تكون قد صدقت على "اتفاقية الطيران المدني الدولي" المذكورة أو تكون قد انضمت إليها؛

(ج) تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي؛

(د) يصبح البروتوكول نافذاً بالنسبة للدول التي صدقت عليه في تاريخ إيداع وثيقة التصديق المائة والثامنة والعشرين؛

(هـ) تقوم الأمانة العامة فوراً بإخطار جميع الدول المتعاقدة الأطراف في الاتفاقية بتاريخ إيداع كل تصديق على البروتوكول؛

(و) تقوم الأمانة العامة فوراً بإخطار جميع الدول المتعاقدة الأطراف في الاتفاقية المذكورة أو الموقعة عليها بتاريخ دخول البروتوكول حيز النفاذ؛

(ز) يسري مفعول البروتوكول بالنسبة لأي دولة متعاقدة تصدق عليه بعد التاريخ المشار إليه أعلاه عند إيداع وثيقة تصديقها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

٣٩-٥: التصديق على بروتوكول تعديل المادة ٥٠ (أ) من "اتفاقية الطيران المدني الدولي"

إن الجمعية العمومية:

لما كانت قد قررت تعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو للسماح بزيادة عدد الأعضاء في المجلس؛

ولما كانت ترى أنه من المستصوب للغاية أن يدخل التعديل المذكور أعلاه حيز النفاذ في أسرع وقت ممكن؛

١- توصي جميع الدول المتعاقدة بأن تقوم بالتصديق في أسرع وقت ممكن على تعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو؛

٢- تكلف الأمانة العامة بتوجيه عناية الدول المتعاقدة إلى هذا القرار في أسرع وقت ممكن.

٣٩-٦: تعديل المادة ٥٦ من "اتفاقية الطيران المدني الدولي"

إن الجمعية العمومية

إذ اجتمعت في دورتها التاسعة والثلاثين، في مونتريال في ١ أكتوبر ٢٠١٦؛

ولاحظت أن عدداً كبيراً من الدول المتعاقدة لديه الرغبة في توسيع عضوية لجنة الملاحة الجوية؛

واعتبرت أنه من الملائم السماح بزيادة عدد الأعضاء في لجنة الملاحة الجوية من ١٩ عضواً إلى ٢١ عضواً؛

واعتبرت أنه من الضروري، للغرض المذكور أعلاه، أن تعدل "اتفاقية الطيران المدني الدولي" المبرمة في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر ١٩٤٤؛

١- تقرّ وفقاً لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة أعلاه التعديل المقترح التالي على الاتفاقية المذكورة:

"في المادة ٥٦ من الاتفاقية تحل عبارة "واحد وعشرين عضواً" محل عبارة "تسعة عشر عضواً".

٢- تحدّد بمائة وثمان وعشرين عدد الدول المتعاقدة التي يلزم تصديقها على التعديل المقترح المذكور أعلاه لكي يصبح نافذاً، وذلك وفقاً لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة؛

٣- تقرّر أن تقوم الأمانة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي بإعداد بروتوكول باللغات العربية والصينية والإنجليزية والفرنسية والروسية والإسبانية، بحيث يكون كل منها متساوياً في الحجية، متضمناً التعديل المقترح المذكور أعلاه ومتضمناً الأحكام الواردة أدناه؛

(أ) يوقع رئيس الجمعية العمومية وأمينتها العامة على البروتوكول؛

(ب) يفتح باب التصديق على البروتوكول من جانب أي دولة تكون قد صدقت على "اتفاقية الطيران المدني الدولي" المذكورة أو تكون قد انضمت إليها؛

(ج) تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي؛

(د) يصبح البروتوكول نافذاً بالنسبة للدول التي صدقت عليه في تاريخ إيداع وثيقة التصديق المائة والثامنة والعشرين؛

(هـ) تقوم الأمانة العامة فوراً بإخطار جميع الدول المتعاقدة الأطراف في الاتفاقية بتاريخ إيداع كل تصديق على البروتوكول؛

- و) تقوم الأمانة العامة فوراً بإخطار جميع الدول المتعاقدة الأطراف في الاتفاقية المذكورة أو الموقعة عليها بتاريخ دخول البروتوكول حيز النفاذ؛
- ز) يسري مفعول البروتوكول بالنسبة لأي دولة متعاقدة تصدق عليه بعد التاريخ المشار إليه أعلاه عند إيداع وثيقة تصديقها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

٣٩-٧: التصديق على بروتوكول تعديل المادة ٥٦ من "اتفاقية الطيران المدني الدولي"

إن الجمعية العمومية:

لما كانت قد قرّرت تعديل المادة ٥٦ من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" للسماح بزيادة عدد الأعضاء في لجنة الملاحة الجوية؛ ولما كانت ترى أنه من المستصوب للغاية أن يدخل التعديل المذكور أعلاه حيز النفاذ في أسرع وقت ممكن؛

١- توصي جميع الدول المتعاقدة بأن تقوم بالتصديق في أسرع وقت ممكن على تعديل المادة ٥٦ من "اتفاقية الطيران المدني الدولي"؛

٢- تكلف الأمانة العامة بتوجيه عناية الدول المتعاقدة إلى هذا القرار في أسرع وقت ممكن.

٣٩-٨: تضارب المصالح في الطيران المدني

إن الجمعية العمومية،

إذ تقرّ بأن تضارب المصالح يعرقل فعالية واستقلالية وحياد تنظيمات السلامة في الطيران المدني وبالتالي يهدد أمن وسلامة الطيران المدني الدولي؛

وتعترف بضرورة وفوائد الاستفادة من تجارب وخبرات الموظفين المؤهلين العاملين في القطاع للمساعدة على ضمان توفير المهام الرقابية التنظيمية الهامة؛

وتشير إلى البند "النظر في الارشادات الخاصة بتضارب المصالح" الذي أضافته الجمعية العمومية في دورتها السابعة والثلاثين إلى برنامج العمل العام للجنة القانونية، واعتمده لاحقاً كل من اللجنة القانونية والمجلس والجمعية العمومية في الدورة الثامنة والثلاثين، مما أدى إلى رفع درجة أولويته؛

وتدرك أنه وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الفساد التي اعتمدها الجمعية العامة في ٣١/١٠/٢٠٠٣، فإن الدول ملزمة بالسعي الحثيث لاعتماد الآليات التي تعزز الشفافية وتصورها وتقويها وتمنع تضارب المصالح؛

وتضع في اعتبارها أن الملحق التاسع عشر - "إدارة السلامة" ومواد الإيكاو الإرشادية توضح ضرورة قيام الدول بعدة أمور منها وضع استراتيجية للتخفيف من حدة بعض المشاكل المحتملة التي قد تنشأ عن تضارب المصالح في الطيران المدني؛

وتقتنع بضرورة قيام الدول بالمشاركة في المعلومات المتعلقة بالسياسات والتدابير المستخدمة في الكشف عن حالات تضارب المصالح في الطيران المدني وتقاديبها والتخفيف من حدتها وإدارتها؛

تقرر ما يلي:

١- **تبحث** الدول، التي لم تقم بذلك بعد، على النظر في وضع إطار قانوني رسمي للكشف عن حالات تضارب المصالح في الطيران المدني وتقاديبها والتخفيف من حدتها وإدارتها؛

٢- **تدعو** الدول إلى:

أ) **التأكد**، على المستوى الوطني، من فعالية الأنظمة القانونية المحلية فيما يتعلق بالتدابير والممارسات للكشف عن حالات تضارب المصالح في الطيران المدني وتقاديبها والتخفيف من حدتها وإدارتها، وذلك بهدف ضمان وتحسين الشفافية والمساءلة في الأنشطة التنظيمية للطيران المدني، وتحقيق التوازن بين ظروفها الخاصة وقدرتها على الوفاء بالتزاماتها الرقابية من جهة والتصدي للمخاطر الناجمة عن تضارب المصالح والتي قد تهدد سلامة وأمن الطيران من جهة أخرى؛

ب) **عند** الضرورة، سن التشريعات ووضع النظم والقوانين والممارسات التي تعزز الوعي بشأن التضارب المحتمل في المصالح في الطيران المدني؛

٣- **تبحث** الدول على ضمان إنفاذ القواعد والتدابير اللازمة للكشف عن حالات تضارب المصالح والمتعلقة بمراقبة السلامة في الطيران المدني وتقاديبها والتخفيف من حدتها وإدارتها؛

٤- **تكلف** المجلس بتسهيل عملية الجمع والتحليل والنشر والترويج لأفضل الممارسات بشأن معالجة حالات تضارب المصالح والاستفادة من الخبرات الموجودة في الدول وفي الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى ذات الصلة؛

٥- **تطلب** إلى الأمانة العامة مواصلة جمع المعلومات من الدول والمنظمات الحكومية الدولية المختصة بشأن السياسات والتدابير المستخدمة في الكشف عن حالات تضارب المصالح في الطيران المدني وتقاديبها والتخفيف من حدتها وإدارتها، وذلك من أجل إحراز التقدم في دراسة هذا الموضوع؛

٦- **تطلب** إلى الأمانة العامة إعداد وثيقة مرجعية تحدد جميع الأحكام الواردة في الملاحق والأدلة الخاصة بتضارب المصالح؛

٧- **تفوض** اللجنة القانونية للقيام باستعراض مسألة تضارب المصالح في الطيران المدني بصورة منتظمة؛

٨- **تبحث** الدول على توفير كامل الدعم والمساعدة للأمانة العامة في تطبيق القرار الحالي، بما في ذلك توفير الخبرات والمعلومات.

٣٩-٩: الترويج لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩

إن الجمعية العمومية:

إذ تذكّر بالمرفق (ج) بقرارها ٣٧-٢٢ المتعلق بالتصديق على الوثائق التي أعدت واعتمدت تحت رعاية المنظمة، وبالقرار ٣٨-٢٠ بعنوان "الترويج لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩"؛

وتقر بأهمية وجود نظام عالمي يحكم مسؤولية شركات الطيران تجاه الركاب والشاحنين على الرحلات الجوية الدولية؛

وتقر باستصواب وجود نظام منصف وعادل ويسير فيما يتعلق بالتعويض عن الخسائر؛

١- تحث جميع الدول المتعاقدة على دعم وتشجيع الانضمام على الصعيد العالمي إلى اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي التي حررت في مونتريال في ٢٨/٥/١٩٩٩ (اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩)؛

٢- وتحث جميع الدول التي لم تقم بذلك بعد على أن تصبح طرفاً في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ في أقرب وقت ممكن؛

٣- وتكلف الأمانة العامة بتقديم المساعدة، على النحو الملائم، في عملية التصديق إذا طلبت منها ذلك إحدى الدول.

٤- وتعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٨-٢٠.

٣٩-١٠: تعزيز اتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠

إن الجمعية العمومية،

إذ تشير إلى قرارها ٣٨-١٩ بعنوان: تعزيز اتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠؛

وتشير كذلك إلى المرفق (ج) من قرارها ٣٧-٢٢ المتعلق بالتصديق على الوثائق التي تم إعدادها واعتمادها تحت رعاية المنظمة؛

وتعترف بأهمية توسيع نطاق نظام أمن الطيران العالمي وتعزيزه لمواجهة المخاطر الجديدة والناشئة؛

١- تحث جميع الدول على دعم وتشجيع الاعتماد العالمي لاتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي (اتفاقية بيجين لعام ٢٠١٠) والبروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (بروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠)؛

٢- تحث جميع الدول على التوقيع والتصديق على اتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠ في أسرع وقت ممكن؛

٣- تطلب إلى الأمانة العامة تقديم ما يلزم من مساعدة في عملية التصديق إذا طلبت ذلك إحدى الدول.

٤- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٨-١٩.

٣٩-١١: البيان الموحد بسياسات الإيكو المستمرة في المجال القانوني

لما كان من المستصوب توحيد قرارات الجمعية العمومية عن سياسات المنظمة في المجال القانوني، وذلك تيسيرا لتنفيذها وتطبيقها العملي من خلال جعل نصوصها أقرب إلى المتداول وأسهل فهما وأفضل تنظيما من الناحية المنطقية.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تقرر أن المرفقات بهذا القرار تشكل البيان الموحد لسياسات الإيكو المستمرة في المجال القانوني، والمستكملة على النحو الذي كانت عليه تلك السياسات عند ختام الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية.
- ٢- تقرر أنها ستواصل في كل دورة عادية لها اعتماد بيان موحد لسياسات الإيكو المستمرة في المجال القانوني.
- ٣- تعلن أن هذا القرار يلغي القرار: ٣٧-٢٢ ويحل محله.

المرفق (أ)

السياسة العامة

لما كان تطور الطيران المدني الدولي يمكن أن يساعد كثيرا على إيجاد وإبقاء الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبه، بينما يمكن لإساءة استعماله أن تشكل خطرا على الأمن العام.

ولما كان من المرغوب فيه تجنب الخلافات بين الأمم والشعوب والنهوض فيما بينها بالتعاون الذي عليه يعتمد سلام العالم.

فإن الجمعية العمومية:

تؤكد مجددا على الدور المهم للقانون في تجنب وحل النزاعات والخلافات بين أمم العالم وشعوبه وفي تحقيق المنظمة لأهدافها وأغراضها.

المرفق (ب)

إجراءات الموافقة على مشاريع الاتفاقيات الخاصة بقانون الجو الدولي

تقرر الجمعية العمومية:

استخدام الإجراءات التالية في الموافقة على مشاريع الاتفاقيات:

- ١- يرفع إلى المجلس مشفوعا بتقرير أي مشروع اتفاقية تعتبر اللجنة القانونية أنه جاهز لعرضه على الدول كمشروع نهائي.

٢- للمجلس أن يتخذ الإجراء الذي يراه ملائماً، بما في ذلك توزيع المشروع على الدول المتعاقدة وعلى من يحدده من الدول والمنظمات الدولية الأخرى.

٣- للمجلس عند توزيع مشروع الاتفاقية، أن يضيف أي تعليقات وأن يتيح للدول والمنظمات فرصة تقديم تعليقاتها للمنظمة في غضون فترة لا تقل عن أربعة أشهر.

٤- يقدم مشروع الاتفاقية إلى مؤتمر للنظر فيه بغرض اعتماده، ويجوز أن يعقد ذلك المؤتمر في نفس فترة انعقاد إحدى دورات الجمعية العمومية. ويجب أن لا يقل موعد افتتاح ذلك المؤتمر عن ستة أشهر من تاريخ إحالة المشروع وفقاً لما تقتضيه أحكام الفقرتين ٢ و ٣ أعلاه. ويجوز للمجلس أن يدعو إلى ذلك المؤتمر أية دولة غير متعاقدة يرى أن اشتراكها فيه أمراً مرغوباً فيه، وعليه أن يقرر ما إذا كانت تلك المشاركة مصحوبة بحق التصويت. ويجوز للمجلس أيضاً أن يدعو منظمات دولية لحضور المؤتمر بصفة مراقب.

المرفق (ج)

التصديق على وثائق الإيكاء الدولية

إن الجمعية العمومية:

إذ تذكر بقرارها ٣٧-٢٢، المرفق (ج) المتعلق بالتصديق على بروتوكولات تعديل اتفاقية شيكاغو ووثائق قانون الجو الخاص وغير ذلك من الوثائق التي أعدت واعتمدت تحت رعاية المنظمة.

وتلاحظ بقلق استمرار بطء التقدم في التصديق على بروتوكولات التعديل المذكورة أعلاه، وخصوصاً البروتوكولات الخاصة بإدخال المادة ٣ مكرر والمادة ٨٣ مكرر والفقرتين الختاميتين (المتعلقتين بالنصين العربي والصيني) لاتفاقية شيكاغو.

وإدراكاً منها لأهمية هذه التعديلات بالنسبة للطيران المدني الدولي، لاسيما بالنسبة لقدرة اتفاقية شيكاغو على الاستمرار، وما يستتبع ذلك من حاجة ملحة للإسراع في دخول هذه التعديلات غير السارية بعد حيز النفاذ.

وإدراكاً منها للحاجة إلى التعجيل في التصديق على وسريان مفعول وثائق قانون الجو التي أعدت واعتمدت تحت رعاية المنظمة.

وتدرك أن المشاركة العالمية في بروتوكولات التعديل والوثائق الأخرى هي وحدها التي ستؤمن وتعزز من المنافع المترتبة على توحيد القواعد الدولية الواردة في تلك الاتفاقيات.

تحث كل الدول المتعاقدة على اتخاذ جميع الخطوات الضرورية للتصديق على هذه التعديلات لاتفاقية شيكاغو التي لم يسر مفعولها بعد [أي التعديلات على الفقرة الأخيرة لإضافة النصين العربي والصيني إلى النصوص الأصلية للاتفاقية]، والتعديلات على المادة ٥٠ (أ) والمادة (٥٦) اللتين اعتمدتا في عام ٢٠١٦، وذلك في أقرب وقت ممكن.

تحث كل الدول المتعاقدة التي لم تصدق بعد على بروتوكولات إدخال المادة ٣ مكرر والمادة ٨٣ مكرر من اتفاقية شيكاغو على القيام بذلك.

تحت كل الدول المتعاقدة التي لم تصدق بعد على الوثائق الأخرى لقانون الجو الدولي، وخصوصا اتفاقية مونتريال للعام ١٩٩٩ واتفاقية كيب تاون وبروتوكول الطائرات للعام ٢٠٠١، واتفاقيتي مونتريال بتاريخ ٢/٥/٢٠٠٩ واتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠ وبروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤ على القيام بذلك في أقرب وقت ممكن.

تحت الدول التي صدقت على الوثائق المعنية على أن تقدم للأمين العام نسخة من النص والمستندات التي استعملتها في عملية التصديق على هذه الوثائق وفي تنفيذها، والتي قد تكون بمثابة مثال لمساعدة الدول الأخرى في القيام بنفس العملية.

تطلب من الأمين العام أن يتخذ جميع التدابير العملية في حدود إمكانيات المنظمة وبالتعاون مع الدول لتقديم المساعدة، عند الطلب، إلى الدول التي تواجه صعوبات في عملية التصديق على وثائق قانون الجو وتنفيذها، بما في ذلك تنظيم وحضور الحلقات أو الندوات للتشجيع على عملية التصديق على وثائق قانون الجو الدولي.

المرفق (د)

تدريس قانون الجو

إن الجمعية العمومية، إذ تأخذ بعين الاعتبار الأهمية الأكيدة لتدريس قانون الجو دراسة تخصصية بالنسبة للمنظمة والدول، والرغبة في تعزيز المعرفة بهذا الموضوع المهم.

تدعو المجلس إلى اتخاذ كل التدابير الممكنة للنهوض بتدريس قانون الجو في الدول التي لا يتوفر فيها مثل هذا التدريس.

تحث الدول على اتخاذ التدابير الملائمة التي من شأنها أن تعزز من تنفيذ الهدف المذكور أعلاه.

تدعو الدول المتعاقدة والأطراف المعنية إلى المساهمة في صندوق أسعد قطيوط للمنح الدراسية الجامعية العليا.

المرفق (هـ)

اعتماد تشريع وطني بشأن بعض الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات المدنية (مسألة الركاب غير المنضبطين أو المشاغبين)

إن الجمعية العمومية:

إدراكا منها بأن أهداف ومقاصد المنظمة المنصوص عليها في ديباجة اتفاقية الطيران المدني الدولي وفي المادة ٤٤ من تلك الاتفاقية تتضمن تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي من أجل تلبية احتياجات شعوب العالم إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والفاعلية والاقتصاد.

وتلاحظ الزيادة الملموسة في عدد وخطورة الوقائع المبلغ عنها والتي ارتكبتها على متن طائرات مدنية ركاب مشاغبون أو غير منضبطين.

وتقيم الاعتبار لآثار تلك الوقائع على سلامة الطائرات وسلامة الركاب والطاقم الذين على متنها.

ولا يغيب عن بالها أن القانون الدولي الراهن والقوانين الوطنية والقواعد التنظيمية الوطنية في دول كثيرة ليست ملائمة بالقدر الكافي لمعالجة هذه المشكلة بشكل فعال.

وتدرك البيئة الخاصة والمخاطر الكامنة فيها للطائرات أثناء طيرانها، والحاجة إلى اعتماد تدابير ملائمة من خلال القانون الوطني لتمكين الدول من المحاكمة على الأفعال الإجرامية والاعتداءات التي تشكل شغبا أو عدم انضباط على متن الطائرات.

وتشجع على اعتماد قواعد قانونية وطنية تمكن الدول من ممارسة اختصاصها في الحالات المناسبة بالمحاكمة على الأفعال الإجرامية والاعتداءات التي تشكل شغبا أو عدم انضباط على متن الطائرات المسجلة في دول أخرى.

وتحيط علماً بأن الدول اعتمدت خلال المؤتمر الدولي بشأن قانون الجو المنعقد في مونتريال في ٢٠١٤/٤/٤ "بروتوكول تعديل اتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات المدنية" وبأن المؤتمر قرّر عدم إدراج قائمة بالجرائم والأفعال الأخرى في البروتوكول ولكنه أوصى بتحديث كتاب الإيكاو الدوري رقم ٢٨٨ "مواد إرشادية بشأن الجوانب القانونية لمشكلة الركاب غير المنضبطين والمشاعين" الذي صدر في عام ٢٠٠٢.

لهذا:

تحث جميع الدول المتعاقدة على أن تعتمد بأسرع ما يمكن قوانين وقواعد وطنية تعالج بفاعلية مشكلة الركاب المشاعين، وأن تدرج فيها إلى أقصى حد ممكن عمليا النصوص الواردة أدناه.

وتدعو جميع الدول المتعاقدة إلى أن تقدم إلى سلطاتها المختصة، بغرض المحاكمة، جميع الأشخاص الذين تتوافر لديها أسس معقولة لاعتبارهم ممن ارتكبوا أيّاً من الجرائم منصوص عليه في القوانين والقواعد الوطنية الصادرة على هذا النحو ويدخل في اختصاص تلك السلطات بموجب هذه القوانين والقواعد.

وتطلب إلى المجلس أن يشجّع "فرقة عمل الجوانب القانونية للركاب غير المنضبطين والمشاعين" على مواصلة أعمالها، بما في ذلك مراجعة محتويات "التشريع النموذجي بشأن بعض الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات المدنية"، والوارد في هذا المرفق وإبلاغ الدورة السابعة والثلاثين للجنة القانونية بهذا الشأن؛

وتقرر مراجعة هذا المرفق خلال دورتها العادية المقبلة على أساس نتائج أعمال فرقة العمل المذكورة.

تشريع نموذجي بشأن بعض الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات المدنية

القسم الأول: الاعتداء وأفعال التدخل الأخرى ضد أحد أعضاء الطاقم على متن أي طائرة مدنية

يُعدّ مرتكباً لجريمة كل من يقوم بأحد الأفعال التالية على متن طائرة مدنية:

- (١) الاعتداء الجسماني أو التهريب أو التهديد، سواء بالفعل أو بالقول، ضد أحد أعضاء طاقم الطائرة إذا كان هذا الفعل تدخلا في أداء عضو الطاقم لمهامه أو يقلل من قدرته على أداء مهامه.
- (٢) رفض إتباع التعليمات القانونية التي يصدرها قائد الطائرة أو أي عضو من طاقم الطائرة بالنيابة عنه لتأمين سلامة الطائرة أو سلامة أي شخص أو أي ملكية على متن الطائرة أو حفظ النظام والانضباط على متن الطائرة.

القسم الثاني: الاعتداء الجسماني والأفعال الأخرى التي تعرض السلامة للخطر
أو تخل بالنظام والانضباط على متن أي طائرة مدنية

- (١) يعد مرتكبا لجريمة كل من يقوم على متن طائرة مدنية بأحد أفعال العنف البدني ضد أي شخص، أو بالاعتداء الجنسي أو بالتحرش بأي طفل.
- (٢) يعد مرتكبا لجريمة كل من يقوم بأحد الأفعال التالية على متن أي طائرة مدنية، إذا كان من المحتمل أن يعرض الفعل سلامة الطائرة أو سلامة أي شخص على متنها للخطر، أو يخل بالنظام والانضباط على متن الطائرة:

- أ) الاعتداء الجسماني أو التهريب أو التهديد، سواء بالفعل أو بالقول، ضد شخص آخر.
- ب) التسبب عمدا في تلف أو تدمير أي ملكية.
- ج) تعاطي الخمر أو العقاقير إلى حد الثمالة.

القسم الثالث: الجرائم الأخرى التي ترتكب على متن أي طائرة مدنية

يعد مرتكبا لجريمة كل من يقوم بارتكاب أحد الأفعال التالية على متن أي طائرة مدنية:

- (١) التدخين في دورة المياه أو في أي مكان آخر على نحو يحتمل أن يهدد سلامة الطائرة.
- (٢) العبث بجهاز الكشف عن الدخان أو غيره من الأجهزة المتعلقة بالسلامة على متن الطائرة.
- (٣) تشغيل أي جهاز إلكتروني محمول عندما يكون تشغيله محظورا.

القسم الرابع: الاختصاص

١- يمتد اختصاص (اسم الدولة) ليشمل أي جريمة منصوص عليها في الأقسام الأول والثاني والثالث من هذا القانون إذا كان الفعل الذي يشكل جريمة قد وقع على متن أي من الطائرات التالية:

- (١) أي طائرة مدنية مسجلة في (اسم الدولة).
- (٢) أي طائرة مدنية مؤجرة بالطاقم أو بدون الطاقم لأي مشغل جوي يقع مقر عمله الرئيسي في (اسم الدولة) أو أي مشغل جوي ليس له مقر في (اسم الدولة) ولكنه يقيم فيها بصفة دائمة.
- (٣) أي طائرة مدنية في إقليم (اسم الدولة) أو تطير فوقه.
- (٤) أي طائرة مدنية أخرى تطير خارج (اسم الدولة)، إذا توافر الشرطان التاليان:
أ) أن يكون الهبوط التالي للطائرة في (اسم الدولة)

ب) وأن يكون قائد الطائرة قد سلم المتهم المشتبه فيه الى السلطات المختصة في (اسم الدولة) وطلب من هذه السلطات محاكمة ذلك المتهم المشتبه فيه مؤكدا لها أنه لا هو ولا مشغل الطائرة قد قدم طلبا مماثلا أو سيقدم طلبا مماثلا الى أي دولة أخرى.

٢- إن عبارة "أثناء الطيران" تعني في هذا القسم الفترة التي تبدأ من لحظة تشغيل القدرة بغرض الإقلاع وانتهاء باللحظة التي تتوقف فيها الطائرة عن الحركة بعد الهبوط.

المرفق (و)

وضع طريقة عملية للسير قدما في تحديد الجوانب القانونية والمؤسسية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)

لما كان التنفيذ العالمي لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) الذي يرمي، ضمن جملة أمور، إلى توفير خدمات أساسية لسلامة الملاحة الجوية، قد تقدم كثيرا منذ طرحه في المؤتمر العاشر للملاحة الجوية في عام ١٩٩١ وحظي بتأييد قوي في المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية لعام ٢٠٠٣.

ولما كان الإطار القانوني الراهن لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)، والذي يتكون من اتفاقية شيكاغو وملاحقها وقرارات الجمعية العمومية (ويوجه خاص ميثاق الحقوق والالتزامات في إطار النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية)، وإرشادات الإيكاو ذات الصلة (ويوجه خاص بيان سياسات الإيكاو بشأن تنفيذ وتشغيل نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)) وخطط الملاحة الإقليمية والرسائل المتبادلة بين الإيكاو والدول التي تشغل مجموعات الأقمار الصناعية المستخدمة في الملاحة، قد سمح ببلوغ مستوى التنفيذ الفني الحالي.

ولما كانت الإيكاو قد كرست موارد كثيرة لدراسة الجوانب القانونية والمؤسسية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) في إطار الجمعية العمومية للإيكاو، والمجلس، واللجنة القانونية، وفريق الخبراء القانونيين والفنيين، ومجموعة دراسة أنشئت لدراسة هذا الموضوع، وذلك من أجل إعداد سجل مفصل بالمسائل والتحديات والشواغل التي تواجه المجتمع العالمي تمهيدا لفهمها.

ولما كانت هناك حاجة إلى النظر في اتخاذ المبادرات الإقليمية لوضع التدابير التي تعالج أي قضايا قانونية أو مؤسسية تعيق تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) في الإقليم، مع ضمان توافق هذه الآليات مع اتفاقية شيكاغو.

فإن الجمعية العمومية:

١- تقر بأهمية البند رقم ٤ من برنامج العمل العام للجنة القانونية "النظر في وضع إطار قانوني لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) بما فيها النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية والهيئات الإقليمية المتعددة الأطراف، وإقامة إطار عمل قانوني"، وقرارات أو مقررات الجمعية العمومية والمجلس فيما يتعلق بذلك.

٢- تؤكد من جديد على عدم وجود حاجة إلى تعديل اتفاقية شيكاغو لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM).

٣- تدعو الدول المتعاقدة إلى النظر أيضا في استخدام المنظمات الإقليمية لوضع الآليات اللازمة لمعالجة أي قضايا قانونية أو مؤسسية من شأنها أن تعوق تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) في الإقليم، مع ضمان توافق هذه الآليات مع اتفاقية شيكاغو والقانون الدولي العام.

- ٤- تشجع الإيكاو والمنظمات الإقليمية والصناعة على تقديم التسهيلات والمساعدات الفنية اللازمة لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM).
- ٥- تدعو الدول المتعاقدة والوكالات متعددة الأطراف وجهات التمويل الخاصة إلى النظر في إيجاد مصادر تمويل إضافية لمساعدة الدول والمجموعات الإقليمية على تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM).
- ٦- تكلف الأمين العام بأن يسهر، بل وبأن يساعد عند الاقتضاء على وضع أطر تعاقدية يسهل انضمام الأطراف إليها، وتعتمد ضمن جملة أمور على أساس الهيكل والنموذج المقترحين من أعضاء اللجنة الأوروبية للطيران المدني ولجان الطيران المدني الإقليمية الأخرى، وعلى أساس القانون الدولي.
- ٧- تدعو الدول المتعاقدة إلى إفادة المجلس بالمبادرات الإقليمية.
- ٨- تكلف المجلس بأن يسجل هذه المبادرات الإقليمية، وبأن ينظر في قيمتها ويجعلها علنية بأسرع ما يمكن (طبقاً للمواد ٥٤ و ٥٥ و ٨٣ من اتفاقية شيكاغو).

٣٩-١٢: 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، أهدافاً 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 من الخطة العالمية للسلامة الجوية وإقرار الطبعة الخامسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية؛
- فإن الجمعية العمومية:

- ١- تقرّ الطبعة الثانية من الخطة العالمية للسلامة الجوية باعتبارها التوجيهات الاستراتيجية العالمية للسلامة والطبعة الخامسة والخطة العالمية للملاحة الجوية باعتبارها التوجيهات الاستراتيجية العالمية للملاحة الجوية؛
- ٢- تقرر أنه يجب على الإيكاو أن تقوم بتنفيذ وتحديث "الخطة العالمية للسلامة الجوية" و"الخطة العالمية للملاحة الجوية" لتحقيق الأهداف الاستراتيجية ذات الصلة بالمنظمة، 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 خطط التنفيذ 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- **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 تطبيق أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية وعملية تخطيط الإيكاو على الصعيد الإقليمي؛**
- ٧- **تحث 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- **تعن أن قرار الجمعية العمومية هذا يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٨-٢ 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 تفضي إليه من وفيات في إطار نظام الطيران المدني الدولي؛**
- وإقراراً بأن السلامة الجوية مسؤولية تتقاسمها الإيكاو والدول الأعضاء وجميع الجهات المعنية الأخرى؛**
- وإقراراً بأن منافع السلامة الجوية يمكن جنيها من الشراكات بين الدول وقطاع الطيران؛**
- وإقراراً بأن المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة (عام ٢٠١٠) أعاد التأكيد على الحاجة إلى تطور إطار الإيكاو للسلامة بشكل مستمر لضمان الإبقاء على فعالية وكفاءة البيئة التنظيمية والاقتصادية والفنية المتغيرة؛**
- وإشارة إلى أن الزيادة المتوقعة في الحركة الدولية للطيران المدني الدولي ستؤدي إلى زيادة عدد حوادث الطائرات ما لم يتم خفض معدل الحوادث؛**
- وإقراراً بضرورة الحفاظ على ثقة الجمهور في النقل الجوي من خلال تيسير الحصول على معلومات السلامة ذات الصلة؛**

وإقراراً بأن النهج الاستباقي الذي يتم بمقتضاه وضع استراتيجية لتحديد الأولويات والأهداف والمؤشرات في إدارة مخاطر السلامة له أهمية قصوى لتحقيق مزيد من التحسينات في السلامة الجوية؛

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

وإشارة إلى النية في تطبيق مبادئ لإدارة السلامة في الخطة العالمية للسلامة الجوية بشكل مستمر كأداة لتحسين السلامة الجوية من خلال التركيز على الإجراءات عندما تكون الحاجة ماسة لها؛

وإشارة إلى وضع خريطة طريق عالمية للسلامة الجوية، كخطة عمل لمساعدة أوساط الطيران في تنفيذ مبادرات السلامة الواردة في الخطة العالمية للسلامة الجوية، من خلال إطار مرجعي محكم ومشترك 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 لسلامة الطيران عن طريق خفض عدد الحوادث وما تقضي إليه من وفيات في إطار عمليات النقل الجوي في جميع أنحاء العالم وبوجه خاص في الدول التي تعتبر سجلاتها الخاصة بالسلامة أسوأ بكثير من المتوسط العالمي؛

٢- 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؛

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؛

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

٦- تشجّع الإيكاو على مواصلة إعداد الخطة العالمية للسلامة الجوية، حسب الاقتضاء.

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 ٣٨-١٢، 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 لحماية البيئة؛

ومع إدراك أن عدداً كبيراً من الدول والأقاليم يُعدّ جيلًا جديداً من الخطط لتحديث الملاحة الجوية:

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تكلف** المجلس أن يستخدم الإرشادات الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية من أجل وضع برنامج العمل الفني للإيكاو وتحديد أولوياته في مجال الملاحة الجوية؛
- ٢- **تحث** 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 بوصفها من الإجراءات التشغيلية التي تتسم بالكفاءة لحماية البيئة؛
- 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- **تكلف** المجلس بنشر نتائج التحليل بشأن أدوات متابعة الأداء على المستوى الإقليمي وفي تقرير سنوي للملاحة الجوية العالمية يشمل، كحد أدنى، أولويات التنفيذ الأساسية والمنافع البيئية المحققة باستخدام الوسائل التي تعترف بها لجنة حماية البيئة؛
- ٨- **تحث** الدول التي هي بصدد وضع الجيل الجديد من الخطط بغرض تحديث الملاحة الجوية لديها أن تتسق مع الإيكاو وتوائم خططها من أجل ضمان المواءمة والاتساق على الصعيد العالمي.

١٣-٣٩ : استبدال الهالونات

إن الجمعية العمومية،

تسليماً بأهمية أجهزة إطفاء الحرائق لسلامة الطيران؛

وإدراكاً بأن الهيدروكربونات المهلجنة (الهالونات) لم تنزل العامل الرئيسي المستخدم لإطفاء الحرائق في أجهزة إطفاء الحريق على متن الطائرات المدنية منذ أكثر من خمسين عاماً؛

ولما كانت الهالونات لم تعد تُنتج باتفاق عالمي بسبب موادها الكيميائية التي تستنفد الأوزون ومساهمتها في تغير المناخ؛

وإدراكاً لضرورة إنجاز الكثير من العمل بسبب انخفاض إمدادات الهالونات المتاحة وازدياد الشواغل لدى الدوائر البيئية إزاء عدم إنتاج بدائل الهالون بالنسبة لجميع أجهزة إطفاء الحرائق على متن الطائرات المدنية؛

وإدراكاً لقيام فريق عمل حماية أجهزة الطائرات من الحرائق بإعداد قاعدة الحد الأدنى للأداء لكل استخدام من استخدامات الهالون بمشاركة من الصناعة والسلطات التنظيمية؛

وإدراكاً لوجود شروط صارمة لكل استخدام من استخدامات الهالونات، في مجال الطائرات على وجه التحديد، يجب تليبيتها قبل تنفيذ عملية الاستبدال؛

وإدراكاً للآليات التي وضعها قطاع صناعة الطائرات فيما يتعلق بإشراك الجهات المعنية في إيجاد حلول مشتركة لاستبدال الهالون في إطار زمني واقعي فيما يتعلق بتطبيقات مقصورة البضائع؛

وإدراكاً لحظر إنتاج الهالونات بموجب اتفاق دولي، يتم الحصول على الهالونات حالياً حصرياً من خلال أنشطة الاسترداد والاستصلاح وإعادة التدوير. وبالتالي، ينبغي مراقبة عملية إعادة تدوير غازات الهالونات بصرامة تقاديا لإمكانية تسرب الهالونات الملوثة إلى صناعة الطيران؛

وإدراكاً لضرورة أن تعتمد أي استراتيجية على البدائل التي لا تشكل خطراً غير مقبول على البيئة أو الصحة عند مقارنتها بالهالونات التي تحل محلها؛

تقرّر ما يلي:

١- **تحثّ** الدول وقطاعات الطيران لديها على تكثيف إنتاج واستخدام بدائل الهالون المقبولة في أجهزة إطفاء الحرائق في مقصورات البضائع بالطائرات؛

٢- **تحثّ** الدول على تحديد ورصد نوعية الهالونات لضمان استمرار الإمداد بهالونات ذات نوعية جيدة لقطاع الطيران المدني لديها؛

٣- **تشجع** الإيكاو على مواصلة التعاون مع فريق عمل حماية أجهزة الطائرات من الحرائق وأمانة الأوزون لدى برنامج الأمم المتحدة للبيئة من خلال اللجنة الفنية لبدائل الهالون التابعة لفريق الخبراء المعني بالتقييم التكنولوجي والاقتصادي بشأن موضوع بدائل الهالون في الطيران المدني؛

٤- **تشجع** الدول على التعاون مع اتحاد قطاع الطيران فيما يتعلق بالاستخدام في المحركات ووحدات القدرة الثانوية وفريق العمل المعني باستبدال الهالونات في مقصورة البضائع والذي أنشأه المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء.

- ٥- تشجع الدول على دعم التدابير الرامية إلى بلوغ الحد الأدنى في خفض انبعاثات الهالونات غير الضرورية التي تحدث في غياب أي حدث ناجم عن اندلاع نيران تهدد السلامة وعلى ضمان تحسين إدارة احتياطي الهالونات الموجود وصونه.
- ٦- تكلف المجلس بمنح تفويض باستبدال الهالون في نظم إخماد حرائق مقصورات البضائع المستخدمة على متن الطائرات، والتي سيُقدم طلب ترخيص طرازها بعد التاريخ المحدد في الإطار الزمني لعام ٢٠٢٤؛
- ٧- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٨-٩.

٣٩-١٤: التعاون الإقليمي والمساعدة على سد الثغرات في مجال السلامة مع تحديد الأولويات ووضع أهداف قابلة للقياس

حيث أنّ المنظمة مازال من أهدافها الرئيسية تأمين سلامة الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم؛ ولما كانت مسؤولية تأمين سلامة الطيران المدني الدولي تقع أيضا على الدول الأعضاء، جماعة وفرداً؛ ولما كانت كل دولة عضو تتعهد وفقاً للمادة السابعة والثلاثين من اتفاقية الطيران المدني الدولي بالتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة عملياً من التوحيد في الأنظمة والقواعد القياسية والإجراءات والتنظيم فيما يتعلق بالطائرات والأفراد والمطارات والطرق الجوية والخدمات الفرعية، وذلك في جميع المسائل التي يؤدي فيها هذا التوحيد إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها؛ ولما كان تحسين سلامة الطيران المدني الدولي على النطاق العالمي يتطلب التعاون النشط من جانب أصحاب المصلحة كافة؛ ولما كانت "اتفاقية الطيران المدني الدولي" وملاحقها توفر الإطار القانوني والتشغيلي لكي تنشئ الدول الأعضاء جهازاً لسلامة الطيران المدني يستند إلى الثقة والاعتراف المتبادلين، وتلتزم جميع الدول الأعضاء بتنفيذ القواعد والتوصيات بقدر ما يكون ذلك ممكناً من الناحية العملية، والقيام على نحو ملائم بمراقبة السلامة الجوية؛ ولما كانت نتائج عمليات التدقيق وبعثات التحقق المنسقة التابعة للإيكاو التي تُجرى وفقاً لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP-CMA) تشير إلى أن العديد من الدول الأعضاء لم يتمكن بعد من وضع نظام وطني مرض لمراقبة السلامة الجوية، وأنه تم تحديد شواغل بارزة في مجال السلامة لدى بعض الدول الأعضاء (SSCs)؛ ولما كانت الإيكاو تلعب دوراً قيادياً في تسهيل تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وسد الثغرات المتعلقة بالسلامة بواسطة تنسيق الدعم وتسخير الموارد بين الشركاء في مجال سلامة الطيران؛ وإذ تقرّ بأن خطط عمل الإيكاو التي تم إعدادها للدول الأعضاء الفرادى تستخدم كقواعد لتقديم المساعدة المباشرة والإرشادات، بتنسيق مع أصحاب المصلحة الآخرين، للتصدي للشواغل البارزة في مجال السلامة وأيضاً لمعالجة قلة التنفيذ الفعال (EI) للعناصر الحاسمة؛ ولما كان لدى الإيكاو سياسة بشأن التعاون الإقليمي تلتزم بأداء المساعدة والمشورة وأي شكل آخر من أشكال الدعم، بقدر الإمكان، في الجانبين الفني والخاص بوضع السياسات للطيران المدني الدولي، إلى الدول الأعضاء في اضطلاعها بمسؤولياتها المتعلقة "باتفاقية الطيران المدني الدولي" وأهداف الإيكاو الاستراتيجية، من جملة أمور، عبر تعزيز التعاون الإقليمي وعبر إقامة الشراكات الوثيقة مع المنظمات الإقليمية وهيئات الطيران المدني الإقليمية؛

وإذ تقرر بأنه قد لا يتوفر للدول الأعضاء جميعها الموارد البشرية والفنية والمالية المطلوبة للقيام بمراقبة السلامة الجوية على النحو الملائم؛

وإذ تقرر بأن إنشاء هيئات إقليمية ودون إقليمية لمراقبة السلامة الجوية وسلامة الطيران، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOS)، يمكن أن يكون مفيداً جداً في مساعدة الدول الأعضاء للامتثال لالتزاماتها بموجب اتفاقية شيكاغو لأنه يحقق لها المزيد من التجانس بفضل وفورات الحجم وتنسيقها على نطاق أوسع نتيجة للتعاون فيما بين الدول الأعضاء على إنشاء وتشغيل أجهزة مشتركة لمراقبة السلامة؛

وإذ تذكر بأن الدول الأعضاء مسؤولة عن تنفيذ قواعد الإيكو القياسية وأنها قد تقرر، في هذا الصدد على أساس طوعي، تفويض مهام معينة للمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية، وأن من المفهوم أن كلمة "الدول" تتضمن المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة في الحالات التي ينطبق فيها ذلك.

وإذ تقرر بالاعتراف بالمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية في الملحق التاسع عشر وبدورها في الاضطلاع بالمهام المفوضة إليها في مجال إدارة الدولة لشؤون السلامة بالنيابة عن الدول؛

وإذ تقرر بالاعتراف بأن مجموعات من الدول الأعضاء قد تقرر إنشاء نظم إقليمية للطيران، يكون الأساس القانوني لها معاهدة دولية، وتتطوي على قواعد مشتركة وإشراف ينطبق في الدول المشاركة؛

وإذ تقرر بأن المساعدة المتاحة للدول الأعضاء التي تواجه صعوبات في سد الثغرات التي كشفتها عمليات تدقيق مراقبة السلامة الجوية، لا سيما مع إيلاء الأولوية للدول التي توجد لديها شواغل بارزة في مجال السلامة، سوف يتم تعزيزها إلى درجة كبيرة من خلال وضع استراتيجية موحدة تشترك فيها جميع الدول الأعضاء والإيكو والأطراف الأخرى المعنية بعمليات الطيران المدني؛

وإذ تقرر بأن المجموعات الإقليمية القائمة المعنية بسلامة الطيران هدفها هو تحديد الأهداف والأولويات، والمؤشرات، ووضع أهداف قابلة للقياس للتصدي لأوجه القصور المتعلقة بالسلامة في كل إقليم مع ضمان اتساق الإجراءات وتنسيق الجهود.

فإن الجمعية العمومية:

١- تكلف المجلس، في شراكة مع جميع الشركاء في مجال سلامة الطيران، بتنفيذ برنامج شامل للمساعدة من شأنه مساعدة الدول الأعضاء على سد الثغرات التي تم تحديدها من خلال نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، مع إيلاء الأولوية إلى تسوية الشواغل البارزة في مجال السلامة؛

٢- تكلف المجلس بتعزيز مفاهيم التعاون الإقليمي، بما في ذلك تعزيز المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمجموعات الإقليمية المعنية بسلامة الطيران، فضلاً عن تحديد الأهداف والأولويات والمؤشرات، ووضع أهداف قابلة للقياس لمعالجة الشواغل البارزة وسد الثغرات في مجال السلامة.

٣- تكلف المجلس باتخاذ الإجراءات اللازمة لضمان الاعتراف بخصوصيات أي نظام إقليمي للطيران تنشئه مجموعة من الدول الأعضاء وإدراج هذه الخصوصيات في الإطار العام الذي تضعه الإيكو؛

٤- تكلف المجلس بالاستمرار في الشراكة مع الدول الأعضاء والصناعة وأصحاب المصلحة الآخرين في مجال سلامة الطيران وتسهيل تقديم المساعدة المالية والفنية إلى الدول وإلى هيئات السلامة الإقليمية ودون الإقليمية ومراقبة السلامة

الجوية، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمجموعات الإقليمية المعنية بالسلامة الجوية، من أجل تعزيز السلامة وتقوية القدرات على مراقبة السلامة؛

٥- **تكلف** المجلس بمواصلة تحليل المعلومات ذات الصلة والأساسية بالنسبة للسلامة لتحديد الوسائل الفعالة لتقديم المساعدة للدول وهيئات السلامة الجوية ومراقبة السلامة الجوية، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمجموعات الإقليمية المعنية بالسلامة الجوية؛

٦- **تكلف** الأمانة العامة بمواصلة تشجيع التنسيق والتعاون بين الإيكاو والمجموعات الإقليمية المعنية بالسلامة الجوية والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية، وغيرها من المنظمات التي تضطلع بأنشطة مرتبطة بسلامة الطيران من أجل تخفيض العبء على الدول بسبب عمليات التدقيق أو التفتيش المتكررة والتقليل من الازدواج في أنشطة الرصد؛

٧- **تحث** الدول الأعضاء على إيلاء الأولوية القصوى لتسوية الشواغل البارزة في مجال السلامة لضمان عدم حدوث مخاطر مباشرة لسلامة الطيران المدني الدولي وتلبية الحد الأدنى من الشروط المحددة في القواعد القياسية الواردة في ملاحق الإيكاو؛

٨- **تحث** الدول الأعضاء على استخدام برنامج إجراءات الطيران، حيثما يكون ذلك متاحاً، لتنفيذ الملاحق القائمة على الأداء؛

٩- **تحث** الدول الأعضاء على إقامة وتوطيد التعاون الإقليمي ودون الإقليمي لتحقيق أعلى درجات سلامة الطيران؛

١٠- **تطلب** من جميع الدول الأعضاء والشركاء المعنيين في مجال سلامة الطيران، حيثما أمكن، مساعدة الدول التي تطلب المساعدة بواسطة الموارد المالية والفنية لضمان التسوية الفورية للشواغل البارزة المحددة في مجال السلامة والاستدامة الأطول أجلاً لنظام الدولة في مجال مراقبة السلامة؛

١١- **تشجع** الدول الأعضاء على إقامة الشراكات مع الدول الأخرى، والصناعة، والمؤسسات المالية وغيرها من الشركاء في مجال سلامة الطيران بغية توطيد قدراتها في مجال مراقبة السلامة الجوية من أجل اضطلاع الدول بمسؤولياتها على الوجه الأمثل وتعزيز نظام الطيران المدني الدولي الآمن؛

١٢- **تشجع** الدول الأعضاء على تعزيز إقامة شراكات إقليمية أو دون إقليمية من أجل التعاون على وضع حلول للمشكلات المشتركة بما يتيح للدول بناء قدراتها في مجال مراقبة السلامة الجوية وعلى أن تشارك في الهيئات الإقليمية ودون الإقليمية لسلامة الطيران ومراقبة السلامة الجوية، بما في ذلك المنظمات الإقليمية المعنية بمراقبة السلامة الجوية (RSOs)؛

١٣- **تطلب** من الأمانة العامة أن تضطلع بدور قيادي في تنسيق الجهود لمساعدة الدول على تسوية الشواغل البارزة في مجال السلامة من خلال وضع خطط عمل الإيكاو و/أو مقترحات مشاريع محددة ومساعدة الدول للحصول على الموارد المالية الضرورية لتمويل مشاريع المساعدة هذه؛

١٤- **تطلب** إلى المجلس أن يقدم تقريراً إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية بشأن التنفيذ الإجمالي لبرنامج المساعدة الشامل؛

١٥- **تعلم** أن هذا القرار يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٨-٥.

٣٩-١٥: البيان الموحد بالسياسات المستمرة في مجال النقل الجوي

لما كانت "اتفاقية الطيران المدني الدولي" قد حددت المبادئ الأساسية التي يجب على الحكومات إتباعها لتطوير خطوط النقل الجوي الدولي على نحو يتسم بالانتظام والكفاءة والاقتصاد والتجانس والاستدامة، وكان أحد أغراض الايكافو لذلك هو دعم المبادئ والترتيبات الرامية إلى إنشاء خدمات للنقل الجوي الدولي تقوم على تكافؤ الفرص وتشغيلها على أساس سليم واقتصادي مع الاحترام المتبادل لحقوق الدول ومراعاة الصالح العام؛

ولما كان النقل الجوي عاملاً رئيسياً في تشجيع وتعزيز التنمية الاقتصادية المستدامة على المستوى الوطني بالإضافة إلى المستويات الدولية؛

ولما كان تدبير الموارد اللازمة للاستفادة القصوى من الفرص التي يُتيحها تطوير النقل الجوي والتصدي للتحديات التي ينطوي عليها وتلك الناجمة عنه يزداد صعوبة، وخاصة بالنسبة للبلدان النامية؛ ومن أجل مواكبة التحديات الناجمة عن الطلبات على النقل الجوي؛

ولما كانت المنظمة تعد إرشادات ودراسات وإحصاءات بشأن تطوير النقل الجوي في الدول الأعضاء على نحو مستمر وينبغي أن تواظب على تحديث وتركيز وأهمية هذه المواد وتوزيعها على الدول الأعضاء بأكثر الوسائل فعالية؛

ولما كان من المقرر على الدول الأعضاء أن توفر بيانات إحصائية دقيقة وواقعية وغيرها من المعلومات الأخرى لكي يتسنى للمنظمة إعداد الإرشادات والدراسات اللازمة؛

ولما كانت المنظمة تتجه نحو نظام الإدارة حسب الأهداف مع زيادة تركيزها على التنفيذ مقابل وضع السياسات، اتساقاً مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"؛

ولما كانت الإرشادات الصادرة عن هذه المنظمة والإجراءات التي اتخذتها هذه المنظمة لتنفيذ أهدافها الاستراتيجية تساعد الدول الأعضاء على وضع السياسات والممارسات التي تسهل العولمة والتحرير والتشغيل التجاري بالإضافة إلى خلق بيئة مواتية للتنمية المستدامة للنقل الجوي الدولي؛

ولما كان من المهم للدول الأعضاء أن تشارك في أعمال هذه المنظمة في مجال النقل الجوي؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرّر أن مرفقات هذا القرار المذكورة أدناه تشكل البيان الموحد بسياسات الايكافو المستمرة في مجال النقل الجوي، كما كانت تلك السياسات قائمة عند ختام الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية:

المرفق (أ): التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي

المرفق (ب): فرض الضرائب

المرفق (ج): خدمات المطارات والملاحة الجوية

المرفق (د): إحصاءات وبيانات الطيران

المرفق (هـ): التنبؤات والتخطيط والتحليلات الاقتصادية

- ٢- **تحت** الدول الأعضاء على مراعاة هذه السياسات وتجديداتها التي يعدها المجلس والأمانة العامة في وثائق الإيكاو الخاصة بهذا الشأن؛
- ٣- **تحت** الدول الأعضاء على أن تبذل كل جهد للوفاء بالتزاماتها الناشئة عن اتفاقية شيكاغو وقرارات الجمعية العمومية، وأن تدعم كذلك نشاط المنظمة في مجال النقل الجوي، وأن تقدم على وجه الخصوص الإحصاءات والمعلومات الأخرى الكاملة والموقوتة التي تطلبها المنظمة لأعمالها في مجال النقل الجوي؛
- ٤- **تحت** الدول الأعضاء في وظائفها التنظيمية على أن تراعي السياسات والمواد الإرشادية التي وضعتها الإيكاو بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي، مثل تلك السياسات والمواد الإرشادية الواردة في الوثيقة 9587 Doc، بعنوان "السياسات والمواد الإرشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي"
- ٥- **تطلب** إلى المجلس إعطاء أهمية خاصة للتحدي المرتبط بتمويل تنمية الموارد البشرية والفنية الضرورية لتحقيق أفضل إسهام ممكن للنقل الجوي في الرفاهية الاقتصادية والاجتماعية للدول الأعضاء وخاصة للبلدان النامية؛
- ٦- **تطلب** إلى المجلس أن يستشير بأنسب الوسائل في كل المسائل المتصلة بالنقل الجوي خبراء يمثلون الدول الأعضاء إذا رأى ذلك مفيداً لعمله في هذا الشأن، بما في ذلك إنشاء فرق من الخبراء المؤهلين أو مجموعات دراسة تابعة للأمانة العامة من هؤلاء الخبراء المؤهلين الذين سيجتمعون أو يعملون بالمراسلة ويقدمون بعد ذلك تقاريرهم إلى لجنة النقل الجوي؛
- ٧- **تطلب** إلى المجلس أن يعقد مؤتمرات أو اجتماعات عالمية يستطيع جميع الدول الأعضاء أن تشارك فيها، باعتبارها الوسيلة الرئيسية للتقدم في حل المسائل ذات الأهمية العالمية في مجال النقل الجوي، عندما يبرر عقد هذه الاجتماعات عدد وأهمية المسائل التي يتعين حلها وحيث توجد إمكانية اتخاذ إجراءات بناءً بصددها؛
- ٨- **تطلب** إلى المجلس والأمانة العامة تعميم وتشجيع سياسات الإيكاو في مجال النقل الجوي وما يتصل بها من إرشادات على الدول الأعضاء وفيما بينها؛
- ٩- **تطلب** إلى المجلس والأمانة العامة اتخاذ ما يلزم من إجراءات لتنفيذ قرارات ومقررات الجمعية العمومية بشأن أنشطة المنظمة في مجال النقل الجوي، ورصد ودعم تنفيذ الدول لسياسات الإيكاو في مجال النقل الجوي؛
- ١٠- **تطلب** إلى المجلس أن يواظب على مراجعة هذا البيان الموحد لسياسات الإيكاو في مجال النقل الجوي وأن يخطر الجمعية العمومية كلما دعت الحاجة إلى إدخال تغييرات عليه؛
- ١١- **تطلب** إلى المجلس مواصلة تحديث سياسات الإيكاو وإرشاداتها في مجال النقل الجوي ومواكبتها للتغيرات واحتياجات الدول الأعضاء مع المحافظة في الوقت نفسه على المبادئ الأساسية التي تتبني عليها؛
- ١٢- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٨-١٤.

المرفق (أ)

التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي

القسم الأول: المبادئ الأساسية والرؤية الطويلة الأجل

لما كانت المبادئ الأساسية المذكورة في اتفاقية شيكاغو، وهي احترام السيادة، والإنصاف والمساواة في الفرص، وعدم التمييز، والترابط، والتناسق، والتعاون، قد ساعدت على أفضل نحو النقل الجوي الدولي ومازالت تشكل أساس تطوره المستقبلي وتساهم فيه؛

ولما كان تعدد الأطراف إلى أقصى حد ممكن في الحقوق التجارية مازال يمثل واحدا من أهداف المنظمة؛

ولما كانت الدول الأعضاء تتوخى أهدافا وسياسات تنظيمية مختلفة ضمن إطار اتفاقية شيكاغو ولكنها تشترك في هدف أساسي واحد هو المشاركة في نظام النقل الجوي الدولي بشكل مستمر ويعتمد عليه؛

ولما كانت الحاجة تقضي بالتكيف مع البيئة التنظيمية والتشغيلية دائبة التغير في مجال النقل الجوي، وكانت المنظمة قد وضعت بناء على ذلك إرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي بما في ذلك البنود النموذجية وصيغة اتفاقات الخدمات الجوية؛

ولما كان توفير خدمات النقل الجوي المنتظمة والموثوقة ذا أهمية أساسية في تطوير اقتصادات الدول النامية، بما في ذلك الدول التي تعتمد على قطاع السياحة.

ولما كانت المنظمة قد اعتمدت الرؤية الطويلة الأجل لتحرير النقل الجوي الدولي التي تنص على ما يلي: "تحن، الدول الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي، نعقد العزم على أن نتابع بنشاط مواصلة تحرير النقل الجوي الدولي لصالح جميع الجهات المعنية وللإقتصاد بصفة عامة. ونحن سنسترشد بضرورة احترام أعلى مستويات السلامة والأمن ومبدأ إتاحة الفرص المتكافئة والمنصفة لكافة الدول والجهات المعنية التابعة لها"؛

ولما كان امتثال الدول الأعضاء لأحكام اتفاقية شيكاغو والتقييد على الصعيد العالمي باتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية وغيره من وثائق الإيكافو التي تحكم النقل الجوي يُسهل ويساهم في تحقيق أهداف المنظمة؛

ولما كان ينبغي مراعاة مصلحة المستهلك عند تطوير السياسات واللوائح المنظمة للنقل الجوي؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث جميع الدول الأعضاء على مراعاة وتطبيق رؤية الإيكافو الطويلة الأجل من أجل تحرير النقل الجوي الدولي في وضع السياسات والممارسات التنظيمية؛

٢- تشجع الدول الأعضاء على مواصلة عملية التحرير التجاري لدخول الأسواق بوثيرة وطريقة مناسبة للاحتياجات والظروف، مع مراعاة مصالح جميع الجهات المعنية وبيئة الأعمال التجارية المتغيرة ومتطلبات البنى التحتية فضلا عن المبادئ المتعلقة بتدابير الضمانات الرامية إلى ضمان المشاركة الدائمة والفعالة لجميع الدول في، بما في ذلك مبدأ إيلاء عناية خاصة لمصالح واحتياجات البلدان النامية؛

٣- **تحت** الدول الأعضاء على أن تتفادى اتخاذ إجراءات أحادية قد تؤثر سلباً على النمو المنتظم والمستدام والمتسق للنقل الجوي الدولي، وأن تتأكد من ألا يتم تطبيق السياسات والتشريعات المحلية على النقل الجوي الدولي دون مراعاة خصائصها؛

٤- **تحت** الدول الأعضاء التي لم تنضم بعد إلى اتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية واتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ وغيرها من وثائق الإيكاو التي تحكم النقل الجوي الدولي على أن تبادر على وجه السرعة إلى النظر في الانضمام إليهما؛

٥- **تحت** جميع الدول الأعضاء على أن تسجل لدى الإيكاو اتفاقات وجميع الترتيبات المتعلقة بالطيران المدني الدولي، وذلك وفقاً لأحكام المادة (٨٣) من اتفاقية شيكاغو ووفقاً لقواعد تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران لدى الإيكاو، لتعزيز الشفافية؛

٦- **تحت** الدول الأعضاء على أن تحيط المجلس علماً تاماً بالمشاكل الخطيرة الناشئة عن تطبيق اتفاقات أو ترتيبات الخدمات الجوية وبأي تطورات هامة في عملية التحرير؛

٧- **تحت** الدول الأعضاء على أن تولي الاعتبار الواجب للسماوات المميزة لخدمات الشحن الجوي عند تبادل حقوق دخول الأسواق في إطار اتفاقات الخدمات الجوية وأن تمنح الحقوق المناسبة والمرونة التشغيلية اللازمة من أجل تشجيع تطور هذه الخدمات؛

٨- **تحت** الدول الأعضاء، لدى معالجة المسائل المتعلقة بتخصيص الخانات والقيود على الطيران الليلي، على أن تولي الاعتبار الواجب لاحتياجات وشواغل الدول الأخرى وأن تبذل قصارى جهدها لتبديد الشواغل من خلال المشاورات بين الأطراف المعنية بشكل شفاف وخال من التمييز، وأن تحترم وتتبع مبدأ النهج المتوازن للإيكاو في الإجراءات التنظيمية بشأن إدارة ضوضاء الطائرات في المطارات؛

٩- **تحت** الدول الأعضاء والجهات المعنية على مراعاة وتطبيق مبادئ الإيكاو الأساسية الرفيعة المستوى وغير الملزمة وغير الإجبارية بشأن حماية المستهلك في عملية وضع السياسات والممارسات التنظيمية والتشغيلية، والمواظبة على إبلاغ الإيكاو بشأن الخبرات المكتسبة أو المشكلات في تطبيقها؛

١٠- **تشجع** الدول الأعضاء على استخدام تسهيلات الإيكاو للتفاوض بشأن الخدمات الجوية والاستفادة منها، مما يساهم في تسهيل وتحسين فعالية المفاوضات والمشاورات المتعلقة بالخدمات الجوية؛

١١- **تطلب** إلى المجلس إكمال عملية دراسة اتفاق دولي يتيح للدول تحرير دخول الأسواق، وكذا مواصلة إعداد اتفاق دولي لتحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، بالإضافة إلى اتفاق دولي محدد لتسهيل زيادة تحرير خدمات الشحن الجوي، مع مراعاة أهداف رؤية الإيكاو الطويلة الأجل لتحرير النقل الجوي والتجارب السابقة والإنجازات التي حققتها الدول، بما في ذلك الاتفاقات القائمة بخصوص تحرير دخول الأسواق والتي تم إبرامها على أصعدة ثنائية وإقليمية ومتعددة الأطراف، وكذا مختلف المقترحات التي تم تقديمها خلال المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي؛

١٢- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل التعاون مع الهيئات الإقليمية وشبه الإقليمية على دراسة وإعداد تدابير التعاون، بما في ذلك الترتيبات المتحررة، واستعراض نتائج هذه التدابير بهدف معرفة ما إذا كان ينبغي توصية الدول الأعضاء بتنفيذ تدابير مماثلة أو غيرها من التدابير الأخرى على نطاق أوسع؛

١٣- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل إجراء الدراسة المقارنة والتحليلية لسياسات الدول الأعضاء ولأساليب عملها في مجال تنظيم النقل الجوي الدولي بما فيها أحكام اتفاقات الخطوط الجوية، وأن يخطر جميع الدول الأعضاء بهذه المعلومات؛

القسم الثاني: ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم

ولما كان التشدد في تطبيق معيار ملكية الغالبية والسيطرة الفعالة عند الإذن لشركة الطيران بممارسة حقوق الطريق وغيرها من حقوق النقل الجوي قد يحرم دولا نامية كثيرة من تكافؤ الفرص العادلة لتشغيل الخطوط الجوية الدولية والحصول منها على الفوائد المثلى؛

ولما كان تعيين الخطوط الجوية وترخيص دخول الأسواق يجب تحريرهما وفقا للوثيرة التي تختارها كل دولة ووفقا لتقديرها، وذلك على نحو اطرادي ويتسم بالمرونة، في ظل الرقابة التنظيمية الفعالة ولا سيما فيما يتعلق بالسلامة والأمن؛

ولما كان توسيع نطاق المعايير أو تطبيقها بمرونة فيما يخص تعيين وتفويض شركات الطيران قد يساعد على تهيئة بيئة تشغيلية ينمو فيها النقل الجوي الدولي ويزدهر بصورة مستقرة وتتسم بالكفاءة والاقتصاد، ويسهم في هدف مشاركة الدول في عملية التحرير، بدون المساس بالتزامات الدول بالنسبة لسلامة الطيران وأمنه؛

ولما كان تحقيق أهداف التنمية الدول يلقى تشجيعا متزايدا من خلال الترتيبات التعاونية التي تنشئ تجمعات اقتصادية إقليمية وتسهل التعاون الوظيفي الذي يعبر عن التقارب والتماثل في المصالح القائمة .

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول الأعضاء على مواصلة تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، حسب الاحتياجات والظروف، بواسطة مختلف التدابير القائمة مثل رفع القيود المفروضة على الملكية والسيطرة الواردة في اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية أو الأحكام المتعلقة بالتعيين التي تعترف بمفهوم المصلحة المشتركة داخل المجموعات الاقتصادية الإقليمية أو شبه الإقليمية التي أوصت بها الايكاو؛

٢- تحث الدول الأعضاء على قبول تعيين أي شركة طيران والسماح لها بممارسة حقوق الطريق وغيرها من حقوق النقل الجوي لأي دولة أو دول، ولا سيما الدول النامية في نفس التجمع، وفقا للأحكام والشروط التي يقبلها الأطراف، بما في ذلك اتفاقات النقل الجوي التي عقدتها أو تعقدها الأطراف المعنية؛

٣- تحث الدول الأعضاء على الاعتراف بمفهوم المصالح المشتركة للتجمعات الاقتصادية الإقليمية أو شبه الإقليمية بوصفه أساسا سليما لقيام الدولة بتعيين شركة طيران تابعة لأي دولة أخرى من نفس التجمع الاقتصادي الإقليمي حيثما تكون ملكية الأغلبية والسيطرة الفعالة على تلك الشركة في يد تلك الدولة الأخرى الواحدة أو الأكثر أو في يد مواطنيها؛

٤- تحث الدول الأعضاء على التفكير في إتباع معايير بديلة لتعيين وتفويض شركات الخطوط الجوية، بما في ذلك إتباع معايير الايكاو، وعلى اعتماد نهج مرن وإيجابي لمساعدة الدول الأخرى في جهودها الرامية إلى التحرر من معياري الملكية والسيطرة فيما يخص الناقلين الجويين، دونما إخلال بالسلامة والأمن؛

٥- تدعو جميع الدول الأعضاء ذات الخبرة في مختلف أشكال التشغيل المشترك للخدمات الجوية الدولية إلى أن تقدم إلى المجلس، بشكل متواصل، المعلومات المتعلقة بخبراتها، لكي يتسنى للمنظمة الحصول على المعلومات التي قد تساعد الدول الأعضاء؛

٦- تطلب إلى المجلس أن يقدم، بناء على الطلب، كل مساعدة مجدية إلى الدول الأعضاء التي ترغب في الانضمام إلى التجمعات الاقتصادية الإقليمية أو شبه الإقليمية لتشغيل الخطوط الجوية الدولية؛

٧- **تطلب** إلى المجلس أن يقدم المساعدة، بناء على الطلب، إلى الدول الأعضاء التي تبادر إلى إعداد هذه الترتيبات التعاونية للمشاركة المباشرة في ملكية وتشغيل الخطوط الجوية الدولية، أو إلى الدول الأعضاء التي تقوم شركات الطيران التابعة لها بوضع تلك الترتيبات، وأن يقوم المجلس على الفور بتوزيع المعلومات المتعلقة بتلك الترتيبات التعاونية على الدول.

القسم الثالث: التعاون في مجال الترتيبات التنظيمية والتنافس

لما كانت بعض القيود الاقتصادية والمالية والتشغيلية التي تم تبنيها بشكل انفرادي على المستوى الوطني تؤثر على استقرار النقل الجوي الدولي وتميل إلى خلق ممارسات تجارية تمييزية مجحفة داخل القطاع بالإضافة إلى أنها قد تكون غير متوافقة مع المبادئ الأساسية لاتفاقية شيكاغو ومع التطوير المنتظم والمتناسق للنقل الجوي؛

ولما كانت المنظمة قد أعدت إرشادات عن السياسة العامة لكي تقوم الدول بتنسيق ومواءمة النهج والممارسات التنظيمية في مجال النقل الجوي الدولي، بما في ذلك بشأن المسائل المتعلقة بالمنافسة؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول الأعضاء على إيلاء الاهتمام الواجب بمبدأ المنافسة العادلة والمتساوية فيما يخص تشغيل خدمات النقل الجوي الدولي وما يتصل بها من مسائل متعلقة بالمنافسة؛

٢- **تحث** الدول الأعضاء على وضع القوانين والسياسات المتعلقة بالمنافسة التي تنطبق على النقل الجوي، مع مراعاة السيادة الوطنية ومراعاة السيادة الوطنية والأخذ بالاعتبار إرشادات الإيكاو بشأن المنافسة؛

٣- **تحث** الدول الأعضاء على تشجيع التعاون بين هيئات المنافسة الإقليمية و/أو الوطنية عند تناول المسائل المرتبطة بالنقل الجوي الدولي، بما في ذلك ما يندرج في سياق الموافقة على التحالفات وحالات دمج الشركات؛

٤- **تشجع** الدول الأعضاء على دمج المبادئ الأساسية للتوزيع العادل والمتساوي لفرص المنافسة، وعدم التمييز والشفافية والتنسيق والتوافق والتعاون المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو والمتجسدة في سياسات الإيكاو والتوجيهات المتوفرة في التشريعات والقواعد واللوائح الوطنية واتفاقات الخدمات الجوية؛

٥- **تطلب إلى** المجلس تطوير الأدوات من قبيل إقامة المنتديات لتبادل المعلومات لتوطيد التعاون والحوار وتبادل المعلومات عن المنافسة العادلة بين الدول بغرض الترويج للنهج التنظيمية المتناسقة في مجال النقل الجوي الدولي؛

٦- **تطلب إلى** المجلس أن يواصل رصد التطورات في مجال المنافسة في النقل الجوي الدولي وتحديث ما يلزم من سياساته وإرشاداته المتعلقة بالمنافسة العادلة؛

القسم الرابع: تجارة الخدمات

لما كان الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات (GATS) الذي اعتمدته منظمة التجارة العالمية يتضمن بعض جوانب النقل الجوي الدولي؛

ولما كانت الإيكاو قد عملت بنشاط لكي يتحسن فهم جميع الأطراف المعنية لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي وللرسالة والدور اللذين تنفرد بهما الإيكاو في مجال النقل الجوي الدولي.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تؤكد** من جديد أن من الضروري أن تستطلع المنظمة الترتيبات التنظيمية المستقبلية وأن تضع التوصيات والمقترحات اللازمة للتصدي للتحديات التي تواجه النقل الجوي الدولي، استجابة للتغيرات الداخلية والخارجية التي تؤثر فيه؛
- ٢- **تسلم** بأن تلك الترتيبات ينبغي أن تهيئ البيئة اللازمة لتطور النقل الجوي الدولي واستمرار ازدهاره على نحو يتسم بالانتظام والاستقرار والكفاءة والاقتصاد بدون تقويض السلامة والأمن، وضمان مصالح جميع الدول الأعضاء ومشاركتها الفعالة والمستدامة في النقل الجوي الدولي؛
- ٣- **تؤكد** من جديد على الدور القيادي للإيكاو في وضع الإرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي؛
- ٤- **تحث** الدول الأعضاء التي تشارك في المفاوضات والاتفاقات والترتيبات التجارية التي تتعلق بالنقل الجوي الدولي على ما يلي:
 - أ) أن تكفل التنسيق الداخلي في الهيئات الوطنية وأن تكفل بصفة خاصة مشاركة سلطات الطيران وصناعة الطيران مشاركة مباشرة في المفاوضات؛
 - ب) أن تكفل إدراك ممثلي الدول إدراكا تاما لأحكام "اتفاقية الطيران المدني الدولي"، ولا سيما خصائص النقل الجوي الدولي وبنية التنظيمية واتفاقاته وترتيباته؛
 - ج) أن تراعي الحقوق والالتزامات إزاء الدول الأعضاء لدى الإيكاو غير الأعضاء في منظمة التجارة العالمية؛
 - د) أن تبحث بعناية في الآثار المترتبة على اقتراح إدراج أي خدمات أو أنشطة إضافية متعلقة بالنقل الجوي في الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات، آخذة بعين الاعتبار الخاص الارتباط الوثيق بين الجوانب الاقتصادية والبيئية وجوانب السلامة والأمن في النقل الجوي الدولي؛
 - هـ) أن تشجع على تحقيق الفهم التام لدور وصلاحيات الإيكاو في وضع الإرشادات للتنظيم الاقتصادي، بما في ذلك تحرير النقل الجوي الدولي، وأن تنظر في إتباع هذه الإرشادات؛
 - و) أن تودع لدى الإيكاو بمقتضى المادة (٨٣) من اتفاقية شيكاغو نسخا من أي إعفاءات وأي التزامات محددة تتعلق بالنقل الجوي الدولي عقدتها بموجب الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات؛
- ٥- **تطلب من** منظمة التجارة العالمية والدول الأعضاء والمراقبين فيها إيلاء الاهتمام الواجب لما يلي:
 - أ) الهياكل والترتيبات التنظيمية الخاصة بالنقل الجوي الدولي والتحرير الذي يجري على المستوى الثنائي والإقليمي وشبه الإقليمي؛
 - ب) مسؤولية الإيكاو الدستورية عن النقل الجوي الدولي، وخاصة مسؤوليتها عن سلامته وأمنه؛
 - ج) سياسة الإيكاو وموادها الإرشادية الراهنة بخصوص التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي وعملها الدائب في هذا الميدان؛

٦- وتطلب إلى المجلس:

- (أ) أن يواصل الاضطلاع بدور قيادي عالمي في تسهيل وتنسيق عملية التحرير الاقتصادي مع ضمان السلامة والأمن وحماية البيئة في النقل الجوي الدولي؛
- (ب) أن يتابع بنشاط التطورات المستجدة في تجارة الخدمات والتي قد تؤثر على النقل الجوي الدولي، وإبلاغ الدول الأعضاء بها؛
- (ج) أن يشجع استمرار الاتصال والتعاون والتنسيق بصورة فعالة بين الايكاو ومنظمة التجارة العالمية وغيرها من المنظمات الدولية الحكومية وغير الحكومية التي تعمل في مجال تجارة الخدمات.

المرفق (ب)

فرض الضرائب

ونظراً لأن فرض الضرائب على النقل الجوي الدولي، مثلاً على الطائرات والوقود والإمدادات الفنية الاستهلاكية وعلى إيرادات شركات النقل الجوي الدولي وعلى مبيعات أو خدمات الطيران، قد يكون له تأثير اقتصادي وتنافسي ضار على عمليات النقل الجوي الدولي؛

ولما كانت سياسات الايكاو "بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي"، على النحو الوارد في الوثيقة Doc 8632، تتميز من ناحية المفهوم بين الرسم والضريبة باعتبار أن "الرسم هو جباية تهدف على وجه التحديد إلى استرداد نفقات تقديم التجهيزات والخدمات إلى الطيران المدني، بينما الضريبة هي جباية لتحصيل إيرادات للحكومات الوطنية أو المحلية، وهي عموماً لا تسري على الطيران المدني لا بكاملها ولا على أساس تكلفة محددة؛

ولما كان من دواعي القلق البالغ قيام بعض الدول الأعضاء بفرض جبايات على نحو متزايد على بعض جوانب النقل الجوي الدولي، وانتشار الجبايات المفروضة على الحركة الجوية، حيث يمكن تصنيف بعض هذه الرسوم على أنها ضرائب على مبيعات وخدمات النقل الجوي الدولي؛

ولما كانت مسألة الجبايات المتعلقة بانبعثات محركات الطائرات قد عولجت في قرار الجمعية العمومية ٣٩- -- "البيان الموحد بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي؛

ولما كانت سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب الواردة في الوثيقة Doc 8632 تكمل المادة (٢٤) من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" تستهدف التسليم بطابع الطيران المدني الدولي وبالحاجة إلى إعفاء بعض جوانب عمليات النقل الجوي الدولي من الضرائب؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تحث** الدول الأعضاء على أن تطبق "سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي" حسبما ورد في الوثيقة Doc 8632 ولتفادي فرض ضرائب تمييزية على الطيران الدولي؛

- ٢- تحث الدول الأعضاء على تحاشي الازدواج الضريبي في مجال النقل الجوي؛
- ٣- تطلب إلى المجلس يواصل الترويج لسياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب ورصد التطورات وتحديث سياساتها، كلما لزم الأمر ذلك.

المرفق (ج)

خدمات المطارات والملاحة الجوية

القسم الأول: سياسة فرض الرسوم

لم تكن المادة 15 من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" قد حددت أسس فرض رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية والإعلان عنها؛

ولما كانت "سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي" على النحو الوارد في الوثيقة Doc 9082 تميز من ناحية المفهوم بين الرسم والضريبة باعتبار أن "الرسم هو جباية تهدف على وجه التحديد إلى استرداد نفقات تقديم التجهيزات والخدمات إلى الطيران المدني، بينما الضريبة هي جباية لتحصيل إيرادات للحكومات الوطنية أو المحلية، وهي عموماً لا تسري على الطيران المدني لا بكاملها ولا على أساس تكلفة محددة"؛

ولما كانت مسألة الجبايات المتعلقة بانبعاثات محركات الطائرات والخيارات القائمة على آليات السوق قد عولجت على حدة في قرار الجمعية العمومية ٣٩-١ "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي (المرفق ح) - أثر الطيران على نوعية الهواء المحلي"، وفي قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢ "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ"؛

ولما كانت الجمعية العمومية قد كلفت المجلس بصياغة توصيات لإرشاد الدول الأعضاء إلى المبادئ التي يمكن لمقدمي خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية للطيران المدني الدولي أن يفرضوا على أساسها رسوماً لاسترداد تكاليف تقديمها وتحصيل إيرادات معقولة أخرى منها، وإلى الأساليب التي يمكن إتباعها لتحصيل تلك الإيرادات؛

ولما كان تطوير هياكل النقل الجوي الأساسية والخطة العالمية بشأن حزم التحسينات في منظومة الطيران يتطلب تبرير ضروري لتحليل الجدوى بما يكفل حشد الأموال والتمويل لدعم تنفيذهما؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحث الدول الأعضاء على أن تكفل الاحترام التام للمادة (١٥) من "اتفاقية الطيران المدني الدولي"؛
- ٢- تحث الدول الأعضاء، عند استرداد تكاليف خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية التي تقدمها أو تشارك في تقديمها إلى الطيران المدني الدولي، على اتباع المبادئ الواردة في المادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو وفي الوثيقة Doc 9082 الصادرة بعنوان سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، بغض النظر عن الهيكل التنظيمي لتشغيل خدمات المطارات والملاحة الجوية؛
- ٣- تحث الدول الأعضاء على أن تكفل استخدام رسوم خدمات المطارات والملاحة الجوية لتغطية التكاليف المرتبطة بتقديم التجهيزات والخدمات إلى الطيران المدني؛

٤- تحث الدول الأعضاء على بذل قصارى جهودها وفقا للمادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو على نشر أي رسوم تفرضها الدولة الأعضاء أو تسمح بفرضها لقاء تقديم التجهيزات الملاحية وخدمات المطارات إلى طائرات أي دولة عضو أخرى، وعلى إبلاغ المنظمة بهذه الرسوم؛

٥- تحث الدول الأعضاء على اعتماد مبادئ عدم التمييز، وتناسب التكاليف، والشفافية والتشاور، كما يرد في الوثيقة (Doc 9082)، في تشريعاتها أو لوائحها أو سياساتها الوطنية وكذا في اتفاقات الخدمات الجوية، لضمان الامتثال من جانب المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية؛

٦- تحث الدول الأعضاء على التحقق من تنفيذ سياسات الايكاف الحالية فيما يخص استرداد تكاليف التدابير والمهام الأمنية في المطارات ومن جانب مقدمي خدمات الملاحة الجوية، على النحو الوارد في الوثيقة Doc 9082، وذلك كي تصبح رسوم الانتفاع الأمنية معقولة وفعالة من حيث التكلفة وتعزز التنسيق على المستوى العالمي؛

٧- تطلب إلى المجلس أن يواصل إعداد، أو تنقيح حسب الاقتضاء، الإرشادات عن تمويل هياكل النقل الجوي ووظائف الإشراف المناسبة وتمويل منظومة النقل الجوي، بما في ذلك وضع آليات لدعم التحسينات التشغيلية كما هو مبين في وحدات حزم التحسينات في منظومة الطيران؛

القسم الثاني: الاقتصاديات وإدارة البنى الأساسية للطيران

لما كانت التكاليف العالمية لتقديم خدمات المطارات والملاحة الجوية ستستمر في الزيادة لاستيعاب زيادة أحجام الحركة؛ ولما كانت الدول الأعضاء تركز بشكل متزايد على تحسين الكفاءة وفعالية التكلفة في مجال تقديم خدمات المطارات والملاحة الجوية؛

ولما كان من الضروري إقامة التوازن بين المصالح المالية لمقدمي خدمات المطارات والملاحة الجوية من جهة والمصالح المالية للناقلين الجويين والمنفعين الآخرين من جهة أخرى، وينبغي الاستناد في ذلك إلى تشجيع التعاون بين مقدمي الخدمات والمنفعين بها؛

ولما كانت الدول الأعضاء قد دعت المنظمة إلى تقديم النصح والتوجيه بهدف تعزيز الاسترداد العادل لتكاليف خدمات المطارات والملاحة الجوية؛

ولما كانت الدول الأعضاء أصبحت تكثر من إسناد تشغيل خدمات المطارات والملاحة الجوية إلى هيئات تجارية ومخصصة قد تكون أقل إدراكا ووعيا بالتزامات الدول بموجب اتفاقية شيكاغو وملاحقها وسياسات وإرشادات الايكاف في المجال الاقتصادي، وتستخدم تجهيزات وخدمات متعددة الجنسيات للوفاء بالالتزامات التي تعهدت بها الدول بموجب المادة (٢٨) من اتفاقية شيكاغو؛ ولما كان المجلس قد اعتمد إرشادات في مجال السياسة العامة بشأن توزيع تكاليف النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية لضمان معاملة منصفة لكل المستخدمين.

فإن الجمعية العمومية:

١- تذكر الدول الأعضاء بأنها هي وحدها المسؤولة عن الوفاء بالالتزامات التي تعهدت بها بموجب المادة (٢٨) من اتفاقية شيكاغو إزاء خدمات المطارات والملاحة الجوية، بصرف النظر عن الهيئة أو الهيئات التي تشغل خدمات المطارات والملاحة الجوية المعنية؛

- ٢- تشجع الدول الأعضاء على النظر في إنشاء كيانات مستقلة لتشغيل المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية، مع مراعاة الاستدامة الاقتصادية ومصالح المستخدمين والأطراف المعنية الأخرى؛
- ٣- تحث الدول الأعضاء على الارتقاء بالنوعية في أداء خدمات الملاحة الجوية من خلال الإدارة الجيدة؛
- ٤- تحث الدول الأعضاء على التعاون الفعال من أجل استرداد تكاليف تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية المتعددة الجنسيات وأن تنتظر في إمكانية استخدام الإرشادات في مجال السياسة العامة التي وضعتها الإيكاو بشأن توزيع تكاليف النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية؛
- ٥- تطلب من المجلس مواصلة تطوير مواد الإيكاو السياسية والإرشادية بهدف المساهمة في تعزيز الكفاءة وتحسين فعالية التكاليف في مجال توفير وإدارة خدمات المطارات والملاحة الجوية، بما في ذلك وضع أسس التعاون القوي بين موفري الخدمات ومستخدميها؛
- ٦- تطلب إلى المجلس أن يواصل، حسب الضرورة، تنقيح إرشادات الإيكاو في مجال السياسة العامة بشأن توزيع تكاليف النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية وتنسيق الجوانب الفنية والقانونية والاقتصادية بما في ذلك تبادل التشغيل المشترك الفعال من حيث التكلفة؛
- ٧- تطلب إلى المجلس أن يروج لسياسات وإرشادات الإيكاو بشأن رسوم الانفتاح، بما في ذلك تقديم المشورة التنظيمية والإدارية، بما يزيد الوعي والتنفيذ من جانب الدول وهيئات خدمات المطارات والملاحة الجوية لديها؛

المرفق (د)

بيانات وإحصاءات الطيران

- لما كان برنامج الإيكاو لبيانات وإحصاءات الطيران يمثل أساسا مستقلا وعالميا لغرض تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي وتمميته المستدامة؛
- ولما كانت كل دولة عضو قد تعهدت بأن تقوم شركات النقل الجوي التابعة لها بتقديم البيانات والإحصاءات التي يطلبها المجلس وفقا للمادة ٦٧ من اتفاقية شيكاغو؛
- ولما كان المجلس قد أعد أيضا شروطا لبيانات وإحصاءات عمليات الخطوط الجوية الداخلية والمطارات الدولية وتجهيزات الطرق الدولية، طبقا للمادتين (٥٤) و(٥٥) من اتفاقية شيكاغو؛
- ولما كان المجلس قد أعد شروطا لجمع البيانات والإحصاءات عن الطائرات المدنية المسجلة طبقا للمادة ٢١ من اتفاقية شيكاغو؛
- ولما كان يتعين على الإيكاو أن تجمع البيانات والإحصاءات من الدول عن الاستهلاك السنوي للوقود في مجال الطيران، وأن ترصد وتبلغ عن الآثار المحتملة المترتبة عن التدابير الاقتصادية المتصلة بالجوانب التشغيلية لخدمات الطيران الدولي والهيكل الأساسية ذات الصلة؛
- ولما كان المجلس قد اعتمد سياسة الإدارة القائمة على تحقيق الأهداف التي تقتضي جمع البيانات والإحصاءات ذات الصلة وتحليلها لقياس أداء المنظمة ككل وأداء مكوناتها من حيث بلوغ الأهداف الاستراتيجية الموضوعة لها؛

ولما كان التعاون بين المنظمات الدولية التي تجمع بيانات وإحصاءات الطيران وتوزعها قد يمكن من توسيع نطاق وتغطية وجودة البيانات، وتقادي ازدواج الجهود والتخفيف من العبء الذي تتحمله الدول؛

ولما كان دور الايكاو في تجهيز ونشر بيانات وإحصاءات الطيران يتيح للدول استخدامها كأداء فعالة في النمو الآمن والمنظم لخدمات الطيران المدني الدولي التي تُدار بصورة ناجعة واقتصادية؛

ولما كانت الايكاو تواصل بذل جهودها كي تتسم العمليات التي تشمل بيانات وإحصاءات الطيران بالفعالية والكفاءة من خلال وضع مجموعة من الأدوات الإلكترونية لتلبية الاحتياجات المتطورة للدول الأعضاء؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول الأعضاء على أن تعيّن جهات اتصال تُعنى ببيانات وإحصاءات الطيران، وتبذل قصارى جهودها لتقديمها للإيكاو في حينها وبشكل الكتروني كلما أمكنها ذلك؛

٢- تشجع الدول الأعضاء على استخدام الأدوات الإلكترونية المتاحة عند تقديم بيانات وإحصاءات الطيران والحصول عليها والمشاركة بفعالية في وضع تلك الأدوات من خلال تقديم الدعم ومن خلال تبادل المعارف والخبرات.

٣- تطلب إلى المجلس أن يدعو الخبراء الوطنيين في مختلف التخصصات المطلوبة حسب الاقتضاء ليدرسوا بصفة منتظمة البيانات والإحصاءات التي تجمعها الايكاو، وذلك لتلبية احتياجات المنظمة ودولها الأعضاء تلبية أكثر فاعلية، وليضعوا المقاييس الضرورية لرصد أداء المنظمة من حيث بلوغ أهدافها الاستراتيجية وتحسين اتساق البيانات والإحصاءات ومدى اكتمالها وموثوقية تقديمها من جانب الدول الأعضاء، وشكل ومحتوى التحليلات.

٤- وتطلب إلى المجلس ما يلي:

أ) أن يواصل استكشاف سبل التعاون على نحو أوثق مع الأمم المتحدة ووكالاتها والمنظمات الدولية الأخرى فيما يخص جمع بيانات وإحصاءات الطيران وتوزيعها؛

ب) أن يضع الترتيبات الملائمة لكي تقدم الايكاو المساعدة إلى الدول الأعضاء بناء على طلبها لتحسين بيانات وإحصاءات وتحليلات الطيران المدني والتقارير الإحصائية المقدمة إلى المنظمة؛

ج) أن يضع عملية نتيج تنسيق بيانات وإحصاءات الطيران من مصادر مختلفة من أجل تسهيل توفير البيانات الدقيقة والموثوقة والمتسقة اللازمة لاتخاذ قرارات مستنيرة من جانب الدول؛

د) وأن يضع ويحتضن ويدير منهاجا يمكن أوساط الطيران من أن تتبادل وتعزز بياناتها وإحصاءاتها وأدواتها الإلكترونية وفقا للمبادئ والأحكام الواردة في الاتفاقية وفي القرارات ذات الصلة الصادرة عن المنظمة

المرفق (هـ)

التنبؤات والتخطيط والتحليل الاقتصادي

القسم الأول: التنبؤات والتخطيط

ولما كانت الدول الأعضاء تحتاج إلى تنبؤات عالمية وإقليمية عن تطورات الطيران المدني الدولي في المستقبل لاستخدامها في مختلف أغراض التخطيط والتنفيذ

ولما كان من واجب المجلس في إطار أعماله المستمرة في المجال الاقتصادي للنقل الجوي أن يتوقع التطورات المستقبلية التي يحتمل أن تتطلب اتخاذ تدابير من جانب المنظمة، وأن يبادر باتخاذ تلك التدابير في الوقت المناسب؛

ولما كانت المنظمة مطالبة بتقييم أدائها بصورة منتظمة على ضوء أهدافها الاستراتيجية مع تركيز خاص على السلامة وسعة الملاحة الجوية وكفاءتها والأمن والتسهيلات والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي وحماية البيئة؛

ولما كانت المنظمة تحتاج إلى تنبؤات محددة لأغراض التخطيط للمطارات ونظم الملاحة الجوية ولأغراض الرصد والتخطيط في مجال حماية البيئة؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تطلب** إلى المجلس أن يقوم بإعداد وتحديث التنبؤات بالاتجاهات والتطورات في المستقبل في مجال الطيران المدني، وأن يتيحها للدول الأعضاء؛

٢- **تطلب** إلى المجلس أن يقوم بوضع وتحديث مجموعة وحيدة من التنبؤات الطويلة الأجل للحركة الجوية، التي يمكن على أساسها وضع تنبؤات بمواصفات محددة أو بقدر أكبر من التفصيل وذلك خدمة لأغراض شتى منها تخطيط نظم الملاحة الجوية وتحليل المسائل البيئية؛

٣- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل استعراض وتحسين المنهجيات والإجراءات المتعلقة؛

القسم الثاني: التحليل الاقتصادي

لما كانت الدول الأعضاء والمنظمات الدولية والمؤسسات المالية وكذلك صناعات الطيران والسياحة والتجارة تُبدي اهتماما متزايدا بالتحليل الاقتصادي للنقل الجوي، بما في ذلك مساهمة الطيران في الاقتصادات العالمية والإقليمية والوطنية؛

ولما كان هناك نقص حاد في المعلومات عن الدور المتزايد الأهمية للطيران في الاقتصادات الوطنية في جميع أنحاء العالم؛

ولما كانت الدراسات الاقتصادية التي تقوم بها الايكاو لتكاليف إيرادات النقل الجوي الدولي، قد شجعت على الحياد وأفضت إلى نظام أكثر إنصافا لتقاسم إيرادات شركات الطيران؛

ولما كانت الايكاو تحتاج إلى التحليلات الاقتصادية التي تساعد على تقييم فعالية التدابير المقترحة لتنفيذ أهداف الايكاو الاستراتيجية ولتخطيط المسائل البيئية والدراسات الاستثمارية ولأغراض أخرى.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تطلب إلى المجلس أن يكلف الأمانة العامة بوضع إطار منهجي لإجراء قياس اقتصادي لأنشطة الطيران، بما في ذلك مساهمة الطيران في الناتج المحلي الإجمالي وعدد فرص العمل التي يُتيحها قطاع الطيران واستهلاك قطاع الطيران وتأثير الطيران على ميزان المدفوعات؛**
- ٢- **تطلب إلى المجلس أن يكلف الأمانة العامة بأن يصدر بصفة دورية دراسة عن الاختلافات الإقليمية في مستوى التكاليف التشغيلية للنقل الجوي الدولي، وأن يحلل في هذه الدراسة تأثير اختلاف العمليات وأسعار المستلزمات على مستويات التكاليف وعلى تعريفات النقل الجوي؛**
- ٣- **تطلب إلى المجلس أن يضع منهجيات وإجراءات لتقييم التأثير الاقتصادي للتدابير الجديدة وتحليلات التكاليف والفوائد أو الفعالية من حيث التكاليف وإعداد دراسات الحالة لتلبية احتياجات المنظمة والمجموعات الإقليمية لتخطيط الملاحة الجوية وهياكل التخطيط في مجال البيئة وغيرها من أنشطة المنظمة؛**
- ٤- **تطلب إلى المجلس رصد التطورات وإجراء دراسات عن أبرز القضايا ذات الأهمية العالمية وتبادل تحليلاتها مع الدول والمنظمات الدولية وقطاع الطيران.**

القسم الثالث: البريد الجوي

لما كان البريد الجوي يشكل جزءا لا يتجزأ من النقل الجوي الدولي، والذي يتأثر بشكل متزايد بالتجارة الإلكترونية؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تحث الدول الأعضاء على أن تراعي الأثر الذي يقع على الطيران المدني الدولي كلما صيغت سياسات في مجال البريد الجوي الدولي، ولا سيما في اجتماعات الاتحاد البريدي العالمي؛**
- ٢- **تكلف الأمانة العامة بأن ترزّد الاتحاد البريدي العالمي بناء على طلبه وعلى النحو المنصوص عليه في ترتيبات التعاون ذات الصلة بين الاتحاد البريدي العالمي والإيكاو بالمعلومات الوقائية الجاهزة.**

٣٩-١٦: البيان الموحد بسياسات الإيكاو في مجال التعاون الفني والمساعدة الفنية

لما كان المجلس قد اعتمد سياسات جديدة من أجل تقديم الدعم الفني في شكل من أشكال المساعدة الفنية والتعاون الفني، وأقرتها الجمعية العمومية في الدورة الثامنة والثلاثين؛

ولما كان "التعاون الفني" هو أي شكل من أشكال المشاريع المطلوبة والممولة من الدول و/أو المنظمات، والمنفذة بواسطة إدارة التعاون الفني على أساس استرداد التكاليف، حيث يتم استرداد جميع التكاليف المباشرة وغير المباشرة المتعلقة بالمشروع؛

ولما كانت "المساعدة الفنية" هي أي شكل من أشكال المساعدة المقدمة من الإيكاو إلى الدول، والممولة من الميزانية العادية و/أو الصناديق الطوعية، والمنفذة بواسطة أي إدارة أو مكتب وفقا لطبيعة المشروع ومدته.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تقرر أن مرفقات هذا القرار تشكل البيان الموحد بسياسات الإيكاو للتعاون الفني والمساعدة الفنية كما كانت عند انتهاء الدورة-التاسعة والثلاثين.
- ٢- تعلن أن هذا القرار يحل محل-القرار ٣٦-١٧.

المرفق (أ)

برنامجا الإيكاو للتعاون الفني والمساعدة الفنية

- لما كان نمو وتحسين الطيران المدني يشكل إسهاما قويا في التنمية الاقتصادية للدول.
- ولما كان الطيران المدني يمثل عنصرا مهما للتقدم التكنولوجي والاقتصادي والاجتماعي والثقافي في جميع البلدان، لا سيما البلدان النامية، وللتعاون فيما بينها على المستوى شبه الإقليمي والإقليمي والعالمي.
- ولما كان بوسع الإيكاو أن تساعد الدول على تقديم طيرانها المدني والنهوض في الوقت ذاته بتحقيق الأهداف الاستراتيجية.
- ولما كان القرار رقم IX)A 222 الصادر في ١٥/٨/١٩٤٩ عن المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة، والذي أقرته الجمعية العامة للأمم المتحدة في قرارها الصادر بتاريخ ١٦/١١/١٩٤٩ وأيدته الجمعية العمومية للإيكاو في قرارها رقم ٤-٢٠، قد طلب من جميع منظمات الأمم المتحدة أن تشارك على نحو كامل في البرنامج الموسع لتقديم المساعدة الفنية من أجل التنمية الاقتصادية، ولما كانت الإيكاو بوصفها الوكالة المتخصصة التابعة للأمم المتحدة لشؤون الطيران المدني قد بدأت تنفذ منذ سنة ١٩٥١ مشاريع التعاون الفني والمساعدة الفنية بتمويل من حساب الأمم المتحدة الخاص للمساعدة الفنية والذي نشأ بموجب القرار أعلاه.
- ولما كان العجز الكبير الذي حدث من سنة ١٩٨٣ إلى سنة ١٩٩٥ قد اقتضى وضع سياسات جديدة للتعاون الفني والمساعدة الفنية وتجديد الهيكل التنظيمي لإدارة التعاون الفني.
- ولما كان تنفيذ السياسات الجديدة للتعاون الفني والمساعدة الفنية التي أيدتها الدورة الحادية والثلاثون للجمعية العمومية واستندت إلى مفهوم الاكتفاء بالعدد الأساسي من الموظفين، ودمج إدارة التعاون الفني في هيكل المنظمة، وإنشاء آلية الإيكاو لتمويل تنفيذ الأهداف، بالإضافة إلى تنفيذ الهيكل التنظيمي الجديد لإدارة التعاون الفني في التسعينات، قد أدت إلى خفض التكاليف بدرجة كبيرة وإلى تحسين ملحوظ للأوضاع المالية في برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية.
- ولما كانت أهداف السياسات الجديدة قد شددت على أهمية برنامج التعاون الفني والمساعدة الفنية لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وخطط الملاحة الجوية، ولتطوير البنية الأساسية للطيران المدني والموارد البشرية في الدول النامية التي تحتاج إلى تعاون فني أو مساعدة فنية من الإيكاو.
- ولما كان توحيد ورصد تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية هما من الوظائف المهمة للمنظمة وإذ تم التشديد على دور الإيكاو إزاء التنفيذ ودعم الدول المتعاقدة.

ولما كان القرار ٣٥-٢١ قد شجع المجلس والأمين العام على اعتماد هيكل وآلية يتبعان الممارسات التجارية لإقامة شراكات مثمرة مع شركاء التمويل والدول المنتفعة.

ولما كان المجلس قد وافق على إعطاء إدارة التعاون الفني مزيدا من المرونة التشغيلية في ظل الإشراف والمراقبة الملائمين على أنشطة التعاون الفني والمساعدة الفنية.

ولما كانت جميع أنشطة التعاون الفني للمنظمة مبنية على مبدأ استرداد التكاليف، وأنه ينبغي اتخاذ تدابير لخفض التكاليف الإدارية والتشغيلية بقدر الإمكان.

ولما كان برنامجا التعاون الفني والمساعدة الفنية وما يتصل بهما من إيرادات في صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية لفترة السنوات الثلاث وما بعدها لا يمكن تقديره بدقة، ويمكن أن يتفاوت بشكل كبير بناءً على عوامل متباينة تخرج عن سيطرة الإيكاو.

ولما كان المجلس قد اعتمد سياسة لاسترداد التكاليف، معنية بتوزيع التكاليف فيما بين الميزانية العادية وصندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية المتكبدة مقابل الخدمات التي يقدمها البرنامج العادي إلى إدارة التعاون الفني والخدمات التي تقدمها إدارة التعاون التقني إلى البرنامج العادي.

فإن الجمعية العمومية:

برنامجا التعاون الفني والمساعدة الفنية

- ١- **تسلّم بأهمية** برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية في التشجيع على تحقيق الأهداف الاستراتيجية للمنظمة.
- ٢- **تؤكد من جديد** على أن برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية اللذين ينفذا وفقا للقواعد والأنظمة والإجراءات التي وضعتها الإيكاو يشكلان نشاطا دائما وذا أولوية ضمن أنشطة الإيكاو، ويكمل دور البرنامج العادي في تزويد الدول بالدعم لكي تنفذ القواعد والتوصيات الدولية وخطط الملاحة الجوية الإقليمية تنفيذا فعالا وتنمي البنية الأساسية لهيئات الطيران المدني ومواردها البشرية.
- ٣- **تؤكد من جديد** على ضرورة تعزيز برنامجي الإيكاو للتعاون الفني والمساعدة الفنية في حدود الموارد المالية الراهنة، وذلك على مستوى المكاتب الإقليمية وعلى المستوى الميداني، بما يتيح لإدارة التعاون الفني أداء دورها بمزيد من الكفاءة والفاعلية مع الفهم أنه لن تكون هناك زيادة في تكاليف المشاريع.
- ٤- **تؤكد من جديد** على أن إدارة التعاون الفني هي إحدى الأدوات الرئيسية التي تستخدمها الإيكاو لمساعدة الدول على سد الثغرات في مجال الطيران المدني بما يفيد مجتمع الطيران المدني بكامله.
- ٥- **تؤكد** على أن تحسين تنسيق التعاون الفني والمساعدة الفنية لأنشطة الإيكاو ينبغي أن يتم من خلال تحديد واضح لصلاحيات وأنشطة كل إدارة ومن خلال تعزيز التعاون، فضلا عن تنسيق أوثق لبرنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية وبرامج المساعدات الأخرى في الإيكاو لتجنب الازدواج والتكرار.
- ٦- **تؤكد من جديد** على أن أي عجز مالي قد يحدث في ميزانية التكاليف في نهاية أي سنة مالية ينبغي أن يمول في المقام الأول من الفائض المتراكم في صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية، على أن يكون اللجوء إلى تمويله من ميزانية البرنامج العادي هو الملاذ الأخير.

٧- **تطلب** من الأمين العام تنفيذ تدابير أكثر كفاءة، بما يؤدي إلى خفض تدريجي في تكاليف الدعم الإداري المحملة على مشاريع التعاون الفني والمساعدة الفنية.

٨- **تؤكد من جديد** أن هذه التكاليف التي تستردها المنظمة مقابل خدمات الدعم المقدمة إلى إدارة التعاون الفني، يجب أن تكون متصلة اتصالاً مباشراً وحصرياً بعمليات المشروع لكي يتسنى الحفاظ على تكاليف الدعم الإداري عند أدنى حد.

الإيكاو بوصفها الوكالة المعترف بها في الطيران المدني

٩- **توصي** الدول المانحة ومؤسسات التمويل وغيرها من شركاء التنمية، ولا سيما صناعة الطيران والقطاع الخاص، بإعطاء الأفضلية للإيكاو، في الحالات المناسبة، في عمليات تحديد وصياغة وتحليل وتنفيذ وتقييم مشاريع الطيران المدني في مجال التعاون الفني والمساعدة الفنية، **وتطلب** أن يواصل الأمين العام الاتصال بهذه الهيئات والدول التي يمكنها أن تتلقى المساعدة، وذلك لتخصيص الأموال لتنمية الطيران المدني مع الاعتماد على الإيكاو بوصفها الوكالة التنفيذية.

١٠- **توصي** الدول المتعاقدة التي لديها برامج معونة ثنائية أو برامج معونة تحت رعاية الحكومة بأن تقيم الاعتبار لأهمية الاستعانة ببرنامجي الإيكاو للتعاون الفني والمساعدة الفنية من أجل تنفيذ البرامج الرامية إلى تقديم المساعدات إلى الطيران المدني.

توسيع نطاق أنشطة التعاون الفني والمساعدة الفنية

١١- **تؤكد من جديد** على أن اعتماد الممارسات ذات الوجهة التجارية في إدارة التعاون الفني يقتضي ضمان المحافظة على السمعة الطيبة التي تتمتع بها الإيكاو.

١٢- **تؤكد من جديد** على الحاجة إلى توسيع نطاق خدمات التعاون الفني والمساعدة الفنية التي تقدمها الإيكاو ليشمل الهيئات غير الحكومية (العامة أو الخاصة) المعنية مباشرة بالطيران المدني، وذلك للمساهمة في تحقيق أهداف الإيكاو الاستراتيجية، وينبغي لهذا التعاون وتلك المساعدة أن تشمل جملة أمور منها الأنشطة التي كانت توفرها عادة هيئات الطيران المدني الوطنية والجاري خصصتها حالياً إلى حد ما حيث تظل الدولة بموجب اتفاقية شيكاغو تحمل مسؤولية ضمان نوعية الخدمات المقدمة وامتثالها للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو، **وتطلب** إلى الأمين العام إبلاغ سلطة الطيران المدني المعنية بالجوانب الفنية للمشروع فور بدء المفاوضات مع الهيئات غير الحكومية.

١٣- **تؤكد من جديد** على ضرورة توسيع نطاق خدمات التعاون الفني والمساعدة الفنية التي تقدمها الإيكاو بناء على الطلب ليشمل هذا النطاق الهيئات غير الحكومية (العامة والخاصة) التي تنفذ في الدول المتعاقدة مشاريع في مجال الطيران المدني تهدف إلى تعزيز سلامة وأمن وفاعلية النقل الجوي الدولي، **وتكلف** الأمين العام بالنظر في كل طلب على حدة من الطلبات التي تقدمها هذه الهيئات للحصول من الإيكاو على التعاون والمساعدة في المجالات التقليدية للتعاون الفني والمساعدة الفنية، مع إقامة اعتبار خاص للالتزام في المشاريع بالقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو للسياسات واللوائح الوطنية السارية ذات الصلة التي تصدرها الدولة المتلقية.

اتفاقات التعاون الفني والمساعدة الفنية

- ١٤- **تؤكد من جديد** على أن تستخدم الإيكاو في إطار برنامجيها للتعاون الفني والمساعدة الفنية اتفاقات الصناديق الائتمانية واتفاقات الخدمات الإدارية وخدمة مشتريات الطيران المدني والاتفاقات الإطارية الأخرى وترتيبات التمويل حسب الاقتضاء لتقديم أقصى تعاون ومساعدة لأصحاب المصلحة الذين ينفذون مشاريع الطيران المدني.
- ١٥- **تتظر بعين الارتياح** إلى مبادرات الدول الرامية إلى الاعتماد بصورة أكبر على هذه الترتيبات للحصول على التعاون الفني والمساعدة الفنية في مجال الطيران المدني.

المرفق (ب)

تمويل برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية

- لما كانت** الأموال المتاحة للتعاون الفني والمساعدة الفنية في مجال الطيران المدني غير كافية لإشباع احتياجات الطيران المدني، ولا سيما في البلدان النامية.
- ولما كان** برنامج التعاون الفني ممولاً، باستثناءات صغيرة، من خلال توفير البلدان النامية للأموال اللازمة لمشاريعها.
- ولما كان** برنامج المساعدة الفنية ممولاً من صناديق التبرعات ومن خلال الميزانية العادية للمنظمة.
- ولما كانت** هيئات الطيران المدني في أقل البلدان نمواً هي التي تحتاج على وجه الخصوص إلى أكبر قدر من الدعم، وهي التي تعتمد أساساً في الوقت ذاته على المؤسسات المالية وصناعة القطاع لتمويل مشاريعها للتعاون الفني.
- ولما كان** التمويل الذي يقدمه برنامج الأمم المتحدة الإنمائي يوجه بصفة رئيسية إلى تنمية قطاعات غير الطيران المدني، وأصبحت مساهماته المالية في أنشطة الطيران المدني أقل بكثير عن ذي قبل حتى وصلت إلى أقل من واحد في المائة من برنامجي الإيكاو للتعاون الفني والمساعدة الفنية، ولكن يواصل برنامج الأمم المتحدة الإنمائي تقديم الدعم الإداري للإيكاو على المستوى الوطني.
- ولما كانت** سرعة التطور الفني في الطيران المدني تقتضي من الدول النامية أن تتفق مبالغ كبيرة على تجهيزات الطيران الأرضية توخياً لمواكبة ذلك التطور وأن تواصل بذل جهد متزايد لتدريب موظفي الطيران الوطنيين وهذا الجهد يفوق مواردها المالية وتجهيزاتها التدريبية.
- ولما كانت** الجمعية العمومية قد وضعت "آلية تمويل تنفيذ أهداف الإيكاو" بقصد تعبئة موارد إضافية لمشاريع التعاون الفني والمساعدة الفنية الضرورية لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية والتجهيزات والخدمات المقررة في خطط الملاحة الجوية، وبقصد تنفيذ توصيات الإيكاو المرتبطة بعمليات التدقيق وسد الثغرات المكتشفة.
- ولما كانت** المؤسسات التمويلية تتوقع من منفذي المشاريع التي تمولها أن ينفذوها بسرعة وفاعلية وأن يقدموا معلومات تفصيلية وفورية عن أنشطة هذه المشاريع وأوضاعها المالية.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تطلب** إلى مؤسسات التمويل والدول المانحة وشركاء التنمية الآخرين، بما في ذلك قطاع الصناعة والقطاع الخاص، إعطاء أقصى أولوية لتنمية قطاع النقل الجوي في البلدان النامية، **وتطلب** إلى رئيس المجلس والأمين العام والأمانة العامة تكثيف الاتصال بالأمم المتحدة، وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي لزيادة إسهامهما في مشاريع الإيكاو للتعاون الفني والمساعدة الفنية.
- ٢- **تستعري انتباه** مؤسسات التمويل والدول المانحة وشركاء التنمية الآخرين إلى أن الإيكاو هي الوكالة المتخصصة التابعة للأمم المتحدة والمعنية بالطيران المدني، وأنها من هذا المنطلق الوكالة التي قبلتها الأمم المتحدة بوصفها السلطة الخبيرة التي توفر التعاون الفني والمساعدة الفنية للبلدان النامية من أجل تنفيذ مشاريع الطيران المدني.
- ٣- **تحث** الدول المتعاقدة المرتبطة بمصادر التمويل على أن تستعري انتباه ممثليها في تلك المنظمات إلى أهمية تقديم التعاون والمساعدة إلى مشاريع الطيران المدني، ولا سيما المشاريع الضرورية لإنشاء البنية الأساسية الحيوية للنقل الجوي و/أو الضرورية للتنمية الاقتصادية في البلد.
- ٤- **تحث** الدول المتعاقدة على إعطاء أولوية عالية لتنمية الطيران المدني، وعلى أن تبادر عندما تلتزم بالتعاون والمساعدة الخارجيين لهذا الغرض من خلال المستوى الحكومي الملزم إلى إفادة مؤسسات التمويل برغبتها في إشراك الإيكاو بوصفها وكالة منفذة في مشاريع الطيران المدني التي قد تمولها تلك المنظمات.
- ٥- **تشجع** الإجراءات التي تتخذها البلدان النامية للحصول على الأموال اللازمة لتنمية طيرانها المدني من جميع المصادر الأخرى لاستكمال الأموال المتاحة في الميزانيات الوطنية ومؤسسات التمويل والدول المانحة وشركاء التنمية الآخرين، حتى تتقدم هذه التنمية بأقصى معدل ممكن.
- ٦- **تسلم** بأن المساهمات المقدمة من المانحين خارج إطار الميزانية تتيح لبرنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية أن يوسع نطاق الخدمات التي يقدمها إلى الدول بخصوص السلامة وأمن الملاحة الجوية والحماية البيئية والكفاءة فيما يتعلق بمجال الطيران المدني، بما يشكل مزيداً من الإسهام في بلوغ الأهداف الاستراتيجية، وخصوصاً تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وسد الثغرات التي كشفتها عمليات التدقيق.
- ٧- **تأذن** للأمين العام بأن يتلقى باسم برنامجي الإيكاو للتعاون الفني والمساعدة الفنية المساهمات المالية أو العينية إلى تقدم إلى مشاريع التعاون الفني والمساعدة الفنية، ولا سيما التبرعات التي تقدم على شكل منح دراسية ومنح تدريبية ومعدات التدريب وأموال التدريب من الدول ومؤسسات التمويل وغيرها من المصادر الأخرى العامة والخاصة، وبأن يعمل وسيطا بين الدول بخصوص تقديم المنح الدراسية والمنح التدريبية ومعدات التدريب.
- ٨- **تحث** الدول القادرة على توفير أموال إضافية لبرنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية التابعين للإيكاو عن طريق صناديق التبرعات الخاصة بالإيكاو من أجل تنفيذ مشاريع في مجال الطيران المدني.
- ٩- **تشجع** الدول وشركاء التنمية الآخرين، ولا سيما صناعة الطيران والقطاع الخاص، على الإسهام في آلية تمويل تنفيذ أهداف الإيكاو لأنها تمكنهم من المشاركة في تنفيذ مشاريع الإيكاو للطيران المدني.

١٠- **تطلب** إلى المجلس أن يقدم المشورة والمساعدة إلى البلدان النامية لدعم مؤسسات التمويل والدول المانحة وشركاء التنمية الآخرين من أجل تنفيذ البرامج الإقليمية وشبه الإقليمية للسلامة الجوية وأمن الطيران، مثل برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران (COSCAP) والبرنامج التعاوني لأمن الطيران (CASP).

المرفق (ج)

تنفيذ برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية

لما كان هدف الإيكاو هو تأمين سلامة وانتظام نمو الطيران المدني الدولي في العالم أجمع.
ولما كان تنفيذ مشاريع التعاون الفني والمساعدة الفنية يكمل أنشطة البرنامج العادي الرامية إلى بلوغ أهداف الإيكاو الاستراتيجية.

ولما كانت الدول المتعاقدة تعتمد أكثر فأكثر على الإيكاو للحصول على المشورة والتعاون الفني والمساعدة الفنية اللازمة لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وتنمية طيرانها المدني من خلال تعزيز هيئاتها وتحديث بنياتها الأساسية وتنمية مواردها البشرية.

ولما كانت الحاجة ملحة إلى إجراء المتابعة والتصحيح الفعال فيما يتعلق بنهج الرصد المستمر في إطار برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية والبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران حتى يتسنى تقديم الدعم إلى الدول لسد الثغرات المكتشفة، بما في ذلك الشواغل البارزة في مجال السلامة والأمن.

ولما كان التمويل المقدم إلى برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية من خارج الميزانية يتيح للإيكاو أن تقدم الدعم الأولي إلى الدول التي تحتاج إلى المساعدة لسد الثغرات التي كشفها نهج الرصد المستمر في إطار برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وبعثة التحقق المنسقة التابعة للإيكاو وبرنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران.

ولما كان قيام إدارة التعاون الفني أو أي طرف آخر خارج الإيكاو بتنفيذ المشاريع مع الالتزام تماماً بالقواعد والتوصيات الدولية يسفر عن تعزيز جوهري لسلامة وأمن وكفاءة الطيران المدني في جميع أنحاء العالم.

ولما كانت أعمال التقييم التالية للتنفيذ يمكن أن تشكل أداة قيمة لتحديد تأثير المشاريع على الطيران وتخطيط المشاريع في المستقبل.

ولما كانت الهيئات غير الحكومية (العامة والخاصة) التي تنفذ مشاريع في مجال الطيران المدني لحساب الدول المتعاقدة تعتمد على الإيكاو أكثر فأكثر للحصول على المشورة والتعاون الفني والمساعدة الفنية في مجالات التعاون الفني والمساعدة الفنية التقليدية وتضمن التزام المشاريع بالقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تسترعي** انتباه الدول المتعاقدة التي تطلب التعاون الفني والمساعدة الفنية إلى المزايا التي يمكن تحصيلها من المشاريع المحددة بوضوح والمستندة إلى خطط رئيسية للطيران المدني.

- ٢- **تسترعي انتباه الدول المتعاقدة إلى التعاون والمساعدة التي تقدم من خلال المشاريع شبه الإقليمية والمشاريع الإقليمية التي تنفذها الإيكاو، مثل مشاريع "برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران" (COSCAP) ومشاريع البرنامج التعاوني لأمن الطيران (CASP)، وتبحث المجلس على أن يواصل إعطاء أسبقية عالية لإدارة وتنفيذ هذه المشاريع من خلال برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية لأن فوائد هذه المشاريع عظيمة.**
- ٣- **تحث الدول على إعطاء أولوية عالية لتدريب موظفيها الفنيين والتشغيليين والإداريين من خلال إعداد برنامج تدريب شامل، وتذكر الدول بأهمية تقديم هذا التدريب على النحو الوافي، وبالحاجة إلى تقديم الحوافز المناسبة للاحتفاظ بهؤلاء الموظفين، كل في مجال تخصصه، بعد اكتمال تدريبهم.**
- ٤- **تشجع الدول على تركيز جهودها على تطوير مراكز التدريب الراهنة، وعلى دعم مراكز التدريب الإقليمية في منطقتها حتى توفر التدريب العالي لموظفي الطيران المدني الوطنيين كلما كان هذا التدريب غير متوفر على المستوى الوطني، وذلك من أجل النهوض بقدرة الاعتماد على الذات في الإقليم.**
- ٥- **تشجع الدول التي تتلقى التعاون الفني والمساعدة الفنية من خلال الإيكاو على أن تتفادى التأخير في تنفيذ المشاريع، وذلك باتخاذ القرارات في حينها بشأن الخبراء والتدريب وشراء المكونات طبقاً لاتفاقات المشاريع.**
- ٦- **تسترعي انتباه الدول المتعاقدة إلى خدمة مشتريات الطيران المدني، وهي خدمة تقدمها الإيكاو للبلدان النامية لشراء المعدات ذات القيمة العالية من معدات الطيران المدني والتعاقد على الخدمات الفنية.**
- ٧- **تطلب إلى الدول المتعاقدة، وخصوصاً البلدان النامية منها، أن تشجع الخبراء الفنيين المؤهلين تماماً على التقدم بطلبات لإدراجهم في قائمة خبراء برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية.**
- ٨- **تشجع الدول على الاستفادة من خدمات ضمان الجودة التي تقدمها إدارة التعاون الفني على أساس استرداد التكاليف، للإشراف على المشاريع التي تنفذها أطراف أخرى خارج برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية في الإيكاو، بما في ذلك استعراض مدى امتثالها للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو.**
- ٩- **تشجع الدول والجهات المانحة على إدراج أعمال التقييم التالية لتنفيذ مشاريع الطيران المدني الخاصة بها وتوفير الأموال لها، بوصفها جزءاً لا يتجزأ من أعمال تخطيط وتنفيذ المشاريع.**

٣٩-١٧: برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران

- حيث إنه** وفقاً للمادة ٣٧ من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" تتعهد كل دولة بأن تتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة من التوحيد في الأنظمة والقواعد القياسية والإجراءات والتنظيم فيما يتعلق بالطائرات والأفراد والمطارات والطرق الجوية والخدمات المساعدة في جميع الأمور التي يؤدي فيها هذا التوحيد إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها؛
- وحيث** إن الكثير من الدول تواجه صعوبات في الوفاء بالتزاماتها بموجب الاتفاقية وحالات الاختلاف في مستوى تنفيذ قواعد الإيكاو وتوصياتها الدولية؛
- وحيث** إن عدد من الدول لا يملك ما يكفي من الموارد المالية والبشرية ولا يمكنه التصدي بصورة مناسبة لجوانب النقص في نظم طيرانها المدني؛

وحيث إن الإيكاو تنتقل دور الريادة في تيسير تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وتصحيح جوانب النقص المتصلة بالطيران المدني بواسطة تنسيق المساعدة وتعبئة الموارد ضمن الشركاء في مجال الطيران؛

وحيث إن المساعدة المقدمة إلى الدول للتصدي لجوانب النقص المحددة أثناء عمليات الإيكاو لتدقيق السلامة والأمن، لإعداد القدرات لتنفيذ قواعد الإيكاو وتوصياتها الدولية، والتصدي لحالات الطوارئ التي تؤثر على نظم طيران الدول ولتعزيز الاعتماد الذاتي والنمو هي مساعدة لازمة ومرغوبة؛

وإن تذكر بقرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم ١٢٩/٧٠ - إدماج العمل التطوعي في مجالي السلام والتنمية: خطة عمل للعقد المقبل وما بعده؛

وإن تقر بأن العمل التطوعي، من حيث تنوعه وعالميته وقيمه، يمكن أن يشكل أداة تنمية قوية للحكومات والشركاء في جميع أنحاء العالم، مع إمكانية العمل كمورد تكميلي للدعم الفني، ينبغي استغلاله استغلالاً تاماً؛

وحيث إن مهنيي الطيران من ذوي الخبرة من الإيكاو وقطاع الطيران والدول والقطاع الخاص يشكلون مورداً قيماً للمعرفة التي يمكن أن تسهم في تنمية الطيران المدني المستدامة؛

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- **دعم العمل التطوعي كأداة هامة ومجدية للخبراء المؤهلين للمشاركة مشاركة إيجابية في تنمية الطيران المدني المستدامة في جميع أنحاء العالم؛**
- ٢- **الموافقة على القرارات التي يتخذها المجلس بشأن إنشاء وتشجيع برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران؛**
- ٣- **التشجيع على المشاركة النشطة والإدماج المُجدي، للمهنيين من ذوي المهارات والخبرات في مجال الطيران من الإيكاو والدول وقطاع الطيران والقطاع الخاص، وذلك كمتطوعين في برامج ومشاريع الإيكاو للمساعدة الفنية والتعاون الفني من خلال برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران؛**
- ٤- **تدعو الدول المتعاقدة إلى النظر في برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران من أجل المساعدة الفنية والتعاون الفني، عند الاقتضاء؛**
- ٥- **تشدد على أن توفير السبل المناسبة للعمل التطوعي أمر هام لاستغلال الطاقة الكاملة للعمل التطوعي وبرنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران؛**
- ٦- **تشجع الدول المانحة وغيرها من الجهات المعنية القادرة، وبالتعاون مع أوساط الطيران المدني الدولي، على المشاركة في برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران بواسطة توفير الموارد المالية والبشرية من أجل دعم الدول النامية والأقل نمواً في معرض جهودها للوفاء بالتزاماتها بموجب "اتفاقية الطيران المدني الدولي"؛**
- ٧- **تدعو الدول المتعاقدة والمؤسسات المالية وغيرها من الشركاء في مجال التنمية إلى توفير التمويل الدائم لدعم إدارة ورصد وتنفيذ برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران بواسطة صندوق التبرعات لبرنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران؛**
- ٨- **تناشد المجلس مواصلة تقديم الدعم والمساعدة لتشجيع برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران.**

٣٩-١٨: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران

لما كان من المستصوب توحيد قرارات الجمعية العمومية بشأن سياسات حماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع، وذلك تيسيراً لتنفيذ هذه السياسات وتطبيقها العملي من خلال جعل نصوصها أقرب إلى متناول اليد وأسهل فهما وأفضل تنظيماً من الناحية المنطقية؛

ولما كانت الجمعية العمومية قد قررت في قرارها ٣٨-١٥ أن تصدر في كل دورة من دوراتها بياناً موحداً بسياسات الإيكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع؛

ولما كانت الجمعية العمومية قد استعرضت اقتراحات المجلس بتعديل هذا البيان الموحد عن سياسات الإيكاو المستمرة، الوارد في المرفقات (أ) إلى (ح) بالقرار ٣٨-١٥، وعدلت ذلك البيان ليشمل القرارات الصادرة عن الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية:

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تقرر أن مرفقات هذا القرار تشكل البيان الموحد عن سياسات الإيكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع، حسبما كانت عليه هذه السياسات عند ختام الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية؛
- ٢- تقرر أن تطلب إلى المجلس أن يعرض على نظر كل دورة من دوراتها العادية بياناً موحداً عن سياسات الإيكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع؛
- ٣- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٨-١٥.

المرفق (أ)

السياسة العامة

لما كان تطور الطيران المدني الدولي يمكن أن يساعد كثيراً على إيجاد الصداقة وحسن التفاهم والحفاظ عليهما بين أمم العالم وشعوبه، بينما يمكن لسوء استعماله أن يصبح تهديداً للأمن العام؛

ولما كانت أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي قد أصبحت تشكل التهديد الرئيسي لتطوره الآمن والمنظم؛

ولما كان تهديد الأعمال الإرهابية، بما فيها الأعمال التي تنطوي على استعمال الطائرات كسلاح تدمير أو استهداف الطائرات بأسلحة الدفاع الجوي التي يحملها الأفراد (مانبادز)، أو القذائف الصاروخية الأخرى أرض جو، أو الأسلحة الخفيفة والقنابل المقذوفة بالصواريخ أو حمل السوائل والمرذات والهلامييات على متن الطائرات لاستعمالها كعناصر في تكوين "جهاز متفجر ارتجالي"، أو التخريب أو محاولة التخريب باستخدام "جهاز متفجر ارتجالي" والاستيلاء غير المشروع على الطائرات، والهجوم على منشآت الطيران، بما في ذلك على المناطق المتاحة للجمهور وغير ذلك من أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران

المدني، تؤثر تأثيرا ضارا وخطيرا على سلامة الطيران المدني الدولي وكفاءته وانتظامه، مما يعرض للخطر أرواح الأشخاص على متن الطائرات وعلى الأرض ويقوض ثقة شعوب العالم في سلامة الطيران المدني الدولي؛

ولما كانت جميع أعمال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني الدولي تشكل جريمة خطيرة تخالف القانون الدولي؛

وإذ تذكّر بأنّ القرارين ١٢-٢٧ و ١٦-٢٩ يطلان ساريين؛

وتسلّم باستغلال قطاع الطيران في تنفيذ طائفة متنوعة من الأنشطة الإجرامية كالنقل الجوي غير المشروع للمخدرات والمؤثرات العقلية؛

وتشير إلى قراري الجمعية العمومية ١-٣٣ و ١٩-٣٦ وتوصيات المؤتمر الوزاري الرفيع المستوى لأمن الطيران، الذي عقد في فبراير ٢٠٠٢؛

وتشير إلى الإعلان بشأن أمن الطيران الذي اعتمدته الدورة السابعة والثلاثون للجمعية العمومية؛

وتشير إلى البيانات المشتركة التي اعتمدتها مؤتمرات الإيكاو الإقليمية بشأن أمن الطيران المعقودة في عامي ٢٠١١ و ٢٠١٢؛

وتشير إلى البيانات المشتركة الصادرة عن المؤتمرات بين الإيكاو ومنظمة الجمارك العالمية بشأن تعزيز أمن الشحن الجوي والتسهيلات التي عقدت في سنغافورة في يوليو ٢٠١٢، وفي المنامة بالبحرين في أبريل ٢٠١٤، وفي كوالالمبور بماليزيا في يوليو ٢٠١٦؛

وتشير إلى بيان المؤتمر الرفيع المستوى بشأن أمن الطيران الذي عقد في مونتريال في شهر سبتمبر ٢٠١٢ وإلى استنتاجات وتوصيات هذا المؤتمر؛

وتشير مع الرضا إلى تدابير المتخذة لتنفيذ استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران ومجالات التركيز الاستراتيجي السبعة المتعلقة بها، كما اعتمد ذلك المجلس في ٢٠١٠/٢/١٧، التي تقدم إطارا لأنشطة الإيكاو في مجال أمن الطيران للفترتين الثلاثيتين ٢٠١٦-٢٠١١؛

وتضع في اعتبارها الدروس القيمة المستفادة من تنفيذ استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران، والتي تتيح أساساً وقاعدة متينة لمواجهة التحديات الراهنة والمستقبلية في مجال أمن الطيران، والتي ينبغي استخدامها في إعداد الخطة العالمية لأمن الطيران كإطار عالمي لتحسين التدريجي لأمن الطيران بشكل في المستقبل؛

وتضع في اعتبارها قرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة ٢٣٠٩ (٢٠١٦) - الأخطار التي تهدد السلام والأمن الدوليين من جراء الأعمال الإرهابية: أمن الطيران.

وتسلّم بأهمية المشاورات العالمية وجهود التواصل مع الدول الأعضاء لإعداد وتنقيح عناصر الخطة العالمية لأمن الطيران؛

وتسلّم بضرورة استمرار المنظمة في تنفيذ استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران حتى تتم الموافقة على تنفيذ الخطة العالمية الجديدة لأمن الطيران؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تدين بشدة** جميع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني بغض النظر عن مكان ارتكابها وهوية مرتكبيها وأسباب ارتكابها؛
- ٢- **تلاحظ** بشعور من المقت جميع أفعال ومحاولات أفعال التدخل غير المشروع التي تهدف إلى تدمير الطائرات المدنية في أثناء طيرانها، بما في ذلك إساءة استخدام الطائرات المدنية كأسلحة للدمار وقتل الأشخاص على متنها وعلى الأرض؛
- ٣- **تؤكد مجدداً** أنه يجب على منظمة الطيران المدني الدولي ودولها الأعضاء الاستمرار في معاملة أمن الطيران باعتباره أمراً يحظى بأعلى درجات الأولوية وينبغي توفير الموارد المناسبة له؛
- ٤- **تناشد** جميع الدول الأعضاء أن تؤكد تأييدها الحازم لسياسة الإيكاو الثابتة وذلك بتطبيق أكثر إجراءات الأمن فعالية سواء بشكل فردي أو بالتعاون فيما بينها للوقاية من أفعال التدخل غير المشروع ومعاينة المرتكبين والمخططين والراعين والممولين والمتأمرين في أي فعل من هذه الأفعال.
- ٥- **تؤكد مجدداً** مسؤولية الإيكاو في تسهيل الحل المنسق والموحد للمسائل التي قد تنشأ بين الدول الأعضاء في الأمور التي تؤثر في التشغيل الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي في العالم أجمع.
- ٦- **تكلف** المجلس بمواصلة عمله كأولوية عاجلة بالعلاقة إلى إجراءات منع أفعال التدخل غير المشروع، على أساس التوجيه الاستراتيجي المقدم في إطار استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران (ICASS) وتأمين أداء هذا العمل بأعلى درجة من الكفاءة والاستجابة.
- ٧- **تعرب عن تقديرها** للدول الأعضاء لما قدمته من اشتراكات طوعية في شكل موارد بشرية ومالية إلى استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران خلال الفترة الثلاثية ٢٠١٤-٢٠١٦؛
- ٨- **تحث** جميع الدول الأعضاء على مواصلة دعم تمويل أنشطة المنظمة في مجال أمن الطيران خارج الأنشطة الممولة في إطار البرنامج العادي بواسطة استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران.
- ٩- **تكلف** المجلس بالنظر في الدروس المستفادة من استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران عند وضع الخطة العالمية لأمن الطيران على أساس الأهداف والغايات الواضحة والجماعية لأمن الطيران، والاستناد إلى المؤشرات الملموسة والقابلة للقياس لتوجيه الإيكاو والدول والجهات المعنية في ضمان التحسين المستمر في مجال أمن الطيران؛
- ١٠- **تكلف** المجلس بتكليف فريق خبراء أمن الطيران بالإسراع بإعداد الخطة العالمية لأمن الطيران وعرضها على المجلس للموافقة عليها والتشاور مع الدول الأعضاء والجهات المعنية بحلول النصف الثاني من عام ٢٠١٧.
- ١١- **تحث** جميع الدول الأعضاء على المشاركة بفعالية في المشاورات العالمية والإقليمية لإضفاء الطابع العالمي الحقيقي على الخطة العالمية لأمن الطيران وأيضاً إبراز الطموحات والاحتياجات والأولويات على المستويين الوطني والإقليمي.

المرفق (ب)

المواثيق القانونية الدولية وسن التشريعات الوطنية

وعقد الاتفاقات المناسبة

لقمع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني

(أ) مواثيق قانون الجو الدولية

لما كانت حماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع قد عززتها "الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات" (طوكيو، ١٩٦٣) و"اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (لاهاي، ١٩٧٠)، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني (مونتريال، ١٩٧١)، و"البروتوكول بشأن قمع أفعال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي، المكمل للاتفاقية بشأن قمع أفعال التدخل غير المشروع ضد سلامة الطيران المدني" (مونتريال، ١٩٨٨)، فضلا عن "اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها" (مونتريال، ١٩٩١)، و"اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي" (بيجين، ٢٠١٠)، و"البروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (بيجين، ٢٠١٠)، و"بروتوكول تعديل الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات" (مونتريال، ٢٠١٤) والاتفاقات الثنائية لقمع تلك الأفعال؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول الأعضاء التي لم تنضم بعد إلى الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات (طوكيو، ١٩٦٣) واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (لاهاي، ١٩٧٠) واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني (مونتريال، ١٩٧١)، وبروتوكول عام ١٩٨٨ المكمل لاتفاقية مونتريال واتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها (مونتريال، ١٩٩١)، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي (بيجين، ٢٠١٠)، والبروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (بيجين، ٢٠١٠)، وبروتوكول تعديل الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات (مونتريال، ٢٠١٤) تحثها على الانضمام إليها. قوائم الدول الأطراف في مواثيق أمن الطيران القانونية موجودة على موقع الإيكاو www.icao.int تحت عنوان ICAO Treaty Collection

٢- تناشد الدول التي لم تصبح بعد أطرافا في مواثيق قانون الجو المذكورة أعلاه، أن تنفذ المبادئ التي تتضمنها هذه المواثيق، حتى قبل التصديق عليها أو قبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها، وتناشد الدول التي تصنع المتفجرات البلاستيكية أن تنفذ تدابير تمييز هذه المتفجرات بأسرع ما يمكنها؛

٣- تطلب من المجلس أن يوجه الأمانة العامة بالاستمرار في تذكير الدول بأهمية انضمامها أطرافا في اتفاقيات طوكيو ولاهاي ومونتريال وبيجين وبروتوكول عام ١٩٨٨ المكمل لاتفاقية مونتريال، والبروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، وبروتوكول عام ٢٠١٤ لتعديل "الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات"، و"اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها"، وأن يقدم المساعدة التي تطلبها الدول التي تصادف أي صعوبات في سبيل انضمامها إلى هذه المواثيق؛

(ب) إصدار التشريعات الوطنية وعقد الاتفاقات المناسبة

لما كان قيام الدول الأعضاء بإصدار القوانين الجنائية الوطنية التي تقضي بإنزال عقوبات مشددة على مرتكبي أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني يسهل كثيرا ردع تلك الأفعال؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تناشد** الدول الأعضاء أن تولي اهتماماً خاصاً لاعتماد إجراءات وافية ضد الأشخاص الذين يقومون بارتكاب أو تخطيط أو رعاية أو تمويل أو تسهيل أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات وأفعال التخريب أو محاولة التخريب وغيرها من أفعال أو محاولات أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني، وأن تدرج على وجه الخصوص في تشريعاتها قواعد تقضي بإنزال عقوبات مشددة على هؤلاء الأشخاص؛

٢- **تناشد** الدول الأعضاء أن تتخذ إجراءات وافية لتسليم أو محاكمة الأشخاص الذين يرتكبون أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات أو أفعال التخريب أو محاولة التخريب وغيرها من أفعال أو محاولات أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني، وذلك بسن أحكام قانونية أو وضع معاهدة لهذا الغرض أو تعزيز الترتيبات القائمة وإبرام اتفاقات مناسبة للقضاء على مثل هذه الأفعال، حتى يتسنى ترحيل الأشخاص الذين يرتكبون الهجمات الإجرامية ضد الطيران المدني الدولي.

المرفق (ج)

تنفيذ تدابير الأمن الفنية

لما كانت حماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع تتطلب من المنظمة ومن دولها الأعضاء ممارسة البقطة المستمرة ووضع وتنفيذ إجراءات إيجابية للحماية؛

ولما كانت هناك حاجة واضحة إلى تعزيز وتطبيق إجراءات الأمن في جميع مراحل وعمليات نقل الأشخاص وأمتعتهم اليدوية وأمتعتهم المسجلة والبضائع والبريد وطرود البريد الخاص والسريع وإلى حماية الطيران المدني من الهجمات والتهديدات الإلكترونية، والتهديدات التي تتعرض لها المناطق المفتوحة للجمهور في المطارات، وكذلك الهجمات التي تضطلع بها أو تسهلها عناصر من الداخل؛

ولما كانت وثائق السفر المقروءة آلياً تسمح بتعزيز الأمن من خلال تحسين الوثائق التي تثبت هوية المسافرين وأطقم الطيارين؛

ولما كانت وثائق السفر المقروءة آلياً تسمح أيضاً بإقامة تعاون رفيع المستوى بين الدول من أجل تعزيز مكافحة غش الجوازات، بما في ذلك تزييف أو تزوير الجوازات ومنع المحتالين من استخدام جوازات صالحة، واستخدام الجوازات منتهية الصلاحية أو الملعاة، واستخدام الجوازات التي تم الحصول عليها بالغش؛

ولما كان استعمال وثائق السفر المقروءة آلياً والوسائل الأخرى لمعلومات الركاب يمكن استخدامه أيضاً لأغراض أمنية، مما يضيف مستوى هاماً إلى نظام الطيران المدني الدولي، من أجل كشف الإرهابيين ومنع أفعال التدخل غير المشروع قبل عملية الصعود على متن الطائرة بوقت طويل؛

ولما كانت التهديدات لنظم الشحن الجوي والبريد ككل تتطلب نهجا عالميا في إعداد وتنفيذ متطلبات الأمن وأفضل الممارسات، بما في ذلك التعاون مع المنظمات الدولية المعنية مثل منظمة الجمارك العالمية واتحاد البريد العالمي والمنظمة البحرية الدولية؛

ولما كانت الدول الأعضاء هي المسؤولة عن التحقق من قيام الجهات الحكومية وسلطات المطارات ومشغلي الطائرات بتطبيق إجراءات الأمن؛

ولما كان تنفيذ إجراءات الأمن التي تنادي بها المنظمة يشكل وسيلة فعالة لمنع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني؛

ولما كان يجب استخدام مجموعة واسعة من الاستراتيجيات والأدوات المتعلقة بإدارة المخاطر للمواءمة بين التدابير الأمنية والمخاطر الأمنية لضمان فعالية واستدامة التدابير المتعلقة بأمن الطيران؛

ولما كانت الإجراءات المضادة اللازمة لحماية الطيران المدني لا تقيد إلا من خلال توظيف أفراد الأمن المدربين تدريباً عالياً، وإجراء التحريات الشخصية، وإصدار الإجازات، ومراقبة الجودة؛

ولما كانت التجديدات في التكنولوجيا والعمليات لازمة لتحقيق أمن الطيران الفعال والكفؤ وتدابير التسهيلات، وفي تعريف مستقبل نظم التفتيش الأمني؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تحث المجلس على أن يستمر في إعطاء أعلى أولوية لاعتماد تدابير فعالة لمنع أفعال التدخل غير المشروع بما يتناسب مع التهديد الحالي لأمن الطيران المدني الدولي وعلى أن يواظب على تحديث أحكام الملحق السابع عشر باتفاقية شيكاغو؛**

٢- **تطلب إلى المجلس أن ينجز دراسات عن طرق كشف المتفجرات أو المواد المتفجرة، بالإضافة إلى صلاحيات اللجنة الفنية الدولية المعنية بالمتفجرات بالصورة المبينة في اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها، وأن يجري على وجه الخصوص دراسات عن تمييز المتفجرات المثيرة للقلق غير المتفجرات البلاستيكية، وذلك بغرض إنشاء نظام قانوني شامل وملئم حسب الاقتضاء؛**

٣- **تحث جميع الدول على أساس فردي وبالتعاون مع الدول الأخرى على اتخاذ كافة التدابير الممكنة للوقاية من أفعال التدخل غير المشروع، ولا سيما التدابير التي تقتضيها أو توصي بها أحكام الملحق السابع عشر، بالإضافة إلى التدابير التي يوصي بها المجلس؛**

٣مكرر- **تذكر مجدداً بمسؤولية جميع الدول عن تنفيذ تدابير فعالة تتعلق بأمن الطيران داخل أراضيها، مع الأخذ بعين الاعتبار للتهديدات المتطورة.**

٤- **تحث الدول الأعضاء على أن تعزز جهودها الرامية إلى تنفيذ القواعد والتوصيات والإجراءات الدولية الراهنة المتعلقة بأمن الطيران، وأن ترصد هذا التنفيذ، وأن تتخذ كل الخطوات الضرورية لمنع وقوع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي، وأن تراعي المواد الإرشادية الواردة في دليل أمن الطيران الصادر عن الإيكاو (Doc 8973 - مقيد التوزيع) والمواد الإرشادية الأخرى المتصلة بالأمن والمتاحة في موقع الإيكاو الإلكتروني المقيد الدخول ؛**

٥- **تشجع الدول الأعضاء على النهوض بأمن الطيران باعتباره عنصراً رئيسياً في الأولويات الوطنية والاجتماعية والاقتصادية وفي التخطيط والعمليات؛**

٦- تشجع الدول الأعضاء على العمل بالتشارك مع قطاع الطيران لإعداد وتنفيذ الاختبارات التشغيلية للتدابير الأمنية وتنفيذها بفعالية؛

٧- تشجع الدول الأعضاء، طبقاً لقوانينها وأنظمتها وبرامجها لأمن الطيران الداخلية ووفقاً للقواعد والتوصيات الدولية القابلة للتطبيق وقدرة كل دولة، على النهوض بتنفيذ تدابير أمن الطيران بطريقة عملية للقيام بما يلي:

أ) توسيع نطاق الآليات القائمة للتعاون بين الدول والصناعة، على النحو الملائم، لتبادل المعلومات والكشف المبكر عن التهديدات الأمنية لعمليات الطيران المدني؛

ب) تقاسم الخبرات وأفضل الممارسات والمعلومات المتعلقة بالتدابير الأمنية الوقائية، بما في ذلك تقنيات الكشف الأمني والتفتيش وكشف المتفجرات وكشف السلوك الأمني بالمطارات والكشف الأمني على العاملين بالمطارات واعتمادهم وتنمية الموارد البشرية والبحث والتطوير للتكنولوجيات ذات الصلة؛

ج) الانتفاع بالتكنولوجيات الحديثة لكشف المواد الممنوعة ولمنع حمل مثل هذه المواد على متن الطائرات مع احترام خصوصية الأفراد وسلامتهم؛

د) تعريف تدابير الأمن القائمة على المخاطرة والمناسبة للتهديدات والمتناسبة معها والفعالة والتي تتسم بالكفاءة والممكنة تشغيلياً والمستدامة اقتصادياً وتشغيلياً، وتأخذ في الاعتبار التأثير على الركاب والإتجار المشروع؛

هـ) معالجة الخطر المستمر الذي تشكله متفجرات السوائل والمرذاذ والهلاميات، بما في ذلك تنفيذ الحلول التكنولوجية اللازمة للرفع التدريجي عن القيود المفروضة على حمل السوائل والمرذاذ والهلاميات في أمتعة الركاب المحمولة يدوياً؛

و) معالجة الرحلات التي تصل من الدول والتي يطبق فيها الكشف عن السوائل والمرذاذ والهلاميات بنفس طريقة معالجة الرحلات من الدول التي تطبق فيها القيود على السوائل والمرذاذ والهلاميات؛

ز) تعزيز الجهود في تأمين نظام أمن الشحن الجوي والبريد بواسطة ما يلي:

١) إعداد إطار لأمن الشحن الجوي يتسم بالقوة والاستدامة والمقاومة؛

٢) تنفيذ قواعد الأمن القوية بشكل فعال؛

٣) اعتماد نهج كامل لسلسلة الإمداد في أمن الشحن الجوي والبريد؛

٤) إنشاء وتعزيز الإشراف ومراقبة الجودة على أمن الشحن الجوي والبريد؛

٥) الاشتراك في جهود تعاونية ثنائية ومتعددة الأطراف لتنسيق التدابير الرامية إلى تعزيز وانسجام أمن الشحن الجوي والبريد وتأمين سلسلة الإمداد العالمية الشحن الجوي؛

٦) المشاركة في أفضل الممارسات والدروس المكتسبة من الدول الأخرى لتعزيز المستوى الشامل لأمن الشحن الجوي والبريد؛

٧) تعزيز المبادرات لتكثيف بناء القدرات في أمن الشحن الجوي والبريد؛

ح) الاهتمام بالهشاشة الأمنية المحتملة لنظم الطائرات الموجهة عن بُعد لمنع التدخل غير المشروع؛

(ط) ضمان إجراء عمليات تقييم التهديدات والمخاطر التي تواجه الطيران المدني في المجال الجوي، وضمان أن تقدم الدول المعلومات إلى الجهات المعنية في الوقت المناسب بشأن جميع المخاطر المحتملة بالنسبة إلى الطيران المدني.

(ي) معالجة مخاطر التهديدات في المناطق المفتوحة للجمهور، بما في ذلك مباني محطات الركاب، من خلال العمل مع جميع الجهات المعنية من أجل:

- (١) الحفاظ على توازن عملي بين احتياجات التدابير الأمنية الفعالة والمستدامة وتسهيلات الركاب؛
- (٢) تنفيذ مجموعة من التدابير المرنة والعملية، القائمة على تحديد المخاطر، مع تحديد المسؤوليات بشكل واضح بين الجهات الفاعلة ذات الصلة؛

(٣) تقادي خلق أي مناطق تجمع جمهور داخل المحطة أو في محيطها؛

(٤) ترسيخ ثقافة تقوم على اليقظة المستمرة والردع والوقاية والاستجابة والقدرة على الصمود بشكل منسق في مواجهة التهديدات المتطورة، مع مراعاة الحاجة إلى.

(ك) ضمان حماية الطيران المدني ضد الهجمات والتهديدات الإلكترونية.

٨- **تناشد** الدول الأعضاء أن تحسّن استخدامها لآليات تبادل المعلومات، ولا سيما آلية المعلومات المسبقة عن الركاب التي يقدمها الناقلون الجويون، لتعزيز أمن الطيران والتقليل من الخطر على الركاب، مع ضمان حماية الخصوصية والحريات المدنية؛

٩- **تناشد** الدول الأعضاء، مع احترام سيادتها، أن تقلل من حدوث اضطراب في السفر الجوي بسبب الخلط أو التفسير غير المتسق للقواعد القياسية، وذلك من خلال إقامة التعاون وتنسيق التدابير المتخذة لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية والإرشادات على نحو يتسم بالاتساق والكفاءة والفعالية، ومن خلال تقديم المعلومات جيدة التوقيت والمتاحة بسهولة لجمهور المسافرين؛

١٠- **تناشد** الدول الأعضاء أن تقوم، عند طلبها من دولة أخرى تطبيق تدابير أمنية لحماية طائرة تحلق فوق أراضيها، أن تراعي مراعاة تامة تدابير الأمن المطبقة بالفعل في الدول المطلوب منها الحماية؛ وأن تقوم، عند الاقتضاء، بالاعتراف بتلك التدابير كتدابير مساوية؛

١١- **تطلب** إلى المجلس أن يوجّه الأمانة العامة إلى ما يلي:

(أ) أن تتأكد من أن أحكام الملحق السابع عشر والملحق التاسع — "التسهيلات" متوافقة ومكملة لبعضها البعض بشرط عدم الإخلال بفعالية التدابير الأمنية؛

(ب) أن تضمّن جداول أعمال اجتماعات الإيكو والمسائل التي تتعلق بأمن الطيران في الحالات الملائمة؛

(ج) أن تستمر في تحقيق عمليات ومفاهيم الأمن الفعالة والابتكارية، من خلال الإدراك بأن رفع وقائع أمن الطيران الإقليمي ودون الإقليمي بناء على طلب الدول المعنية، بما في ذلك التعاون مع أصحاب المصلحة في الصناعة والشركات المصنعة للمعدات لتطوير الجيل القادم من عمليات الكشف على الركاب والبضائع؛

(د) أن تواصل التعاون مع فريق خبراء أمن الطيران لمعالجة التهديدات الجديدة والقائمة ضد الطيران المدني وأن يضع الإجراءات الوقائية الملائمة التي تشمل التفتيش والمراقبة الأمنية للأشخاص بخلاف الركاب الذين يحق لهم الدخول إلى منشآت المطار المؤمنة، والكشف الفعال على الركاب والأمتعة والبضائع، وضوابط الأمن الملائمة على الشحن الجوي وسلسلة الإمداد، ومقدمي الخدمات، فضلاً عن اختيار وتدريب الأشخاص الذين ينفذون ويطبقون إجراءات الأمن؛

(هـ) أن تعزز تطوير عمليات الاعتراف المتبادل بغرض مساعدة الدول على اتخاذ ترتيبات ذات نفع متبادل، بما في ذلك ترتيبات الأمن في موقع واحد، التي تعترف بتبادل إجراءات أمن الطيران فيها، حيث تحقق هذه نفس النتائج، والتي تستند إلى عملية تحقيق شاملة ومستمرة وتبادل فعال للمعلومات عن نظم أمن الطيران في كل منها؛

(و) أن تواصل معالجة التهديدات والأخطار، بما في ذلك التهديدات الإلكترونية ضد الطيران المدني والأخطار التي تتعرض لها المناطق المتاحة للركاب في المطارات وأمن إدارة الحركة الجوية، بالتشاور مع فريق خبراء أمن الطيران؛

١٢- **تطلب** من المجلس أن يوجه الأمانة العامة بتحديث وتعديل دليل أمن الطيران على فترات ملائمة وإعداد مواد إرشادية جديدة، بما في ذلك مواد إرشادية تفصيلية بشأن السوائل والمرذاذ والهلاقيات، حسب الاقتضاء، لمساعدة الدول الأعضاء على معالجة التهديدات الجديدة والقائمة ضد الطيران المدني وعلى تنفيذ المواصفات والإجراءات المتعلقة بأمن الطيران المدني؛

١٣- **تطلب** من المجلس أن يبلغ الأمانة العامة وفريق خبراء أمن الطيران أن يضمنا الاستعراض الدوري والتحديث لبيان الإيكاو العالمي الخاص بسياق المخاطر، الذي ينص على منهجية تقدير المخاطر لأمن الطيران التي يمكن أن تتظر فيها الدول الأعضاء لاستخدامها في تطوير تقيّماتها الوطنية للأخطار وإدراج التقيّمات القائمة على الأخطار مع أي توصيات لاعتماد تدابير أمن الطيران الجديدة أو المعدلة في الملحق السابع عشر أو في أي وثيقة أخرى من وثائق الإيكاو.

١٤- **تطلب** من المجلس أن يبلغ الأمانة العامة وفريق خبراء أمن الطيران ليضمنا مجالات الخبرة الملائمة في تقييم مخاطر أمن الطيران وفي إعداد القواعد والتوصيات الدولية، والمواصفات، والمواد الإرشادية والوسائل الأخرى لمعالجة مسائل أمن الطيران، بما في ذلك التنسيق مع فرق الخبراء الأخرى؛

١٥- **تطلب** من المجلس أن يكلف فريق خبراء أمن الطيران باستعراض صلاحياته وإجراءاته الإدارية في تاريخ مبكر بهدف إزالة القيود التي تحد من قدرة الفريق على النظر في النطاق الكامل لقضايا أمن الطيران.

المرفق (د)

إجراءات الدول المعنية بأحد أفعال التدخل غير المشروع

(أ) أفعال التدخل غير المشروع

لما كانت أفعال التدخل غير المشروع تعرض للخطر الشديد سلامة وانتظام وكفاءة الطيران المدني الدولي؛

ولما كانت سلامة رحلات الطائرات التي تتعرض لأي فعل استيلاء غير مشروع قد تتعرض للمزيد من الخطر في حالة رفض تزويدها بخدمات المساعدات الملاحية وخدمات الحركة الجوية وإقفال المدارج وممرات السير وإغلاق المطارات؛

ولما كانت سلامة الركاب والطاقم على متن الطائرات الواقعة تحت فعل الاستيلاء غير المشروع قد تتعرض لخطر أكبر إذا سمح لتلك الطائرات بالإقلاع بينما هي تحت الاستيلاء؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تعرب عن قلقها** تجاه التحديات التي يتعرض لها أمن الطيران المدني من جراء التهديدات الجديدة والقائمة وأساليب العمل المتغيرة المستخدمة في ارتكاب أفعال التدخل غير المشروع؛

٢- **تذكر** في هذا الخصوص بالأحكام ذات الصلة في اتفاقية شيكاغو واتفاقية طوكيو واتفاقية لاهاي واتفاقيات مونتريال وبيجين وبروتوكول عام ١٩٨٨ المكمل لاتفاقية مونتريال والبروتوكول التكميلي لعام ٢٠١٠ لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات وبروتوكول عام ٢٠١٤ لتعديل الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات؛

٣- **توصي** بأن تراعي الدول الاعتبارات المذكورة أعلاه عندما تضع السياسات وخطط الطوارئ للتصدي لأفعال التدخل غير المشروع؛

٤- **تحث** الدول الأعضاء على أن تقدم المساعدة إلى أي طائرة خاضعة للاستيلاء غير المشروع، بما في ذلك تقديم المساعدات الملاحية وخدمات الحركة الجوية والسماح للطائرة بالهبوط؛

٥- **تحث** الدول الأعضاء على التأكد من أن أي طائرة هبطت في إقليمها وهي خاضعة للاستيلاء غير المشروع ستظل محتجزة على الأرض، ما لم يصبح رحيلها ضرورة يملها الواجب الأعلى وهو حماية أرواح البشر؛

٦- **تسلم** بأهمية المشاورات بين الدولة التي هبطت فيها طائرة خاضعة للاستيلاء غير المشروع ودولة مشغل تلك الطائرة، فضلا عن قيام الدولة التي هبطت فيها الطائرة بتبليغ الخبر إلى دولة المقصد المفترض أو المعلن؛

٧- **تحث** الدول الأعضاء على التعاون بغرض تنظيم رد مشترك على أي فعل تدخل غير مشروع، وكذلك الاستعانة عند الضرورة بخبرات وقدرات دولة مشغل الطائرة التي تعرضت للتدخل غير المشروع، ودولة إنتاج الطائرة ودولة تسجيل الطائرة، مع اتخاذ التدابير في أراضيها لتحرير ركاب تلك الطائرة وطاقمها؛

٨- **تدين** فشل أي دولة عضو في الوفاء بالتزاماتها التي تقضي بأن تعيد بدون تأخير الطائرة المحتجزة بصفة غير قانونية، أو أن ترحل أي شخص متهم بارتكاب أحد أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني، أو أن تعرض القضية بدون تأخير على السلطات المختصة؛

٩- **تدين** الإبلاغ عن تهديدات كاذبة للطيران المدني، وتدعو الدول الأعضاء إلى محاكمة مرتكبي مثل هذه الأفعال لمنع تعطيل عمليات الطيران المدني؛

١٠- **تناشد** الدول الأعضاء أن تواصل تقديم المساعدة في عمليات التحقيق في تلك الأفعال وفي القبض على المسؤولين عنها ومحاكمتهم؛

(ب) الإبلاغ عن أفعال التدخل غير المشروع

لما كانت التقارير الرسمية التي تقدّمها إلى الإيكاو بصورة مبكرة الدول المعنية بأفعال التدخل غير المشروع ينبغي أن تحتوي على معلومات شاملة وموثوقة عن هذه الأفعال وتشكل أساساً لتقييمها وتحليلها؛

ولما كانت قاعدة بيانات الإيكاو عن أفعال التدخل غير المشروع على الموقع تشكل أداة فعالة للتسجيل بنشر المعلومات المرتبطة بوقائع أمن الطيران، ويمكن للدول الأعضاء أن تطلع عليها بسهولة من خلال بوابة الإيكاو المأمونة (<https://portal.icao.int/>)؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تلاحظ بقلق أن دولاً كثيرة لا تقدّم في كثير من الأحيان تقارير رسمية إلى المجلس عن هذه الأفعال؛
- ٢- تحث الدول على الوفاء بالتزاماتها المنصوص عليها في المادة (١١) من اتفاقية لاهاي والمادة (١٣) من اتفاقية مونتريال، بالإضافة إلى أحكام الملحق السابع عشر، بأن ترسل إلى المجلس بأسرع ما يمكن عقب حدوث وقائع التدخل غير المشروع جميع المعلومات ذات الصلة المقررة في المادتين المذكورتين وفي القواعد والتوصيات الدولية، من أجل تمكين الأمانة العامة من حفظ معلومات دقيقة وكاملة وتحليل الاتجاهات والتهديدات الجديدة ضد الطيران المدني؛
- ٣- تطلب من المجلس أن يوجه الأمانة العامة بأن تطلب من الدول المعنية، في خلال مدة معقولة من تاريخ حدوث كل واقعة محددة من وقائع التدخل غير المشروع، أن ترسل إلى المجلس وفقاً لقانونها الوطني جميع المعلومات عن الواقعة، وبصفة خاصة المعلومات المتعلقة بتسليم الأشخاص أو الإجراءات القانونية الأخرى؛
- ٤- تطلب من المجلس أن يوجه الأمانة العامة بالتنسيق مع فريق خبراء أمن الطيران برصد وتجميع التقارير عن أفعال التدخل غير المشروع والتأكد منها وتحليلها، وإعلام الدول بالاتجاهات والتهديدات المحتملة والناشئة وإعداد إرشادات ملائمة لردع التهديدات الجديدة والقائمة.

(هـ) المرفق

برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران

لما كان برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران قد نجح في الوفاء بالتكليف الوارد في المرفق (هـ) من قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٥؛

ولما كان ضمان أمن الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم لا يزال أحد الأهداف الرئيسية للمنظمة؛

ولما كانت الدول الأعضاء ملتزمة بالامتثال للملحق السابع عشر والأحكام المتعلقة بالأمن في الملحق التاسع؛

ولما كان إنشاء نظام فعال لمراقبة أمن الطيران من قبل الدول يدعم تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بأمن الطيران الدولي ويسهم في تحقيق هذا الهدف؛

وإن تذكر بأن الدول الأعضاء هي التي تضطلع بالمسؤولية النهائية عن ضمان سلامة أمن الطيران المدني؛

وتضع في اعتبارها أن البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران قد أثبت فاعليته في تحديد المخاوف الأمنية في مجال الطيران وفي تقديم توصيات لتبديدها وأن البرنامج يواصل التمتع بدعم الدول والعمل كعامل مساعد لمجهوداتها المستمرة الرامية إلى الوفاء بالتزاماتها الدولية في مجال أمن الطيران؛

وتسلم بأن تنفيذ الدول لخطط الإجراءات التصحيحية لمعالجة الثغرات التي كشفتها عمليات تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران تنفيذا فعالا يعد عنصرا أساسيا وحاسما من عملية الرصد من أجل تحقيق الهدف العام وهو تعزيز أمن الطيران العالمي؛

وتسلم بأهمية قدر محدود من الكشف عن نتائج تدقيق الإيكاو لأمن الطيران، مع إيجاد توازن بين حاجة الدول إلى أن تعي بالشواغل الأمنية العالقة والحاجة إلى الحفاظ على المعلومات الأمنية الحساسة بعيدا عن عامة الناس؛

وتراعي موافقة المجلس على آلية لمعالجة الشواغل الأمنية الكبيرة في الوقت المناسب؛

وتسلم بأهمية وضع استراتيجية منسقة تيسيرا للمساعدة المقدمة إلى الدول اعتمادا على مجلس استعراض الرصد والمساعدة الرفيع المستوى التابع للأمانة العامة؛

وتسلم بأن استمرار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران أساسي لتوفير الثقة المتبادلة في مستوى أمن الطيران بين الدول الأعضاء والتشجيع على التنفيذ الملائم لقواعد الأمن؛

وتراعي موافقة المجلس على تطبيق نهج الرصد المستمر على البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران بعد إتمام الدورة الثانية لعمليات التدقيق في عام ٢٠١٣؛

وتضع في اعتبارها أن التنفيذ الكامل للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر قد بدأ في ٢٠١٥/١/١؛

وتذكر بأن الجمعية العمومية قد طلبت من المجلس في دورتها الثامنة والثلاثين أن يقدم تقريرا بشأن التنفيذ الشامل للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تلاحظ بارتياح** أن البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران قد ثبتت فاعليته في تحديد المخاوف الأمنية في مجال الطيران وتقديم توصيات لحلها؛

٢- **تعرب عن تقديرها** للدول الأعضاء على تعاونها في عملية التدقيق وتوفير خبراء الأمن الذين ينبغي ترخيصهم كمدمقي البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران ليعملوا كخبراء لفترات قصيرة الأجل للقيام بعمليات التدقيق، وكذلك خبراء لفترات طويلة للعمل كرؤساء أفرقة تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران؛

٣- **تطلب** من المجلس أن يضمن استمرار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران في الإشراف على أنشطة نهج الرصد المستمر في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران لدى رصده لمستويات تنفيذ الدول الفعلي للعناصر الحرجة في نظام مراقبة أمن الطيران والامتثال للقواعد والتوصيات الدولية للإيكاو المتعلقة بالأمن وتنفيذ خطط الإجراءات التصحيحية التي تقوم بها الدول؛

- ٤- **تطلب** من المجلس تكليف الأمانة العامة للإيكاو باستعراض نطاق ومنهجية البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، بالتشاور مع الدول الأعضاء، لضمان أنه يقدم معلومات موثوقة إلى الدول الأعضاء بشأن التنفيذ الفعال للتدابير أمن الطيران على الأرض، وأن هذه المنهجية تأخذ في حساباتها نهجاً قائماً على تحديد المخاطر لتنفيذ تدابير أمن الطيران.
- ٥- **تعتمد** سياسة مستوى محدود من الكشف عن نتائج التدقيق الأمني لنهج الرصد المستمر في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، ولا سيما تلك المتصلة بالإبلاغ الفوري عن وجود شواغل أمنية هامة؛
- ٦- **تحت** جميع الدول الأعضاء على تقديم الدعم الكامل للإيكاو عن طريق:
- (أ) قبول بعثات الرصد المستمر في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران في المواعيد التي تحددها المنظمة، بالتنسيق مع الدول المعنية؛
- (ب) تسهيل عمل أفرقة الرصد المستمر في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران؛
- (ج) إعداد وتقديم جميع الوثائق المطلوبة؛
- (د) إعداد وتقديم خطة إجراءات تصحيحية ملائمة إلى الإيكاو لسد الثغرات المكتشفة من خلال التدقيق أنشطة نهج الرصد المستمر في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران؛
- ٧- **تحت** جميع الدول الأعضاء، على أن تتبادل بناء على الطلب، إذا كان ذلك ملائماً ومتمشياً مع سيادتها، نتائج عمليات التدقيق وغيرها من أنشطة نهج الرصد المستمر في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، وهي الأنشطة التي تجريها الإيكاو والإجراءات التصحيحية التي تتخذها الدولة التي خضعت للتدقيق؛
- ٨- **تطلب** من المجلس أن يقدم إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية تقريراً عن التنفيذ العام للرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران.

المرفق (و)

دعم التنفيذ والتنمية من جانب الإيكاو — برنامج أمن الطيران

لما كان تنفيذ التدابير الفنية لمنع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي يتطلب موارد مالية وتدريباً للأفراد؛ ولما كانت بعض البلدان، وخصوصاً البلدان النامية، تفتقر للقدرة على مراقبة أمن الطيران، ولا تزال تواجه صعوبات في تنفيذ التدابير الوقائية تنفيذاً تاماً رغم المساعدة المقدمة لها لأن مواردها المالية والفنية والمادية غير كافية؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تكلف** المجلس بأن يطلب إلى الأمانة العامة تسهيل وتنسيق المساعدة والدعم الفنيين للدول التي تحتاج إلى تحسين أمن الطيران من خلال إعداد إطار لبناء القدرات في نظام منسق وموجه وفعال لأمن الطيران الدولي؛
- ٢- **تحت** الدول الأعضاء على أن تسهم طوعاً بالموارد المالية والعينية لزيادة نطاق وتأثير أنشطة الإيكاو لتعزيز أمن الطيران؛

- ٣- **تبحث** الدول القادرة على تقديم المساعدة على تنفيذ الأنشطة الفعّالة والموجهة في مجالات بناء القدرة، والتدريب والموارد الضرورية الأخرى، والمساعدة الفنية، ونقل التكنولوجيا والبرامج، حيثما كانت هناك حاجة إلى ذلك من أجل تمكين جميع الدول من تنفيذ نظام أمن طيران فعّال ومُحسّن؛
- ٤- **تدعو** الدول الأعضاء إلى الاستفادة من قدرة الإيكاو على تقديم أو تسهيل أو تنسيق المساعدة العلاجية القصيرة الأجل والمساعدة الطويلة الأجل لسد الثغرات في تنفيذها للقواعد والتوصيات الدولية في الملحق السابع عشر، وقدرة الإيكاو على تحقيق الاستخدام الأفضل لنتائج تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران لتعريف وتوجيه أنشطة بناء القدرات في أمن الطيران من أجل منفعة الدول الأعضاء المحتاجة؛
- ٥- **تدعو** الدول الأعضاء إلى أن تتظر أيضاً في طلب المساعدة من الإيكاو والمنظمات الدولية الأخرى لتلبية احتياجاتها إلى المساعدة الفنية الناشئة عن الحاجة لحماية الطيران المدني الدولي؛
- ٦- **تبحث** الدول الأعضاء والمنظمات على أن تشارك في معلومات الإيكاو عن برامج المساعدة وأنشطتها من أجل النهوض بالموارد والاستخدام الكفؤ والفعال لها؛
- ٧- **تكلف** المجلس بأن يطلب من الأمانة العامة تسهيل تنسيق برامج المساعدة وأنشطتها بجمع المعلومات عن هذه المبادرات؛
- ٨- **تكلف** المجلس بأن يطلب من الأمانة العامة أن تقيّم نوعية وفعالية مشاريع الإيكاو للمساعدة؛
- ٩- **تبحث** الدول الأعضاء وأصحاب المصلحة المعنيين على التشارك لتنظيم وتوصيل أنشطة بناء القدرات، التي توثق الالتزامات التي أبدتها كل طرف؛
- ١٠- **تطلب** من المجلس أن يوجه الأمانة العامة إلى تحسين برنامج الإيكاو للتدريب على الطيران المدني، والبرامج القياسية للتدريب في مجال الطيران المدني وورش أمن الطيران، وإلى تشجيع الوسائل الأخرى في التدريب على أمن الطيران كالتعلم بالوسائل الإلكترونية والتعلم الممزوج؛
- ١١- **تبحث** الدول الأعضاء على المساهمة في وثائق التدريب بما يساعد مستقبلاً على إعداد وتحديث برنامج الإيكاو للتدريب على أمن الطيران، بما يشمل جملة أمور منها المواد التدريبية في مجال الطيران وحلقات العمل بشأن أمن الطيران؛
- ١٢- **تطلب** من المجلس أن يوجه الأمانة العامة إلى أن تشرف على إعادة تقييم شبكة مراكز التدريب على الطيران المدني وتطورها وتعززها وتواظب على التأكد من مراعاة معايير التدريب وتحقيق مستويات التعاون السليمة؛
- ١٣- **تبحث** الدول الأعضاء على استخدام مراكز الإيكاو للتدريب على أمن الطيران لغرض التدريب الأمني؛
- ١٤- **تبحث** المجتمع الدولي على النظر في زيادة المساعدات التي يقدمها إلى الدول، وفي العمل على تعزيز التعاون فيما بينها، حتى تستفيد من أهداف وأغراض "اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها"، ولاسيما من خلال اللجنة الفنية الدولية المعنية بالمتفجرات.

المرفق (ز)

إجراءات المجلس إزاء التعاون المتعدد الأطراف والتعاون الثنائي في مختلف مناطق العالم

لما كان التعاون الثنائي بين الدول يكمل ويعزز حقوق والتزامات الدول المنصوص عليها في المواثيق القانونية الدولية بشأن أمن الطيران وفي القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن المجلس بشأن أمن الطيران؛

ولما كانت اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية تشكل الأساس القانوني الرئيسي للنقل الدولي التجاري للركاب والأمتعة والبضائع والبريد عن طريق الجو؛

ولما كانت أحكام أمن الطيران ينبغي أن تشكل جزءاً لا يتجزأ من اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية؛

ولما كان التركيز على نتائج الأمن والاعتراف بالتعادل وبأمن المحطة الواحدة واحتراماً لروح التعاون المعروفة في الاتفاقات متعددة الأطراف و/أو الثنائية الخاصة بخدمات النقل الجوي، تعد مبادئ سياسية يمكن لتنفيذها أن يسهم كثيراً في استدامة أمن الطيران.

فإن الجمعية العمومية:

١- تدرك أن النجاح في إزالة الأخطار التي تهدد الطيران المدني لن يتسنى إلا من خلال تضافر جهود جميع المعنيين ومن خلال إقامة علاقات عمل وثيقة بين الهيئات الوطنية ومنظمي أمن الطيران في جميع الدول الأعضاء؛

٢- تحث جميع الدول الأعضاء على إدراج بند يتعلق بأمن الطيران في اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية، مع مراعاة البند النموذجي الذي اعتمدته المجلس في ١٩٨٦/٦/٢٥، وعلى أن تأخذ في الحسبان نص الاتفاق النموذجي الذي اعتمدته المجلس في ١٩٨٩/٦/٣٠؛

٣- تحث جميع الدول الأعضاء على أن تعتمد المبادئ الرئيسية التالية باعتبارها أساساً للتعاون الدولي لأمن الطيران، ولضمان التعاون الفعال في مجال أمن الطيران بين الدول والإيكاو وغيرها من المنظمات الدولية الأخرى:

أ) احترام روح التعاون المعروفة في الاتفاقات الثنائية و/أو متعددة الأطراف للخدمات الجوية؛

ب) الاعتراف بتدابير الأمن المكافئة؛

ج) التركيز على نتائج الأمن؛

٤- تحث جميع الدول الأعضاء على أن تشترك في شبكة ضباط الاتصال لشؤون أمن الطيران التي أنشأتها الإيكاو — إن لم تكن قد اشتركت فيها — والتي أنشئت للإبلاغ عن الأخطار المحدقة بعمليات النقل الجوي المدني بهدف توفير شبكة دولية لاتصالات أمن الطيران في داخل كل دولة، وأن تعزز من الاتساق والتعاون فيما بينها لضمان تبادل أفضل الممارسات من خلال وسائل AVSECPaedia.

٥- تحث المجلس على أن يطلب من الأمانة العامة النهوض بالمبادرات التي تسهل إنشاء منابر تكنولوجية لتبادل معلومات أمن الطيران بين الدول الأعضاء؛

٦- **توصي المجلس بأن يواصل ما يلي:**

- (أ) جمع نتائج الخبرة التي اكتسبتها الدول من التعاون فيما بينها على منع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي؛
- (ب) تحليل الظروف والاتجاهات المتباعدة في منع التهديدات التي يتعرض لها الطيران المدني الدولي في مختلف مناطق العالم؛
- (ج) إعداد توصيات لتعزيز التدابير الرامية إلى منع أفعال التدخل غير المشروع هذه؛

٧- **تطلب من المجلس العمل على وجهي الاستعجال والسرعة اللازمين لمعالجة التهديدات الجديدة والقائمة ضد الطيران المدني والتخفيف من حدة أي اضطراب في السفر الجوي نتيجة للخلط أو التنفيذ أو التفسير غير المتسق للإجراءات الضرورية، وذلك بتسهيل الاستجابة المشتركة والمتسقة من الدول، والتشجيع على قيام الدول بإعلام جمهور المسافرين بشكل واضح بتلك الأمور.**

المرفق (ح)

التعاون الدولي والإقليمي في مجال أمن الطيران

إقراراً بأن التهديد الذي يتعرض له الطيران المدني يقتضي رد فعل عالمي وفعال من جانب الدول والمنظمات الدولية والإقليمية المعنية.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تدعو منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، والوكالة الدولية للطاقة الذرية، ومنظمة الشرطة الجنائية الدولية (الإنتربول)، والمنظمة البحرية الدولية (IMO) ومنظمة الأمن والتعاون في أوروبا (OSCE)، والمديرية التنفيذية للجنة مكافحة الإرهاب التابعة للأمم المتحدة (UNCTED)، وفرقة العمل المعنية بمكافحة الإرهاب التابعة للأمم المتحدة (UNCTITF)، ومكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة (UNODC)، والاتحاد البريدي العالمي، ومنظمة الجمارك العالمية (WCO)، والاتحاد الأفريقي، والاتحاد الأوروبي، والهيئة العربية للطيران المدني، واللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك)، واللجنة الأوروبية للطيران المدني، ولجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، والاتحاد الدولي للنقل الجوي، والمجلس الدولي للمطارات، والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)، والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الجو والفضاء (ICCAIA)، واتحاد الأكسبريس العالمي (GEA)، والاتحاد الدولي لرابطات نقل البضائع (FIATA)، والاتحاد الدولي للشحن الجوي (TIACA)، وغير ذلك من الجهات المعنية إلى مواصلة التعاون مع الإيكاو إلى أقصى درجة ممكنة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع؛**

٢- **توجه المجلس إلى أن يأخذ في الحسبان مبادرة مجموعة البلدان الثمانية (G8) الخاصة بالسفر الدولي الآمن والميسر، وأن يواصل تعاونه مع تلك المجموعة ومجموعات الدول الأخرى المعنية مثل مبادرة التجارة الأمنية في منطقة رابطة التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ (STAR) فيما تقوم به من عمل يتصل بإعداد التدابير المضادة للتهديد الذي تمثله الصواريخ الجوية المحمولة (المانبادز) وتشجع على تنفيذ جميع الدول الأعضاء لتلك التدابير؛**

٣- توجه المجلس إلى أن يواصل تعاونه مع "لجنة الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب" في إطار الجهد العالمي لمكافحة الإرهاب.

إعلان أمن الطيران

(على النحو الذي اعتمدته الجمعية العمومية في دورتها السابعة والثلاثين)

إن الجمعية، إذ تقر بالحاجة إلى تعزيز مستوى أمن الطيران في العالم في ضوء محاولة التخريب التي تعرضت لها الرحلة رقم ٢٥٣ لشركة الطيران نورث ويست في ٢٥/١٢/٢٠٠٩ والتحديات الأخرى التي تطل الطيران المدني؛ وإذ تدرك قيمة الإعلانات المشتركة بشأن أمن الطيران المدني المنبثقة عن المؤتمرات الإقليمية التي انعقدت بهدف توثيق عرى التعاون الدولي، تحت الدول الأعضاء على اتخاذ الإجراءات التالية لتعزيز التعاون الدولي للتصدي للتهديدات التي تواجه الطيران المدني:

- (١) تعزيز التطبيق الفعال للقواعد القياسية والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو والترويج لها، مع التركيز بوجه خاص على الملحق السابع عشر — "الأمن" وإعداد استراتيجيات لمواجهة التهديدات الحالية والناشئة؛
- (٢) تعزيز إجراءات الكشف الأمني واستخدام التكنولوجيات العصرية للكشف عن المواد المحظورة ودعم البحث وتطوير تكنولوجيا الكشف عن المتفجرات والأسلحة والمواد المحظورة بهدف منع وقوع أفعال التدخل غير المشروع؛
- (٣) وضع تدابير أمنية جديدة لحماية مرافق المطارات وتحسين الأمن في أثناء الرحلات الجوية، إلى جانب التحسينات المناسبة في مجال التكنولوجيا والتدريب؛
- (٤) وضع وتنفيذ التدابير وأفضل الممارسات المعززة والمتسقة من أجل أمن الشحن الجوي، مع مراعاة الحاجة إلى حماية كامل سلسلة إمداد الشحن الجوي؛
- (٥) الترويج لوثائق السفر ذات المعالم الأمنية المعززة والتحقق من صحتها باستخدام سجل الإيكاو للمفاتيح العامة (PKD) مع الاستعانة بالمعلومات البيومترية، والالتزام بالإبلاغ، بصورة منتظمة، عن جوازات السفر المفقودة والمسروقة إلى قاعدة بيانات الإنتربول الخاصة بوثائق السفر المفقودة والمسروقة؛
- (٦) تحسين قدرة الدول الأعضاء على تصحيح أوجه القصور التي حددها البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP) من خلال تعزيز مستوى الشفافية المقترنة بنتائج عمليات تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، والتصدي لأوجه القصور تلك من خلال تعميم نتائج عمليات التدقيق وزيادة استخدامها لتناول مسألة بناء القدرات وجهود المساعدة الفنية؛
- (٧) تقديم المساعدة الفنية إلى الدول التي تحتاج إليها، بما في ذلك التمويل وبناء القدرات ونقل التكنولوجيا من أجل التصدي بفاعلية لتهديدات أمن الطيران المدني، بالتعاون مع الدول الأخرى والمنظمات الدولية والشركاء في الصناعة؛
- (٨) الترويج للاستخدام المتزايد لآليات التعاون بين الدول الأعضاء وأيضا مع قطاع الطيران المدني، من أجل تبادل ونشر المعلومات للكشف المبكر عن التهديدات الأمنية المحدقة بالطيران المدني، بما في ذلك،

تجميع المعلومات المسبقة عن الركاب وبيانات سجل أسماء الركاب وإرسالها كعنصر للكشف الأمني مع ضمان حماية خصوصية الركاب والحريات المدنية؛

٩) تبادل أفضل الممارسات والمعلومات في طائفة من المجالات الأساسية مثل تقنيات الكشف الأمني والتفتيش، بما في ذلك تقييم تكنولوجيا الكشف الأمني المتقدمة للكشف عن الأسلحة والمتفجرات، وأمن الوثائق والكشف عن الوثائق المزورة ورصد التصرفات المشبوهة وتحاليل مركزة للركاب والكشف الأمني على العاملين في المطارات وإجراء دراسة شاملة للأوراق الثبوتية الخاصة بهم والأمن على متن الطائرة.

٣٩-١٩: معالجة الأمن الإلكتروني في الطيران المدني

لما كانت شبكة الطيران العالمية شبكة بالغة التعقيد والتكامل وتشتمل على تكنولوجيا المعلومات والاتصالات الحيوية للغاية لسلامة وأمن عمليات الطيران المدني؛

وإذ تُلاحظ أن قطاع الطيران يعتمد اعتماداً متزايداً على توفر منظومات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، فضلاً عن سلامة البيانات وسريتها؛

وتدرك أن التهديد الذي تُشكله الهجمات الإلكترونية على الطيران المدني يتطور بشكل سريع ومستمر، وأن الجهات القائمة على التهديد تُركّز على النوايا السيئة وعرقلة استمرارية الأعمال التجارية وسرقة المعلومات لدوافع سياسية أو مالية أو غيرها من الدوافع، وأن التهديد يُمكن أن يتطور بسهولة لكي ينال من منظومات الطيران المدني الحيوية بجميع أنحاء العالم؛

وتقر بأن مسائل الأمن الإلكتروني التي تؤثر على سلامة الطيران المدني ليست جميعها غير مشروعة و/أو متعمدة، ولذا ينبغي معالجتها من خلال تطبيق نظم إدارة السلامة؛

وتُعيد التأكيد على أهمية حماية البنى التحتية الهامة للطيران المدني وبياناتها من الهجمات الإلكترونية؛

وتدرك ضرورة العمل بصورة تعاونية من أجل وضع إطار فعال ومنسق وعالمي للجهات المعنية بالطيران المدني من أجل التصدي للتحديات الخاصة بالأمن الإلكتروني، إلى جانب إجراءات قصيرة الأجل لزيادة مقاومة شبكة الطيران العالمية للهجمات الإلكترونية التي قد تتهدد سلامة الطيران المدني؛

وتقدّر قيمة المبادرات وخطط العمل والمطبوعات وغيرها من الوسائل الإعلامية في هذا المجال والمصممة للتصدي للمسائل الخاصة بالأمن الإلكتروني بطريقة تعاونية وشاملة؛

وتدرك بمبادرات المسؤولين عن المجلس الدولي للمطارات ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية واتحاد النقل الجوي الدولي والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعة الطيران والفضاء والإيكاو التي أقرت بالحاجة إلى العمل جنباً إلى جنب وإلى الاسترشاد بالرؤية والاستراتيجية وخريطة العمل المشتركة لتعزيز حماية شبكة الطيران العالمية من الهجمات الإلكترونية وقدرتها على الصمود؛

وتقر بالسمة المتعددة الوجوه والتخصصات للتحديات والحلول الخاصة بالأمن الإلكتروني؛

إن الجمعية العمومية تُقرّر ما يلي:

- ١- **مناشدة الدول والجهات المعنية بقطاع الطيران اتخاذ الإجراءات التالية لمكافحة الهجمات الإلكترونية ضدّ الطيران المدني:**
 - أ) تحديد التهديدات والمخاطر من الهجمات الإلكترونية المحتملة على عمليات الطيران المدني والمنظومات الحيوية، والعواقب الوخيمة التي يُمكن أن تتجمّع عن هذه الهجمات؛
 - ب) تحديد مسؤوليات الوكالات الوطنية والجهات المعنية بقطاع الطيران فيما يتصل بالأمن الإلكتروني في الطيران المدني؛
 - ج) تشجيع التوصل إلى تفاهم مشترك فيما بين الدول الأعضاء بشأن تهديدات ومخاطر الأمن الإلكتروني، وإلى معايير مشتركة لتحديد مدى أهمية الأصول والمنظومات التي يتعيّن حمايتها؛
 - د) تشجيع التنسيق بين الحكومات وقطاع الطيران فيما يتعلّق باستراتيجيات الأمن الإلكتروني للطيران والسياسات والخطط في هذا الشأن، فضلاً عن تبادل المعلومات للمساعدة في تحديد أوجه الضعف الأساسية التي يتعيّن معالجتها؛
 - هـ) استحداث شراكات وآليات بين الحكومات وقطاع الطيران والمشاركة فيها على الصعيد الوطني والدولي، من أجل تبادل المعلومات بصورة منتظمة بشأن التهديدات والأحداث والاتجاهات الإلكترونية وجهود التخفيف من حدّتها؛
 - و) بناءً على التفاهم المشترك بشأن التهديدات والمخاطر في مجال الأمن الإلكتروني، اعتماد نهج مرّن وقائم على المخاطر من أجل حماية منظومات الطيران الحيوية من خلال تطبيق نُظُم إدارة الأمن الإلكتروني؛
 - ز) تشجيع ثقافة قوية وشاملة في مجال الأمن الإلكتروني ضمن الوكالات الوطنية وعبر قطاع الطيران؛
 - ح) تحديد العواقب القانونية لهجمات الأمن الإلكتروني ضدّ الطيران المدني؛
 - ط) تشجيع اعتماد قواعد قياسية واستراتيجيات وأفضل الممارسات على الصعيد الدولي بشأن حماية المنظومات الهامة لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات المستخدمة لأغراض الطيران المدني من أعمال التدخّل التي قد تتال من سلامة الطيران المدني؛
 - ي) رسم السياسات وتخصيص الموارد عند الاقتضاء لضمان تأمين هياكل المنظومات من حيث التصميم ، بالنسبة لنُظُم الطيران الهامة، وتعزيز هذه النُظُم وتأمين أساليب نقل البيانات وضمان نزاهة وسرية البيانات وأساليب رصد النُظُم واكتشاف الهجمات وإجراء تحليل جنائي للهجمات الإلكترونية؛
 - ك) التعاون في وضع إطار عام للأمن الإلكتروني في الإيكاو وفقاً لنهجٍ شاملٍ وجامعٍ وعملي يتضمّن الملاحة الجوية والاتصالات والمراقبة وعمليات الطائرات وصلاحيات الطائرات للطيران وغيرها من التخصصات اللازمة.

٢- **تطلب إلى المجلس تكليف الأمانة العامة بالقيام بما يلي:**

- أ) مساعدة الدول وقطاع الطيران في اتخاذ هذه الإجراءات وتيسير هذا الأمر؛
- ب) ضمان النظر في المسائل الخاصة بالأمن الإلكتروني وتنسيقها على أكمل وجه في جميع التخصصات اللازمة داخل الإيكاو.

٣٩-٢٠: **البيان الموحد لسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة فيما يخص التسهيلات**

لما كان الملحق التاسع - "التسهيلات" قد وُضع للتركيز على التزامات الدول الأعضاء بموجب المواد (٢٢) و(٢٣) و(٢٤) من اتفاقية شيكاغو، ولتوحيد الإجراءات اللازمة للوفاء بالشروط القانونية المشار إليها في المواد (١٠) و(١٣) و(١٤) و(٢٩) و(٣٥)؛

ولما كان تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع أساسياً لتيسير التصريح للطائرات وتخليص الركاب وأمتعتهم والبضائع والبريد ومواجهة التحديات التي تطرحها مراقبة الحدود وإجراءات المطارات بغية الحفاظ على كفاءة عمليات النقل الجوي؛

ولما كان من الأساسي أن تواصل الدول الأعضاء السعي إلى تحقيق أكبر قدر من الكفاءة والأمن في مثل عمليات الخلوص هذه.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تقرر** أن مرفقات هذا القرار المذكورة أدناه تشكل البيان الموحد لسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة فيما يخص التسهيلات، كما كانت تلك السياسات قائمة عند اختتام الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية:

المرفق (أ) - إعداد وتنفيذ أحكام التسهيلات

المرفق (ب) - الإجراءات الوطنية والدولية الهادفة إلى ضمان أمن وسلامة أنشطة تحديد هوية المسافرين وعمليات مراقبة الحدود

المرفق (ج) - الإجراءات الوطنية والدولية والتعاون في مسائل التسهيلات

المرفق (د) - نظم تبادل بيانات الركاب

٢- **تكلف** المجلس بأن يستعرض البيان الموحد المتعلق بالتسهيلات وأن يبلغ الجمعية العمومية إذا اقتضى الأمر إدخال تغييرات عليه؛

٣- **تعن** أن هذا القرار يحل محلّ القرار ٣٨-١٦: البيان الموحد لسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة فيما يخص التسهيلات.

المرفق (أ)

إعداد وتنفيذ أحكام التسهيلات

ولما كانت "اتفاقية حقوق الأشخاص المعوقين" وبروتوكولها الاختياري، التي اعتمدها الجمعية العامة للأمم المتحدة في شهر ديسمبر ٢٠٠٦، قد دخلت حيز النفاذ في ٣/٥/٢٠٠٨؛

ولما كانت مواصفات وثائق السفر المقروءة آلياً التي أعدتها المنظمة قد أثبتت فاعليتها في استحداث نظم تعجل بتخليص إجراءات الركاب الدوليين وأفراد الطواقم من خلال مراقبة الدخول والخروج في المطارات وتعزيز برامج الامتثال للإجراءات التي تضعها سلطات الهجرة.

ولما كان إعداد مجموعة من اللافتات القياسية التي تسهل الحركة في مباني المطارات على الركاب والمنتهقين الآخرين قد أثبت فاعليته وفائدته.

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول الأعضاء على إيلاء عناية خاصة لزيادة جهودها من أجل تطبيق القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع.

٢- تحث الدول الأعضاء على أن تولي، في تنفيذ الأحكام ذات الصلة في الملحق التاسع، العناية الواجبة للوثيقة Doc 9984 - "دليل بشأن إتاحة وسائل النقل الجوي للأشخاص ذوي الإعاقة"؛

٣- تطلب إلى المجلس أن يكفل تحديث الملحق التاسع - "التسهيلات" بحيث يفي بالمتطلبات المعاصرة للدول الأعضاء فيما يتعلق بإدارة مراقبة الحدود والبضائع والركاب؛ والتطورات التكنولوجية ذات الصلة بهذه الإدارة؛ وتيسير الشحن؛ ومعالجة الأحداث الصحية وغيرها من الأحداث المعرّقة للطيران والتصدي لها؛ والقصر غير المصحوبين؛

٤- تطلب إلى المجلس أن يتأكد من أن المواد الإرشادية ذات الصلة مواكبة للتطورات وملبية لاحتياجات الدول الأعضاء؛

٥- تطلب إلى المجلس أن يضمن التوافق والتكامل بين أحكام الملحق التاسع - "التسهيلات" والملحق السابع عشر - "الأمن".

٦- تطلب إلى المجلس أن يقوم بتحديث الوثيقة Doc 9636 - "الإشارات الدولية لإرشاد الأشخاص في المطارات والمحطات البحرية"، من أجل ضمان تواجدها وتليبيتها لاحتياجات الدول الأعضاء.

المرفق (ب)

الإجراءات الوطنية والدولية الهادفة إلى ضمان أمن وسلامة أنشطة تحديد هوية المسافرين وعمليات مراقبة الحدود

لما كانت الدول الأعضاء تسلم بأهمية إدارة شؤون هوية المسافرين ومراقبة الحدود في إطار أمن الطيران والتسهيلات؛

ولما كانت الدول الأعضاء تسلم بأن القدرة على التعرف على الأشخاص بذاتهم أمر يتطلب توخي نهج أكثر شمولاً وتنسيقاً يربط بين العناصر الخمسة المترابطة التالية في مجال إدارة شؤون هوية المسافرين ومراقبة الحدود ضمن شبكة متكاملة:

- (أ) الوثائق الأساسية والأدوات والعمليات اللازمة لضمان التحقق دليل إثبات الهوية؛
- (ب) تصميم وتصنيع وثائق سفر موحدة ومقروءة آلياً، وخاصة جوازات السفر الإلكترونية، المطابقة لمواصفات الإيكاو؛
- (ج) الإجراءات والبروتوكولات الخاصة بإصدار الوثائق من قبل السلطات المختصة إلى الأشخاص المصرح لهم، والضوابط للتصدي لحالات السرقة والتلاعب والفقْدان؛
- (د) نظم وأدوات التفتيش من أجل ضمان كفاءة وأمن عملية قراءة وثائق السفر المقروءة آلياً والتحقق منها على الحدود، بما في ذلك استخدام دليل المفاتيح العامة للإيكاو؛
- (هـ) تطبيقات قابلة للتشغيل البيئي توفر ربطاً مناسباً من حيث التوقيت ومضموناً وموثوقاً به لوثائق السفر المقروءة آلياً وأصحابها بالبيانات المتاحة وذات الصلة في سياق عمليات التفتيش؛

ولما كانت الدول الأعضاء تحتاج إلى قدرات لتحديد هوية الأشخاص، وأدوات وآليات متاحة لتحديد هوية المسافرين والتأكد منها؛

ولما كانت استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين توفر الإطار العام لتحقيق أقصى المنافع من وثائق السفر ومراقبة الحدود وذلك عبر الجمع بين عناصر إدارة شؤون الهوية، وبالبناء على نجاح برنامج الإيكاو لوثائق السفر المقروءة آلياً؛

ولما كانت الدول الأعضاء في الأمم المتحدة قد قررت، بموجب القرار ١/٧٠ الذي اعتُمد في ٢٥/٩/٢٠١٥ اعتماد خطة أعمال التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ التي تشمل مجموعة تتكون من ١٧ هدفاً من أهداف التنمية المستدامة استناداً إلى ١٦٩ غاية، علماً بأن الغاية ١٦-٩ تتمثل في توفير الهوية القانونية للجميع، بما في ذلك سجلات المواليد بحلول عام ٢٠٣٠؛

ولما كانت صحة وصلاحيّة وثائق السفر المقروءة آلياً تعتمدان على مقروئية وحماية هذه الوثائق والأمن المادي الخاص بها والأمن الإلكتروني الذي يضمنها؛

ولما كانت القيود المتعلقة بعدد الحالات المدنية الممكنة للشخص تقوم على الوثائق المستخدمة لتحديد الهوية أو تأكيد المواطنة أو الجنسية وتقييم أحقية مقدم طلب جواز السفر (أي مستندات الهوية)؛

ولما كان جواز السفر هو الوثيقة الرسمية الرئيسية التي تدل على هوية الشخص وجنسيته وتهدف إلى إبلاغ دولة العبور أو المقصد بأن بوسع حامله أن يعود إلى الدولة التي أصدرت جوازه؛

ولما كانت الثقة الدولية في سلامة كل جواز لها أهمية فائقة في تشغيل نظام السفر الدولي؛

ولما كان استخدام جوازات السفر الفارغة المسروقة، من قبل أولئك الذين يحاولون دخول البلاد بهوية مزورة، آخذ في الازدياد في شتى أنحاء العالم؛

ولما كان أمن عملية تحديد هوية المسافرين وعمليات مراقبة الحدود يعتمد على نظام متين لإدارة شؤون الهوية وعلى سلامة عملية إصدار جوازات السفر؛

ولما كان التعاون الرفيع المستوى بين الدول الأعضاء يمثل حاجة ملحة من أجل تعزيز التصدي لتزوير جوازات السفر، بما في ذلك تزوير أو تزيف جوازات السفر، واستخدام جوازات السفر المزورة أو المزيفة واستخدام جوازات السفر الصالحة من قبل المحتالين واستخدام جوازات السفر المنتهية الصلاحية أو الملغاة واستخدام جوازات السفر التي تم الحصول عليها عن طريق الغش؛

ولما كانت الدول الأعضاء في الأمم المتحدة قد قرّرت - بموجب "الاستراتيجية العالمية لمكافحة الإرهاب" التي اعتمدتها في ٢٠٠٦/٩/٨ - أن تزيد من جهودها وتعاونها على جميع المستويات، حسب الاقتضاء، لتحسين أمن إنتاج وإصدار وثائق الهوية والسفر ولتحول دون تزويرها ومنع هذا التزوير؛

ولما كان القرار ١٣٧٣ الذي اعتمدته مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة في ٢٠٠١/٩/٢٨ ينص على أن تمنع الدول الأعضاء كافة تنقل الإرهابيين أو المجموعات الإرهابية من خلال مراقبة فعالة على الحدود وعلى إصدار وثائق الهوية ووثائق السفر، ومن خلال اتخاذ التدابير اللازمة لمنع تزيف هذه الوثائق وتزويرها أو استخدامها بطرق احتيالية؛

ولما كان من المطلوب تعزيز وتكثيف التعاون بين الدول الأعضاء لمكافحة ومنع تزوير وثائق الهوية ووثائق السفر؛

ولما كان نطاق تركيز الجرائم على المستوى العالمي يتحول بشكل متزايد من تزوير وثائق السفر إلى التزوير في شؤون الهوية؛

ولما كانت وثائق سفر اتفاقية الأمم المتحدة (CTDs) تمثل وثائق السفر التي يجب على الدول الأطراف في اتفاقية عام ١٩٥١ المتعلقة بوضع اللاجئين ("اتفاقية عام ١٩٥١") واتفاقية عام ١٩٥٤ المتعلقة بوضع الأشخاص العديمي الجنسية ("اتفاقية عام ١٩٥٤") أن تمنحها للاجئين أو للأشخاص العديمي الجنسية المقيمين على أراضيها بصورة قانونية (انظر المادة ٢٨ في كلتا الاتفاقيتين)، وتمثل على هذا النحو وثائق السفر المنصوص عليها في المعاهدتين الدوليتين فيما يتعلق بالأشخاص المستفيدين من الوضع المعترف به على الصعيد الدولي؛

ولما كانت الإيكاو وقد وضعت دليل المفاتيح العامة لفحص وتدقيق جوازات السفر المقروءة آلياً المعززة بالقياسات البيولوجية (الجوازات الالكترونية)، بما يعزز أمن هذه الجوازات وسلامة عمليات مراقبة الحدود؛

ولما كانت الدول الأعضاء تطلب من برامج الإيكاو المساعدة الفنية والمساعدة على بناء القدرات من أجل تعزيز برامجها في تحديد هوية المسافرين ومراقبة الحدود؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول الأعضاء على العمل، من خلال برامجها في مجال وثائق السفر ومراقبة الحدود، على تحديد هوية الأفراد بذاتهم وذلك من أجل الارتقاء بفوائد الأمن والتسهيلات إلى الحد الأقصى، بما في ذلك منع أفعال التدخل غير المشروع وغيرها من التهديدات التي يواجهها الطيران المدني؛

٢- **تحث** الدول الأعضاء على تنفيذ الإجراءات والأدوات الصارمة للحفاظ على أمن وسلامة مستندات الهوية الأساسية؛

٣- **تحث** الدول الأعضاء على أن تكثف جهودها من أجل وضع وتنفيذ نظام متين في مجال إدارة شؤون الهوية ومن أجل المحافظة على أمن وسلامة عملية إصدار وثائق السفر؛

- ٤- **تحت** الدول الأعضاء على تكثيف جهودها لإنشاء وتنفيذ نظام تحقق من سلامة جوازات السفر الإلكترونية، لا سيما بواسطة قراءة توقيعاتها الإلكترونية والتحقق من صلاحيتها؛
- ٥- **تطلب** إلى المجلس أن يكلف الأمانة العامة بتنفيذ استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين وذلك من أجل مساعدة الدول الأعضاء على تحديد هوية الأفراد بذاتهم، وتعزيز أمن وسلامة وثائق السفر الخاصة بهم وعمليات مراقبة الحدود؛
- ٦- **تطلب** إلى الدول الأعضاء أن تكثف جهودها للمحافظة على أمن وسلامة وثائق السفر الخاصة بها وعمليات مراقبة الحدود وأن تساعد بعضها بعضاً في هذه المسائل؛
- ٧- **تحت** الدول الأعضاء التي لم تصدر بعد جوازات السفر المقروءة آلياً طبقاً للمواصفات الواردة في الجزء الأول الرابع من الوثيقة Doc 9303 على أن تبادر إلى إصدارها؛
- ٨- **تحت** تذكر الدول الأعضاء بأن تكفل سحب الجوازات غير المقروءة آلياً من التداول؛
- ٩- **تُذكر** الدول الأعضاء بأن تتأكد عند إصدار وثائق سفر اللاجئين والأشخاص العديمي الجنسية ("وثائق سفر اتفاقية الأمم المتحدة") من كونها وثائق مقروءة آلياً، طبقاً للمواصفات الواردة في الوثيقة Doc 9303؛
- ١٠- **تُذكر** الدول الأعضاء بوضع الضوابط للتصدي لحالات سرقة وثائق السفر الفارغة واختلاس وثائق السفر الصادرة حديثاً؛
- ١١- **تحت** الدول الأعضاء التي تحتاج إلى المساعدة في وضع نظم فعالة وناجعة لتحديد هوية المسافرين ومراقبة حدودها على الاتصال بالإيكاو دون تأخير؛
- ١٢- **تطلب** إلى المجلس أن يضمن أن تظل المواصفات والمواد الإرشادية الواردة في الوثيقة Doc 9303 - وثائق السفر المقروءة آلياً، مواكبة للتطورات في ضوء التقدم التكنولوجي؛
- ١٣- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل النظر في الحلول التكنولوجية التي تهدف إلى تعزيز الأمن وتسهيل المراقبة على الحدود مع تحسين عملية تخليص الإجراءات، مثل بوابات المراقبة الآلية على الحدود؛
- ١٤- **تطلب** إلى المجلس تحديث "دليل إصدار وثائق سفر اتفاقية الأمم المتحدة المقروءة آلياً للاجئين والأشخاص العديمي الجنسية" الخاص بالإيكاو والمفوضية السامية للأمم المتحدة لشؤون اللاجئين (UNHCR)؛
- ١٥- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل العمل على زيادة تعزيز أمن وسلامة أنشطة تحديد هوية المسافرين وعمليات مراقبة الحدود، ووضع الإرشادات لمساعدة الدول الأعضاء على تحقيق المزيد من هذه الأهداف؛
- ١٦- **تحت** المجلس على استكشاف سبل تكثيف أنشطة المساعدة والدعم في بناء القدرات للدول الأعضاء في مجالي تحديد هوية المسافرين ومراقبة الحدود، بما في ذلك قيام الإيكاو بدور ريادي في المجتمع الدولي لتسهيل وتنسيق مثل هذه المساعدة؛
- ١٧- **تحت** جميع الدول الأعضاء على الانضمام إلى دليل المفاتيح العامة للإيكاو واستخدام المعلومات المتاحة في هذا الدليل للتحقق من صحة وثائق السفر الإلكترونية المقروءة آلياً في عمليات مراقبة الحدود؛

- ١٨- **تذكّر** الدول الأعضاء التي لا تقدم بشكل منتظم وفي الوقت المناسب بيانات عن وثائق السفر المسرّقة والمفقودة والمغلة إلى الإنتربول لإيداعها في قاعدة بيانات وثائق السفر المسرّقة والمفقودة (SLTD) بتقديم تلك البيانات؛
- ١٩- **تحث** الدول الأعضاء على أن تتحقق - إن لم تقم بذلك بعد - على نقاط مراقبة حدودها للدخول والمغادرة، من وثائق السفر الخاصة بالأشخاص الذين يسافرون عبر حدود الدول، من خلال مقارنتها بمضمون قاعدة بيانات الإنتربول لوثائق السفر المسرّقة والمفقودة (SLTD).
- ٢٠ **تحث** الدول الأعضاء على أن تنشئ آليات تتسم بالفعالية والكفاءة بهدف تنفيذ عمليات إيداع البيانات في قاعدة بيانات وثائق السفر المسرّقة والمفقودة (SLTD) وعمليات استخراج المعلومات منها.

المرفق (ج)

الإجراءات الوطنية والدولية والتعاون على مسائل التسهيلات

- لما كانت** الحاجة تقضي بأن تتخذ الدول الأعضاء إجراءات مستمرة لتحسين فعالية وكفاءة عمليات تخليص الإجراءات؛
- ولما كان** إنشاء برامج التسهيلات الوطنية واللجان المعنية بالتسهيلات وتشغيلها بفعالية يمثل وسيلة ناجحة لإدخال التحسينات اللازمة؛
- ولما كان** التعاون على مسائل التسهيلات بين الدول الأعضاء ومع مختلف الأطراف الوطنية والدولية التي تهمها شؤون التسهيلات قد عاد بالنفع على جميع المعنيين؛
- وحيث أن** هذا التعاون قد أصبح حيويًا بعد تعدد النظم غير الموحدة لتبادل المعلومات عن المسافرين مما أثر سلبياً على جدوى قطاع النقل الجوي؛
- ولما كان** خطر انتقال الأمراض السارية عن طريق النقل الجوي في شتى أنحاء العالم قد ازداد في الأعوام الماضية؛
- ولما كان** الملحق التاسع ينص على توفير التسهيلات فيما يتعلق بتقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسره؛
- فإن الجمعية العمومية:**

- ١- **تحث** الدول الأعضاء على إنشاء برامج التسهيلات الوطنية واللجان المعنية بالتسهيلات والاستعانة بها، واعتماد سياسات للتعاون على الصعيد الإقليمي مع الدول المجاورة؛
- ٢- **تحث** الدول الأعضاء على المشاركة في برامج التسهيلات الإقليمية ودون الإقليمية للمنظمات الدولية الحكومية الأخرى المعنية بالطيران؛
- ٣- **تحث** الدول الأعضاء على أن تتخذ جميع التدابير الضرورية من خلال برامج التسهيلات الوطنية واللجان المعنية بالتسهيلات أو بالوسائل الملائمة الأخرى للقيام بما يلي:
- أ) المواظبة على استعراض اهتمام جميع الهيئات المختصة في حكوماتها الخاصة بكل منها، للحاجة إلى ما يلي:

(١) جعل القواعد والممارسات الوطنية متوافقة مع أحكام الملحق التاسع ومقاصده؛

(٢) إيجاد الحلول المناسبة للمشاكل اليومية في مجال التسهيلات؛

ب) المبادرة إلى تنفيذ إجراءات المتابعة الضرورية؛

٤- **تبحث** الدول الأعضاء على أن تشجع برامج ولجان التسهيلات الوطنية أو برامج ولجان التسهيلات الأخرى على دراسة مشاكل التسهيلات، وأن تتسق نتائج هذه الدراسات مع النتائج التي توصلت إليها الدول الأعضاء الأخرى التي ترتبط معها بصلات في مجال الطيران؛

٥- **تبحث** الدول الأعضاء المتجاورة والمتاخمة على أن تتشاور فيما بينها بشأن المشاكل المشتركة التي قد تواجهها في مجال التسهيلات، كلما تبيّن أن تلك المشاورات قد تؤدي إلى حل موحد لتلك المشاكل؛

٦- **تبحث** الدول الأعضاء والمشغلين الجويين ومشغلي المطارات على أن يواصلوا التعاون على نحو مكثف بشأن ما يلي:

أ) تحديد مشاكل التسهيلات وحلها؛

ب) وضع ترتيبات تعاونية لمنع تهريب المخدرات والهجرة غير الشرعية والأمراض السارية وغيرها من الأخطار التي تهدد المصالح الوطنية؛

٧- **تبحث** الدول الأعضاء على أن تدعو مشغلي الطائرات والمطارات واتحاداتهم إلى المشاركة في النظم الإلكترونية لتبادل البيانات، وذلك لتحقيق أعلى مستويات الكفاءة في معالجة البضائع في المطارات الدولية؛

٨- **تبحث** الدول الأعضاء على أن تنفذ أحكام الملحق التاسع لتيسير تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسْرهم؛

٩- **تبحث** الدول الأعضاء ومشغلي الطائرات والمطارات على أن يبذلوا، بالتعاون مع المنظمات الدولية المهمة، جميع الجهود الممكنة لتعجيل عمليات مناولة البضائع الجوية وتخليص إجراءاتها، وأن يضمنوا أمن سلسلة الإمدادات الدولية؛

١٠- **تبحث** الدول الأعضاء على إجراء الحوار وإقامة التعاون بين التسهيلات الوطنية والإقليمية والهيئات المتعلقة بالأمن.

المرفق (د)

نظم تبادل بيانات الركاب

لما كان من الضروري أن تواصل الدول الأعضاء العمل على تحسين فعالية وكفاءة عملية تخليص الإجراءات؛

ولما كان مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة قد أهاب، في الفقرة ٩ من القرار ٢١٧٨ (٢٠١٤)، بالدول الأعضاء أن تلتزم شركات الطيران العاملة في أراضيها بتقديم معلومات مسبقة عن المسافرين إلى السلطات الوطنية المختصة كي تتمكن من اكتشاف حالات قيام الأفراد الذين حددتهم اللجنة المنشأة عملاً بالقرارين ١٢٦٧ (١٩٩٩) و١٩٨٩ (٢٠١١) ("اللجنة") بمغادرة أراضيها، أو محاولة دخول تلك الأراضي أو عبورها على متن طائرات مدنية، وأهاب كذلك بالدول الأعضاء أن تبلغ اللجنة

بأي عملية مغادرة لأراضيها أو أي محاولة من هذا القبيل لدخولها أو عبورها من قبل هؤلاء الأفراد، وأن تطلع دولة الإقامة أو الجنسية على هذه المعلومات حسب الاقتضاء ووفقاً للقانون الداخلي والالتزامات الدولية".

فإن الجمعية العمومية:

١ - تحث الدول الأعضاء على دعوة مشغلي الطائرات الذين يوفر خدمات النقل الجوي الدولية إلى المشاركة في نظم تبادل البيانات الإلكترونية عن طريق توفير معلومات مسبقة عن الركاب من أجل تحقيق أقصى مستويات الكفاءة في معالجة حركة المسافرين في مباني المطارات الدولية؛

٢ - تحث الدول الأعضاء، في استخدامها لنظم تبادل البيانات الإلكترونية، على ضمان أن تكون شروط بيانات المسافرين مطابقة للقواعد القياسية الدولية التي تعتمد وكالات الأمم المتحدة المختصة لهذا الغرض، وضمان أمن تلك البيانات ومعالجتها معالجة منصفة وصيانتها؛

٣ - تحث الدول الأعضاء على التعاضد وتبادل أفضل الممارسات، حسب الاقتضاء، مع الدول الأعضاء الأخرى من أجل إنشاء نظم تبادل بيانات الركاب.

٣٩-٢١: معالجة المعدل المنخفض لاستجابة الدول الأعضاء لكتب المنظمة الموجهة إلى الدول

حيث إن المادة ٣٧ من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" (اتفاقية شيكاغو) تطلب من المنظمة اعتماد وتعديل القواعد القياسية والتوصيات الدولية والإجراءات الدولية الموصى بها وأن تتعاون كل دولة متعاقدة لبلوغ أقصى درجة ممكنة من التوحيد في الأنظمة والممارسات في جميع الأمور التي يؤدي فيها هذا التوحيد إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها؛

وإقراراً بأن كتاب المنظمة هو الوسيلة التي تقوم رسمياً من خلالها المنظمة، تحت سلطة الأمانة العامة، بتعميم قواعدها القياسية وتوصياتها وسياساتها على دولها الأعضاء والتفاعل مع الجهات المعنية الأخرى؛

وإذ يساورها القلق لأن المعدل المنخفض لاستجابة الدول الأعضاء لكتب المنظمة هو مسألة قائمة منذ وقت طويل ويمكن أن تؤثر سلباً على الوفاء بالالتزامات بمقتضى المواد ٣٧ و ٣٨ و ٥٤ و ٥٧ و ٩٠ من اتفاقية شيكاغو؛

وتذكّر بأن القرار ٢٩-٣ حثّ الدول على الاستجابة لطلبات مجلس الإيكاو بخصوص تقديم التعليقات والموافقة أو عدم الموافقة على القواعد التي تقترحها الإيكاو، وذلك لمنع اتخاذ قرارات على أساس عدد قليل من الردود؛

فإن الجمعية العمومية:

١ - تدعو الدول الأعضاء لأن تؤكد مجدداً ضرورة التزامها بالاستجابة لكتب المنظمة التي تصدرها الإيكاو وذلك بشكل كامل وفي الوقت المناسب والتشارك في أفضل الممارسات والوفاء بالتزامها في هذا الشأن، من خلال مكاتب الإيكاو الإقليمية و/أو اللجان الإقليمية للطيران المدني، وذلك من أجل تعزيز التحسين المستمر، وتعبئة الموارد وبناء القدرات داخل الدول الأعضاء وذلك بالاقتران مع مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب"؛

- ٢- **توجّه** الأمانة العامة لتنفيذ خطة سمات للسجل لكتب المنظمة تحدد الفئة والأولية والفرع المعرفي أو الموضوع واحتياجات الاستجابة، لتسهيل المعالجة المحسنة لكتب المنظمة بواسطة الدول الأعضاء والمرسل إليهم الآخرين؛
- ٣- **تطلب** من الأمانة العامة أن تستعرض وأن تراجع، حسب الضرورة، شكل كتب المنظمة والنشرات الإلكترونية، بما في ذلك الشكل العام للتصميم، كوسيلة لإيصال مضمونها إلى الدول الأعضاء والمرسل إليهم الآخرين بمزيد من الفعالية؛
- ٤- **تطلب** من الأمانة العامة استكشاف وتطبيق ما يلزم من أدوات اتصالات جديدة، بما في ذلك الحلول القائمة على الإنترنت كوسيلة لتحسين الاتصال والتفاعل مع الدول الأعضاء والمرسل إليهم كتب المنظمة الآخرين وتسجيل الردود في نظام الايكاو لإدارة السجلات؛
- ٥- **تكلف** الأمانة العامة بتنفيذ نظام آلي متفاعل على الشبكة الإلكترونية قادر على تقديم تقارير عن معدلات الاستجابة لكتب المنظمة، وبذلك يحسن وضوح مدى استجابة الدول الأعضاء لكتب المنظمة، حسب الأقاليم أو عالمياً، وتعزيز التوعية وبناء القدرات فيما بين الدول؛
- ٦- **تكلف** الأمانة العامة بإدخال إجراءات متابعة في جميع المكاتب الإقليمية للايكاو، والعمل عند الضرورة على إدراجها في دليل المكاتب الإقليمية، كوسيلة لتعزيز إحاطة جهات الاتصال داخل الدول الأعضاء والتفاعل معها في مجال اعتمادها حيث تكون الاستجابات منخفضة أو منعدمة، والاستفادة من وجود مندوبين في مقر الايكاو لتناول هذه المسألة أيضاً؛
- ٧- **تكلف** المجلس برصد وتحليل معدل الاستجابة لكتب المنظمة دورياً وتقديم توصيات عندما يكون معدل استجابة الدول الأعضاء دون المتوسط العالمي؛
- ٨- **تدعو** الدول الأعضاء للنظر في تحديد جهات اتصال للتنسيق الداخلي (على مستوى الدولة) ومتابعة كتب المنظمة والاستعراض باستمرار لدليل الايكاو للمديرين العامين للطيران المدني وضمان المواظبة على تحديث معلومات التواصل مع الجهات المرسل إليها كتب المنظمة مع إبلاغ الايكاو بالتغييرات بشكل كامل وفي الوقت المناسب؛
- ٩- **تطلب** من الأمانة العامة بإجراء حملة توعية موجهة إلى الدول الأعضاء، من خلال المكاتب الإقليمية، والمؤتمرات الإقليمية للمديرين العامين للطيران المدني و/أو غيرها من المحافل مثل اللجان الإقليمية للطيران المدني، وذلك لزيادة مستوى الوعي بأهمية الاستجابة لجميع الكتب التي توجهها المنظمة والاحتفاظ بأحدث المعلومات للاتصال.

٣٩-٢٢: صياغة وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) وإجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS) والإبلاغ عن الاختلافات

حيث إن المادة ٣٧ من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" تطلب من كل دولة عضو أن تتعاون لتحقيق أعلى درجة من التوحيد في القواعد والتوصيات التي تخص كل المسائل التي يؤدي توحيدها إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها؛

ولما كانت المادة ٣٧ من الاتفاقية تطلب من المنظمة أن تصدر وتعديل القواعد والتوصيات والإجراءات الدولية، وتحدد الغرض من ذلك العمل والأمور التي يتناولها، ولما كانت المواد ٣٨ و ٥٤ و ٥٧ و ٩٠ من تلك الاتفاقية تتضمن أحكاماً إضافية في هذا الصدد؛

وحيث إن أي دولة عضو لا تستطيع الالتزام بأي قاعدة دولية أو إجراء دولي، أو ترى من الضروري اتباع نظم أو أساليب تختلف عنها، ملزمة طبقاً للمادة ٣٨ من الاتفاقية بأن ترسل إخطاراً بذلك على الفور إلى الايكاو؛

ولما كانت الجمعية العمومية قد استصوبت وضع سياسات معينة لاتباعها في الامتثال لهذه الأحكام من الاتفاقية؛

وإذ تسلم بأن التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية يعزز سلامة الطيران المدني الدولي وأمنه وتنميته المستدامة؛

وتسلم بأهمية تيسير حصول جميع الجهات المعنية على المعلومات عن الاختلافات في التوقيت المناسب لتعزيز سلامة الطيران المدني الدولي وانتظامه وكفاءته؛

وتلاحظ أن العديد من الدول الأعضاء تواجه صعوبات في الوفاء بالتزاماتها بموجب المادتين ٣٧ و ٣٨ من الاتفاقية ومواكبة ونيرة التعديلات في الملاحق؛

وتسلم بأن الإرشادات الفنية الحديثة التي توفرها الايكاو تشكل مساعدة قيمة للدول الأعضاء فيما يتصل بالتنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والخطط الإقليمية؛

وتسلم بأن هناك حاجة إلى الكثير من الموارد من أجل إعداد ومتابعة جميع مواد الايكاو الإرشادية الفنية الخاصة بالقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية؛

وتلاحظ زيادة عدد الاختلافات المبلغ عنها إلى الايكاو؛

وتسلم بأن هناك حاجة ماسة للتماس واستخدام كافة الوسائل المتاحة لتشجيع الدول الأعضاء ومساعدتها على التغلب على المصاعب التي تعترض تنفيذها للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية؛

وتسلم بتزايد تنفيذ قاعدة قياسية عالمياً من خلال وضع عملية تطوير تشجع على مراعاة وجهات النظر فيما بين جميع الدول والجهات المعنية في قطاع الطيران.

فإن الجمعية العمومية:

١- تدعو الدول الأعضاء إلى إعادة تأكيد التزامها بالامتثال للالتزامات التي تنص عليها المادتان ٣٧ و ٣٨ من الاتفاقية؛

٢- تقرر أن تُعدل حسب الاقتضاء القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية كي تواكب تغير الاحتياجات والتقنيات وتصبح، ضمن جملة أمور، أساساً سليماً للتخطيط والتنفيذ على الصعيدين العالمي والإقليمي؛

٣- توافق، دون الإخلال بأحكام المادة السابقة، على أنه يجب توفير قدر عالٍ من الاستقرار في القواعد والتوصيات لتمكين الدول الأعضاء من المحافظة على استقرار لوائحها الوطنية. ولهذه الغاية يجب أن تقتصر التعديلات على ما يهم السلامة والانتظام والكفاءة دون إدخال تعديلات على أسلوب التحرير ما لم تكن ضرورية؛

٤- تؤكد من جديد على أنه يجب أن تصاغ القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها بعبارات واضحة وبسيطة ووجيزة. ويجب أن تشمل القواعد والتوصيات على أحكام عامة وصلت إلى مرحلة النضج والاستقرار، وأن تحدد الشروط المتعلقة بالتشغيل والأداء وتحدد أيضاً المستويات المطلوبة للسلامة والانتظام والكفاءة. ويجب أن تُترجم في التوقيت المناسب

إلى جميع لغات عمل المنظمة الموصفات الفنية الداعمة، عند إعدادها من قبل الايكاف، وأن وتوضع في وثائق منفصلة بقدر المستطاع؛

٥- **تكلف** المجلس بأن يعتمد، لدى إعداد القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية ومواد الايكاف الإرشادية الفنية، إلى أقصى حد ملائم، على أعمال الهيئات الأخرى المكلفة بوضع القواعد بشرط التحقق من صحتها واعتمادها على النحو الوافي. ويمكن للمجلس أن يعتبر المواد التي تصدرها تلك الهيئات المعنية بوضع القواعد مواد مناسبة من حيث استيفائها لشروط الايكاف؛ وينبغي في تلك الحالة الإشارة إليها في وثائق الايكاف؛

٦- **تقرر** أنه في حدود مقتضيات السلامة والانتظام والكفاءة، يجب أن تكون القواعد والتوصيات الدولية التي تحدد التجهيزات والخدمات الواجب توفيرها وليدة توازن سليم بين ما يقتضيه التشغيل من تجهيزات وخدمات وبين ما يترتب على هذا التوفير من آثار اقتصادية؛

٧- **تكلف** المجلس بأن يستشير الدول الأعضاء بشأن اقتراحات تعديل القواعد والتوصيات وإجراءات خدمات الملاحة الجوية قبل أن يبت فيها، باستثناء الحالات التي يرى فيها المجلس أن من الضروري اتخاذ إجراء عاجل. وعلاوة على ذلك، يجوز للمجلس أن يتخذ قراره بشأن الموصفات الفنية بدون استشارة الدول الأعضاء، وذلك بشرط التحقق من صحتها واعتمادها على النحو الوافي. ومع ذلك يجب توفير هذه المواد للدول الأعضاء بناء على طلبها.

٨- **تقرر** أنه يجب أن تحدد تواريخ بدء سريان تعديلات القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية بما يتيح للدول الأعضاء مهلة كافية لتنفيذها.

٩- **توافق** على أنه لا يجوز تعديل أي ملحق أو وثيقة من وثائق إجراءات خدمات الملاحة الجوية أكثر من مرة واحدة في السنة التقويمية.

١٠- **تذكّر** الدول الأعضاء بالشرط المفروض بموجب الملحق ١٥ بأن تنشر في أدلة طيرانها أي اختلافات هامة وأن تدرج ترجمة إنجليزية للأجزاء معبراً عنها بصياغة واضحة.

١١- **تشجّع** الدول الأعضاء على استخدام نظام الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات (EFOD) عند إبلاغ الايكاف عن اختلافاتها.

١٢- **تكلف** الأمين العام بمواصلة تحسين نظام الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات (EFOD) ومساعدة الدول الأعضاء على التحول من العمليات القائمة على الورق إلى استخدام نظام الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات.

١٣- **توجّه** المجلس بأن يقوم برصد وتحليل الاختلافات القائمة بين قواعد وممارسات الدول الأعضاء والقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، وذلك بهدف التشجيع على إزالة الاختلافات لصالح سلامة وانتظام وكفاءة الملاحة الجوية، واتخاذ الإجراءات المناسبة.

١٤- **تكلف** المجلس بأن يستكشف إمكانيات إتاحة الحصول بمزيد من السهولة على المعلومات عن الاختلافات لجميع الجهات المعنية وتقييم الآلية والشكل المناسبين لتقديم المعلومات.

١٥- **تقرر** أنه يجب تشجيع الدول الأعضاء ومساعدتها بكل الوسائل المتاحة على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية وتزويدها بأسرع ما تيسر بالمزيد من الإرشادات فيما يتعلق بالإبلاغ عن الاختلافات ونشرها.

- ١٦- **تهيب** بجميع الدول الأعضاء القادرة على أن تقدم للدول الطالبة للمساعدة تعاوناً فنياً في شكل موارد مالية وفنية، لتمكينها من الاضطلاع بالتزاماتها بموجب المادتين ٣٧ و ٣٨ من الاتفاقية.
- ١٧- **تكلف** الايكاو بترتيب الأولويات للاستمرار في تحديث محتويات الأدلة الفنية الصادرة عن الايكاو، ووضع المواد الإرشادية الإضافية بما يحقق أقصى قدر من الفائدة للدول الأعضاء في تخطيطها وتنفيذها للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية.
- ١٨- **تقرر** أن الإجراءات المرتبطة بهذا القرار تمثل إرشادات الغرض منها تسهيل وضمان تنفيذ هذا القرار.
- ١٩- **تحث** الدول الأعضاء على استعراض إجراءاتها المرتبطة بإعداد القواعد والتوصيات الدولية بغرض تعزيز مشاركة مجموعة من الجهات المعنية في قطاع الطيران على نطاق أوسع؛
- ٢٠- **وتطلب** إلى الإيكاو أن تنتظر في إعداد استراتيجية انتقالية وتواصلية طوال مرحلتَي التخطيط والتنفيذ بالنسبة للدول الأعضاء، التي ينبغي بدورها أن تيسر التواصل مع الجهات المعنية، على أن تشمل عملية الاتصال بالمجموعات المتعددة من أصحاب المصلحة.
- ٢١- **تكلف** الإيكاو بتعزيز دور مكاتبها الإقليمية في تيسير ورصد عملية استعراض تعديل القواعد والتوصيات الدولية.
- ٢٢- **تدعو** جميع الدول الأعضاء إلى الرد على الكتب التي توجهها إليها الايكاو بشأن التعديلات المقترح إدخالها على الملاحق وعلى وثائق إجراءات خدمات الملاحة الجوية(PANS).
- ٢٣- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٨-١١

٣٩-٢٣ : مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"

لما كانت المادة ٤٤ من "اتفاقية الطيران الدولي المدني" تنص على أنه ضمن غايات وأهداف الإيكاو العمل على تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وعلى تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي لكي تلبي احتياجات شعوب العالم إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والاقتصاد؛

ولما كانت المنظمة قد وضعت، من أجل تحقيق هذه الأهداف، أهدافاً استراتيجية بشأن السلامة وسعة وكفاءة الملاحة الجوية والأمن والتسهيلات والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي وحماية البيئة؛

وإذ تذكر بقرارات الجمعية العمومية العديدة، بما فيها القرارات ٣٨-٥ و ٣٨-١١ و ٣٨-١٢ و ٣٨-١٥ و ٣٨-١٦ و ٣٨-١٧ و ٣٣-٩، تحث الدول على تعزيز تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو؛

وتقرر أن جميع الدول ينبغي أن تنفذ تنفيذاً فعالاً القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو وسياسات المنظمة لكي تتمتع جميع الدول بشبكات نقل جوي تتسم بالسلامة والأمن والكفاءة والجدوى الاقتصادية والاعتبارات البيئية في قطاع النقل الجوي بحيث تدعم التنمية المستدامة والازدهار الاجتماعي والاقتصادي، مما يؤدي في نهاية المطاف إلى خلق الصداقة والتفاهم والحفاظ عليهما فيما بين أمم العالم وشعوبه؛

ولما كانت نتائج البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وأنشطة البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران تواصل الإشارة إلى تعرض الكثير من الدول لصعوبات في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو؛

وإذ تُسَلَّم بأن الدول ليست قادرة دائماً على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية تنفيذاً فعالاً وفي الوقت المناسب وبالمعدل الذي اعتمدته الإيكاو، وذلك نتيجة لتفاوت مستويات القدرات للامتنثال بصورة مستمرة للقواعد والتوصيات الدولية؛

وتدرك أن المجلس وضع "مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب"؛

وتدرك أن النجاح في تنفيذ مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" يعزّز شبكات النقل الجوي في الدول ويندرج في سياق تحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة؛

وتدرك أن أفضل طريقة لتحقيق المزيد من التقدم في تحسين الطيران المدني، بما في ذلك الموارد البشرية والمالية الفعالة لتنفيذ أنشطة المساعدة المصممة لتناسب مع احتياجات كل دولة، يكون من خلال نهج تعاوني ومنسق بالشراكة مع جميع الجهات المعنية؛

وتقرّ بأن جميع آليات وأنشطة المساعدة التابعة للإيكاو لها هدف مشترك وهو دعم التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية والسياسات؛

إن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- **تحث جميع الدول على تأييد مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"؛**
- ٢- **تحث الدول الأعضاء على تحسين شبكات طيرانها المدني بواسطة المشاركة النشطة في أعمال الإيكاو والتنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو وسياسات المنظمة لكي تعزز الازدهار المحلي والإقليمي المستدام ولكي تستفيد على نحو كامل من تحسين شبكة الربط الجوي العالمي؛**
- ٣- **تطلب من المجلس مواصلة تركيز أوساط الطيران على إسهام وقيمة الطيران على الصعيد العالمي من خلال دعم الجهود المبذولة في إطار مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب ومنتديات الطيران العالمية التابعة للإيكاو في المستقبل؛**
- ٤- **تُكَلِّف الأمانة العامة بتنسيق وتيسير وتنفيذ برامج المساعدة الشاملة، بالشراكة مع جميع الجهات المعنية، التي تساعد الدول الأعضاء في تحسين شبكات طيرانها المدني وقدراتها الخاصة بالمراقبة؛**
- ٥- **تحث الدول الأعضاء وقطاع الطيران والمؤسسات المالية والجهات المانحة وغيرها من الجهات المعنية على التنسيق والتعاون فيما بينها ومن خلال الإيكاو، ودعم تنفيذ أنشطة المساعدة بما يتماشى مع الأولويات العالمية والإقليمية التي أرستها الإيكاو، ومن ثم تجنب ازدواجية الجهود؛**
- ٦- **تحث الدول الأعضاء والمنظمات الدولية والإقليمية والمؤسسات المالية على استخدام أدوات وخدمات صنع القرار القائمة على البيانات من أجل المساعدة في تحديد أوجه القصور في الطيران وتنفيذ مشروعات وبرامج الإيكاو ووضع الحلول وإعداد دراسات الجدوى، وتحديد التمويل اللازم لتيسير البحث عن الجهات المانحة والمستثمرة الممكنة؛**
- ٧- **تشجّع الدول الأعضاء على إدراج عناصر التدريب وبناء القدرات في مشاريعها لتطوير البنى الأساسية الخاصة بالطيران بغرض تعزيز سلطات الطيران المدني وقدراتها الإشرافية؛**

- ٨- تشجّع الدول الأعضاء على إقامة الشراكات مع الدول الأعضاء الأخرى وقطاع الطيران والمؤسسات المالية والجهات المانحة والجهات المعنية الأخرى من خلال الإيكاو من أجل تعزيز شبكات طيرانها المدني وقدراتها الإشرافية؛
- ٩- تشجّع الدول الأعضاء على استخدام مؤتمرات الإيكاو للمفاوضات بشأن الخدمات الجوية والاستفادة منها، باعتبارها منتدى مفتوحاً للدول الأعضاء للتفاوض وإبرام اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية والمتعددة الأطراف، مما يساهم في تحسين روابط النقل الجوي وبالتالي تنمية السياحة والتجارة والاقتصادات الوطنية والعالمية؛
- ١٠- تناشد جميع الدول الأعضاء والشركاء المعنيين القادرين على تزويد الدول المحتاجة بالموارد المالية والفنية من أجل مساعدتها في تعزيز شبكات طيرانها المدني بواسطة تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية والوفاء بمسؤولياتها في مجال المراقبة؛
- ١١- تُكلّف الأمانة العامة بمواصلة تعزيز آليات التنفيذ والتقييم المنسقة والشاملة من أجل مساعدة الدول في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو وسياسات المنظمة وخططها وبرامجها؛
- ١٢- تطلب إلى الأمانة العامة التنسيق مع الدول والمنظمات الدولية وقطاع الطيران والجهات المانحة بشأن تنفيذ أنشطة المساعدة بواسطة إنشاء شراكات من خلال شبكة الإيكاو لتطوير الطيران؛
- ١٣- تطلب إلى الأمانة العامة الاتصال بالدول والمؤسسات المالية لتأمين دعمها من أجل تعزيز سلامة نظام الطيران العالمي وأمنه وكفاءته؛
- ١٤- تحث قطاع الطيران والمؤسسات المالية على وضع وتقديم إلى الإيكاو خطط عملها الخاصة من أجل دعم تنفيذ هذا القرار على النحو الكامل.

٣٩-٢٤: استراتيجية الحد من مخاطر الكوارث وآليات التصدي لها في قطاع الطيران

حيث إن المادة ٤٤ من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" تنص على أن أحد أهداف وغايات الإيكاو هو تعزيز التخطيط والتنمية في قطاع النقل الجوي الدولي من أجل تلبية احتياجات شعوب العالم إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصاد؛

وحيث إن الجمعية العامة للأمم المتحدة أيدت إعلان سندي وإطار سندي للحد من مخاطر الكوارث للفترة ٢٠١٥-٢٠٣٠ الذي اعتمد في مؤتمر الأمم المتحدة العالمي الثالث المعني بالحد من مخاطر الكوارث؛

وإذ تضع في اعتبارها أن الكوارث الطبيعية تلحق أضراراً بالبنى التحتية الاجتماعية والاقتصادية لكافة البلدان، وأن عواقب الكوارث الطبيعية على المدى الطويل شديدة بوجه خاص على البلدان النامية وتعيق تنميتها المستدامة؛

وتضع في اعتبارها أن الدول هي المسؤول الأساسي عن الوقاية من مخاطر الكوارث والحد منها وأن أي رد تضطلع به المنظمة ينبغي أن توجّهه، وتشترك فيه، الدولة أو الدول المتأثرة؛

وتقر بأن الملاحق الأول - "إجازة العاملين" والسادس - "تشغيل الطائرات" والتاسع - "التسهيلات" والحادي عشر - "خدمات الحركة الجوية" والرابع عشر - "المطارات" والتاسع عشر - "إدارة السلامة" تتضمن قواعد وتوصيات دولية للدول تتعلق بالتخطيط والتصدي لحالات الطوارئ، بالإضافة إلى إجراءات مراقبة الحدود المتعلقة برحلات الإغاثة إثر وقوع الكوارث الطبيعية أو الناجمة عن الأنشطة البشرية؛

وتقرّر بأن الحد من مخاطر الكوارث هو وظيفة هامة من وظائف منظومة الأمم المتحدة وينبغي أن يحظى باهتمام متواصل، وتشدد على الحاجة إلى أن يبرهن المجتمع الدولي على العزيمة السياسية القوية اللازمة من أجل الاستفادة من المعارف العلمية والفنية للحد من التأثير بالكوارث الطبيعية والمخاطر البيئية، مع مراعاة الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية؛

وتقرّر بأن لجميع الدول حاجة حيوية إلى بنى تحتية في قطاع الطيران قادرة على الصمود أمام الكوارث من أجل تشجيع التنمية الاجتماعية والاقتصادية والإسهام، في أوقات الشدة، في التوزيع الفعال وفي الوقت المناسب للمعونة؛

وتقرّر بأنه يمكن لكافة الدول الاستفادة من تطبيق استراتيجيات الحد من مخاطر الكوارث في خططها الاستراتيجية الخاصة بقطاع النقل الجوي.

إن الجمعية العمومية تقرّر ما يلي:

- ١- تحثّ الدول على الإقرار بالدور الهام لقطاع الطيران في سياق أنشطة الحد من مخاطر الكوارث على المستوى الوطني، بما في ذلك في خططها الاستراتيجية الخاصة بقطاع النقل الجوي؛
- ٢- تحثّ الدول على مراعاة أولويات الحد من مخاطر الكوارث مثلما وردت في إطار سندي للحد من مخاطر الكوارث للفترة ٢٠١٥-٢٠٣٠ لدى وضع الخطط الوطنية للاستجابة لحالات الطوارئ، وكذلك في الشروط المحددة في خطط الاستجابة لحالات الطوارئ لمقدمي خدمات الطيران؛
- ٣- توّجّز إلى المجلس بوضع سياسة للتصدي للأزمات واستراتيجية للحد من مخاطر الكوارث في قطاع الطيران؛
- ٤- توّجّز إلى المجلس بمساعدة الدول في تنفيذ استراتيجيات الحد من مخاطر الكوارث في قطاع الطيران مع إعطاء الأولوية لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية؛
- ٥- تكلف الأمانة العامة بوضع آلية للإيكاو، بالتنسيق مع الدول المتأثرة والدول المجاورة لها، من أجل التصدي للأزمات وتقديم المساعدة؛
- ٦- تكلف الأمانة العامة بمواصلة العمل التعاوني في إطار منظومة الأمم المتحدة لضمان تقديم المساعدة المنسقة وذات الجودة العالية في الوقت المناسب لجميع الدول حيث تشكل الخسائر الناجمة عن الكوارث خطراً على صحة الأشخاص وقدرتهم على تحقيق التنمية؛
- ٧- تكلف الأمانة العامة بضمان مشاركة الإيكاو، عند الاقتضاء وبما يتماشى مع أهدافها الاستراتيجية، في الآليات الملائمة القائمة من أجل دعم التنفيذ في مختلف القطاعات لإطار سندي للحد من مخاطر الكوارث للفترة ٢٠١٥-٢٠٣٠ وخطة عمل الأمم المتحدة بشأن الحد من مخاطر الكوارث من أجل الصمود.

٣٩-٢٥ : مساهمة الطيران في خطة عمل الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠

إن الجمعية العمومية،

إذ تسلّم بأن النقل الجوي يشكل محفزاً للتنمية المستدامة وأنه بمثابة حبل نجا لا غنى عنه لأقل البلدان نمواً وعلى وجه الخصوص البلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، لربطها بالعالم الخارجي؛

وتسلّم بأن الترابط عن طريق النقل الجوي يكتسب أهمية بالغة للتجانس الاقتصادي والاجتماعي والإقليمي للدول الأعضاء وسكانها؛

وتسلّم بأن المنافع المتأنتية من النقل الجوي لا يمكن تحقيقها إلا إذا توفّر للدول نظام للنقل الجوي يتسم بالسلامة والكفاءة والأمان والجدوى الاقتصادية والنجاعة البيئية؛

ولما كانت مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" تهدف إلى مساعدة الدول في تنفيذ توصيات الإيكاو وقواعدها القياسية وخططها وسياساتها وبرامجها، كما تهدف إلى التصدي لشواغل السلامة والأمن الرئيسية بغرض كفالة حصول جميع الدول على المنافع الاجتماعية والاقتصادية التي يوفرها النقل الجوي؛

ولما كانت الجمعية العامة للأمم المتحدة اعتمدت "تحويل عالمنا: خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠" التي تتضمن مجموعة من سبعة عشر هدفا عالميا مفضيا إلى التحول تدعمها ١٦٩ غاية توازن بين الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية والبيئية للتنمية المستدامة؛

وإذ تشير إلى أن نطاق وطموح خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ يستوجبان شراكة عالمية تجمع بين الحكومات والقطاع الخاص والمجتمع المدني ومنظومة الأمم المتحدة إلى جانب الجهات الفاعلة الأخرى بغرض تعبئة كافة الموارد المتاحة لتنفيذها؛

ولما كان تنفيذ أهداف الإيكاو الاستراتيجية في مجالات السلامة، وقدرات وكفاءة الملاحة الجوية، والأمن والتسهيلات، والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي، وحماية البيئة، يسهم في بلوغ أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة؛

١- تحثّ الدول الأعضاء على أن تعترف بالإسهامات الكبيرة للطيران في التنمية المستدامة التي تتحقق من خلال تشجيع العمالة والتجارة والسياحة ومجالات التنمية الاقتصادية الأخرى على المستوى الوطني والإقليمي والعالمي، وكذلك من خلال تيسير تقديم الاستجابة المخصصة للأغراض الإنسانية والكوارث في حالات الأزمات والطوارئ المتعلقة بالصحة العامة؛

٢- توجّه المجلس والأمانة العامة، في حدود اختصاصات كل منهما، لأن يثبتا أن الإيكاو تواصل أداء مهام مناصرة الطيران من خلال رفع مستوى الوعي في الدول الأعضاء، بما في ذلك السلطات المعنية خارج قطاع النقل الجوي، ومنظومة الأمم المتحدة، ومجتمع المانحين وجميع الأطراف المعنية الأخرى، بشأن مساهمات الطيران في التنمية المستدامة وبلوغ أهداف التنمية المستدامة؛

٣- تحثّ الدول الأعضاء على أن ترتقي بنظم النقل الجوي فيها من خلال التنفيذ الفعال لتوصيات الإيكاو وقواعدها الدولية وسياساتها، مع العمل في الوقت ذاته على إدماج النقل الجوي ضمن أهم أولويات خططها الإنمائية الوطنية مشفوعا بخطة استراتيجية محكمة لقطاع النقل الجوي، وخطط رئيسية للطيران المدني، بما يُفضي إلى بلوغ أهداف التنمية المستدامة؛

٤- توجّه الأمانة العامة أن تأخذ في الحسبان الاحتياجات والخصائص الخاصة لأقل البلدان نمواً، والبلدان النامية غير الساحلية، والدول الجزرية الصغيرة النامية؛ كما تم تحديدها في إطار الأمم المتحدة، عند تنسيق برامج المساعدة الرامية إلى تعزيز نظم النقل الجوي فيها، وإعطائها الأولوية وتيسيرها وتنفيذها؛

٥- توجّه الأمانة العامة لأن تواصل، حسب الاقتضاء، رصد واستعراض المساهمات المقدمة لبلوغ أهداف التنمية المستدامة من خلال تنفيذ أهداف الإيكاو الاستراتيجية وبرامج عملها؛

٦- **توجّه** الأمانة العامة لأن تكفل مشاركة الإيكاو، حسب الاقتضاء وبما يتواءم مع أهدافها الاستراتيجية، في الآليات المناسبة المصممة لدعم تنفيذ خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ لكي تعترف الدول الأعضاء بالطيران وإعطائه الأولوية في خططها الإنمائية؛

٧- **تطلب** إلى الأمانة العامة أن تعزز الشراكات القائمة وتبرم شراكات جديدة مع الدول الأعضاء، وصناعة الطيران، ومنظومة الأمم المتحدة، والمنظمات الدولية والإقليمية، والمؤسسات المالية، والمانحين والجهات المعنية الأخرى، لمساعدة الدول الأعضاء في النهوض بنظم النقل الجوي فيها بغرض الإسهام، في نهاية المطاف، في بلوغ أهداف التنمية المستدامة.

٣٩-٢٦: **تعبئة الموارد**

إن الجمعية العمومية:

إذ تُسَلِّم بأن النقل الجوي يُشكّل حافزاً للتنمية المستدامة وبأنه، بالرغم من أهميته الاقتصادية والاجتماعية، يتلقّى تمويلًا محدوداً من آليات التمويل الدولية القائمة دعماً لتطوّره؛

وتُسلِّم بأنّ نجاح تنفيذ مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" يستوجب زيادة مستوى التمويل والاستثمارات بدعم من الدول الأعضاء كافة؛

ونظراً لأنّه قد لا تكون لدى الدول الأعضاء، في حالات معيّنة، فرص الوصول إلى الموارد اللازمة لسدّ أوجه القصور التي تمّ الكشف عنها عبر برامج التدقيق التي تتفّدها الإيكاو ولتعزيز شبكات النقل الجوي في بلدانها؛

ولمّا كانت معظم البلدان النامية تواجه صعوبات في دخول العديد من الأسواق المالية، ولا سيّما أسواق رأس المال الأجنبي، لتمويل النمو المستدام للطيران المدني؛

ولمّا كان المجلس قد أنشأ، بالاستناد إلى الأهداف الاستراتيجية للإيكاو، صناديق ائتمانية محدّدة الغرض ومتعدّدة المانحين بهدف مساعدة الدول الأعضاء في النهوض بالطيران المدني؛

وتذكّر بأنّ العديد من قرارات الجمعية العمومية، بما فيها القرارات ٣٨-٢ و ٣٨-٥ و ٣٨-٧ و ٣٨-١٥ و ٣٧-١٦ و ٣٦-١٧ و ٣٦-١٨ و ٣٥-١٥ و ٣٣-١ و ٣٣-٩ و ٢٩-١٣ و ٢٢-١٩، تحثّ الدول والمنظمات الدولية والمؤسسات المالية على إقامة شراكات وتعبئة الموارد لأغراض المساعدة الفنية والتبرّع لصناديق الإيكاو؛

وتعترف بالمساهمات الملحوظة التي قدّمتها الدول الأعضاء والمنظمات الدولية والإقليمية وشبّنى المانحين في صناديق الإيكاو ذات الصلة بتحقيق أهداف الإيكاو؛

وتُسلِّم بأنّه من شأن سياسة لتعبئة الموارد تتسم بالشمول ووضوح الغرض أن تعزّز من دعم الإيكاو للدول في تيسير الوصول إلى الموارد لتطوير نُظُم الطيران المدني بها؛

ولمّا كانت لدى الإيكاو سياسة بشأن تعبئة الموارد ترمي إلى تأمين مساهمات طوعية كافية وأكثر قابلية للتوقّع ومستدامة تُيسّر أداء مهمة المنظّمة وتُكمل ميزانية البرنامج العادي وتُساعد الدول في الحصول على التمويل بما يُعزّز سلامة وكفاءة وأمن شبكة النقل الجوي وجدواها الاقتصادية وصلاحياتها البيئية؛

تقرّر ما يلي:

- ١- **توجّه** المجلس والأمانة العامة، كلّ في مجال اختصاصه، لتأمين مواصلة الإيكاو أداء دورها كداعية في مجال الطيران من خلال نشر الوعي فيما بين الدول الأعضاء ومنظومة الأمم المتحدة والمنظمات الدولية والإقليمية والمؤسسات المالية والقطاع الخاص والجهات المانحة بفوائد تعبئة الموارد لأغراض الاستثمار في النمو المستدام لنظم النقل الجوي في الدول الأعضاء؛
- ٢- **تحثّ** الدول الأعضاء وقطاع الطيران والمنظمات الدولية والإقليمية والمؤسسات المالية والجهات المانحة وغيرهم من الجهات المعنية على دعم تنفيذ أنشطة المساعدة بما يتماشى وخطط الطيران العالمية والإقليمية وأولوياتها التي حدّتها المنظّمة مع تقادي ازدواجية الجهود؛
- ٣- **تطلب** من الأمانة العامة إعداد مواد إرشادية لمساعدة الدول في إدراج أولوية قطاع الطيران في خطتها الإنمائية الوطنية والارتقاء بهذه الأولوية في تلك الخطط، مع تطوير خطط استراتيجية قوية لقطاع النقل الجوي وخطط رئيسية للطيران المدني؛
- ٤- **تحثّ** الدول الأعضاء على تأمين التمويل الوطني لأغراض النموّ المستدام للنقل الجوي وتشجّعها على التماس المساعدة من الإيكاو، عند الاقتضاء؛
- ٥- **تحثّ** الدول الأعضاء التي توفّر المساعدة الإنمائية الرسمية أن تقرّ بإسهامات الطيران القيمة في التنمية المستدامة من خلال النظر في تسخير الالتزامات وانفاق التدفقات المالية لتعزيز النقل الجوي في الدول التي تحتاج إلى ذلك **وتشجّع** الأمانة العامة على مساعدتها في تحقيق هذا المسعى؛
- ٦- **تحثّ** الدول الأعضاء كافة وقطاع الطيران والمنظمات الدولية والإقليمية والمؤسسات المالية والمانحين وشبّات الجهات المعنية ممّن لديها القدرة، على مواصلة التبرّع لصناديق الإيكاو وإقامة الشراكات مع الدول التي تحتاج إلى ذلك بغية توفير الموارد المالية والفنية لمساعدتها في تطوير نظم الطيران المدني بها، بما في ذلك تحسين قدراتها على المراقبة؛
- ٧- **توجّه** المجلس والأمانة العامة، في نطاق اختصاصاتهما، لأن يستمرّا في تعزيز شراكات المنظّمة مع المؤسسات المالية لإعطاء الأولوية أو لإدراج الطيران في خططها وبرامجها، وذلك بهدف تيسير حصول الدول على الأموال أو على التمويل لمشاريعها الإنمائية في مجال الطيران؛
- ٨- **توجّه** الأمانة العامة لوضع الاستراتيجيات والوسائل لتعبئة الموارد لدى الدول الأعضاء ومنظومة الأمم المتحدة والمنظمات الدولية والإقليمية والمؤسسات المالية والقطاع الخاص والآليات ذات الصلة، بغية تقديم المساعدة للدول التي تحتاج إلى ذلك ولا سيّما أقلّ البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجُزرية الصغيرة النامية، في تعزيز نظم النقل الجوي بها عند الاقتضاء وبما يتوافق مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"؛
- ٩- **توجّه** الأمانة العامة للعمل مع المنظّمتين الدوليتين بما يضمن تجسيد أولويات الطيران وما يتيح من فرص، على النحو المناسب، في المبادرات العالمية والإقليمية ذات الصلة بتعبئة الموارد لأغراض تطوير النقل الجوي؛

١٠- **توجّه الأمانة العامة للعمل مع المنظّمات الدولية بما يكفل مواصلة مبادرات الإيكاو الخاصّة بتعبئة الموارد** واندماجها ضمن إطرّات التمويل والتنمية ذات الصلة.

٣٩-٢٧: **مساعدة ضحايا حوادث الطيران وأسْرهم**

إن الجمعية العمومية:

إذ وضعت في اعتبارها أن قطاع النقل الجوي الدولي حتى وإن كان أكثر وسائل النقل سلامة، فلا يمكن ضمان الإزالة التامة لاحتمالات وقوع الحوادث الخطيرة؛

ولما كان ينبغي لدولة وقوع الحادث أن تتخذ الإجراءات اللازمة لتلبية أهم احتياجات المتضررين من حوادث الطيران المدني؛

ولما كان ينبغي أن ترمي سياسة منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) إلى العمل على أن تراعي وتلبي الإيكاو ودولها الأعضاء الحالة الذهنية والبدنية والمعنوية لضحايا حوادث الطيران المدني وأسْرهم؛

ولما كان من الضروري للإيكاو والدول الأعضاء فيها أن تسلم بأهمية إبلاغ أسر الضحايا بحوادث الطيران المدني في حينها، والعثور على الضحايا بسرعة والتعرف عليهم بدقة وتسليم أمّعتهم الشخصية وتوفير المعلومات الدقيقة لأفراد أسرهم؛

وإذ تدرك دور حكومات المواطنين من ضحايا حوادث الطيران المدني في إبلاغ أسر الضحايا ومساعدتهم؛

وتذكر بأحكام المادة ٢٨ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ وبالقرار رقم ٢ الذي اعتمدته مؤتمر مونتريال، والتي دعت جميعها إلى توفير مدفوعات مسبقة، بدون إبطاء، إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسْرهم؛

ولما كان من الضروري توفير الدعم لأفراد أسر ضحايا حوادث الطيران المدني، أيا كان مكان وقوع الحادث، والإسراع بنشر الدروس المستفادة من مقدمي المساعدة، بما في ذلك الإجراءات والسياسات الفعالة، على الدول الأعضاء الأخرى والإيكاو لتحسين عمليات مساعدة الأسر لدى الدول؛

وإذ تضع في اعتبارها أن تنسيق القواعد التي تنظم تلبية احتياجات ضحايا حوادث الطيران المدني وأسْرهم يعد أيضا واجبا إنسانيا ومهمة من المهام التي يستطيع مجلس الإيكاو الاضطلاع بها وفقاً لأحكام المادة ٥٥ (ج) من اتفاقية شيكاغو؛

وتضع في اعتبارها أنه ينبغي للدول أن توفر حلاً متجانساً لمعاملة ضحايا حوادث الطيران المدني وأسْرهم؛

وتدرك أن الناقل الجوي المعني بحادث الطيران المدني يكون غالباً في أفضل موقع لمساعدة الأسر فور وقوع الحادث؛

وتلاحظ أن لأفراد أسر ضحايا حوادث الطيران المدني احتياجات ومشاعر إنسانية أساسية، بغض النظر عن مكان وقوع الحادث والموطن الأصلي للضحايا؛

وتدرك أن الرأي العام سيركز اهتمامه على إجراءات التحقيق التي تتخذها الدول، وكذلك على جوانب الاهتمام الإنساني لحوادث الطيران المدني؛

وتذكّر بإصدار الإيكاو في عام ٢٠٠١ للكتاب الدوري رقم ٢٨٥ "إرشادات لمساعدة ضحايا حوادث الطيران وأسرههم" وإلى إضافة أحكام إلى الملحق التاسع - "التسهيلات" في عام ٢٠٠٥ من أجل تسريع عملية دخول أفراد أسر ضحايا حوادث الطيران إلى دولة وقوع الحادث؛

وتسلّم بأن المجلس قد أقرّ في مارس ٢٠١٣ الوثيقة المعنونة "سياسات الإيكاو بشأن تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم" (Doc 9998)، وبإصدار "دليل تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم" (Doc 9973) في ديسمبر ٢٠١٣؛

وتلاحظ إدراج بند في عام ٢٠١٥ في الملحق التاسع لتقوم الدول بإعداد تشريعات وقواعد وسياسات لتقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تناشد** الدول الأعضاء أن تؤكد مجدداً على التزامها بمساعدة ضحايا حوادث الطيران المدني وأفراد أسرهم؛
- ٢- **تحث** الدول الأعضاء على إعداد التشريعات والقواعد والسياسات لمساعدة ضحايا حوادث الطيران المدني وأفراد أسرهم، في ضوء سياسات الإيكاو الواردة في الوثيقة Doc 9998 والملحق التاسع، وعملاً بالمادة ٢٨ من اتفاقية مونتريال المحررة في ٢٨/٥/١٩٩٩ والقرار رقم ٢ الذي اعتمدته مؤتمر مونتريال؛
- ٣- **تشجّع** الدول التي لديها تشريعات وقواعد وسياسات لمساعدة ضحايا حوادث الطيران المدني وأسرههم على استعراض هذه الوثائق، عند الضرورة، في ضوء سياسات الإيكاو الواردة في الوثيقة Doc 9998 وكذا المواد الإرشادية الواردة في الوثيقة Doc 9973؛
- ٤- **تحث** الدول الأعضاء على إخطار الإيكاو، عبر قائمة مراجعة الامتثال (CC) الواردة في النظام الإلكتروني للإبلاغ عن الاختلافات (EFOD) بمستوى تطبيق أحكام الملحق التاسع بشأن خطط مساعدة الأسر؛
- ٥- **تكلف** المجلس، لدى النظر في مستوى تطبيق خطط مساعدة الأسر من خلال قائمة مراجعة الامتثال، بإيلاء المزيد من الاهتمام لوضع قواعد وتوصيات دولية لمساعدة ضحايا حوادث الطيران المدني وأفراد أسرهم؛
- ٥- **تعنّن** أن هذا القرار يحلّ محل القرار ٣٨-١.

٣٩-٢٨ : المعايير المستندة إلى الأداء والمواد الإرشادية بشأن تطهير الطائرات وإجراءات مكافحة ناقلات الأمراض

لما كانت حالات ظهور الأوبئة المحمولة بالناقلات قد دفعت الدول المتعاقدة في الآونة الأخيرة إلى فرض شروط للتطهير الكيميائي من الحشرات؛

ولما كانت منظمة الصحة العالمية لم تصدر بعد توصيات بشأن أساليب التطهير من الحشرات غير الكيميائية؛

وحيث إنه ظهرت أدلة قوية تقيد بأن المواد الكيميائية أصبحت أقل فعالية في مكافحة الأمراض المحمولة بالناقلات بسبب مقاومة الحشرات للمواد الكيميائية؛

وحيث إن غياب أساليب تطهير غير كيميائية من الحشرات توصي بها منظمة الصحة العالمية قد جعل الدول المتعاقدة تواصل اشتراط أساليب التطهير الكيميائية حصراً؛

وحيث إنه بالرغم من أن الدورات السابقة للجمعية العمومية شجعت على إعداد معايير مستندة إلى الأداء فيما يخص شروط التطهير من الحشرات، بالتعاون مع منظمة الصحة العالمية، ولم يُحرز تقدم كافٍ في هذا الصدد؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تكلف المجلس بالتواصل مع منظمة الصحة العالمية من أجل إعداد:
 - أ) معايير مستندة إلى الأداء لتقييم جميع أساليب التطهير من الحشرات، بما في ذلك أساليب التطهير غير الكيميائية من الحشرات؛
 - ب) توصيات بشأن أساليب التطهير من الحشرات غير الكيميائية؛
 - ج) إرشادات عن عناصر نموذج تقييم للمخاطر مستند إلى أسس علمية لكي تستخدمه الدول المتعاقدة في تحديد ما إذا كانت ستستخدم تدابير لمكافحة ناقلات الأمراض تشمل على سبيل الذكر لا الحصر تطهير المطارات من الحشرات.
- ٢- تحث الدول المتعاقدة على فرض برامج لمكافحة الحشرات حول المطارات والمرافق المتصلة بها، من أجل تدارك الحاجة إلى فرض شروط لتطهير الطائرات من الحشرات؛
- ٣- تحث الدول الأطراف على تشجيع المطارات على الإبلاغ في سجل الإيكاو لمكافحة ناقلات الأمراض في المطارات ومواصلة تحديث معلوماتها في السجل؛
- ٤- تطلب إلى المجلس أن يقدم إلى دورتها المقبلة تقريراً عن تنفيذ هذا القرار؛
- ٥- تعلن أن هذا القرار يحلّ محلّ قرارها ٣٧-١٤.

٣٩-٢٩: الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران

إن الجمعية العمومية:

إذ تُسَلِّم بأن الطيران هو قطاع صناعي متنامٍ يُعد حاسماً لتعزيز التواصل على الصعيد العالمي في حين يدعم التنمية الاقتصادية والنمو في شتى أنحاء العالم؛

وتقر بأنه من أجل تلبية الاحتياجات المتنامية للطيران وضمان التشغيل الآمن والفعال لشبكة النقل الجوي، ثمة حاجة إلى مهنيين مؤهلين وكفاء في مجال الطيران؛ وكذلك تنوع القوى العاملة في مجال الطيران؛

وترى أنه، لتلبية الاحتياجات الحالية والمقبلة من الموارد البشرية، من المهم للدول وقطاع الطيران إشراك الجيل القادم من مهنيي الطيران؛

وتشير إلى أن الشراكات بين الحكومات والمنظمات الإقليمية وقطاع الطيران والمنظمات التعليمية تتسم بالأهمية لاجتذاب الجيل القادم من مهنيي الطيران وتعليمهم والاحتفاظ بهم؛ مع مراعاة المساواة بين الجنسين؛

تقرر ما يلي:

- ١- تحث الدول الأعضاء على العمل مع مجتمع الطيران لتحديد احتياجاتها من الموارد البشرية الطويلة الأجل ووضع استراتيجيات لاجتذاب مهنيي الطيران وتعليمهم والاحتفاظ بهم في هذا القطاع؛ مع مراعاة المساواة بين الجنسين؛
- ٢- تشجع سلطات الطيران المدني على التواصل مع الهيئات التعليمية الحكومية والعمالية وشبكة برنامج تدريب المتقدم (TPP) وقطاع الطيران لوضع استراتيجيات للترويج للطيران وتنمية قدرات مهنيي الطيران والحفاظ عليهم داخل الدول؛
- ٣- تشجع الدول الأعضاء على تسهيل الإجراءات الإدارية لإتاحة المجال أمام تدفق المهنيين بحرية عبر الحدود، وذلك من خلال الإرشادات وممارسات التقييم المتفق عليها دولياً من أجل الاعتراف المتبادل بالمؤهلات والتراخيص؛
- ٤- تكلف المجلس بأن يضمن أن تواصل الإيكاو اضطلاعها بدور قيادي في تيسير التواصل والتعاون مع الدول وقطاع الطيران للمساعدة في تحديد التنبؤات ووضع الاستراتيجيات وتبادل أفضل الممارسات وتخطيط الأدوات القياسية والمبادئ التوجيهية، وذلك لإشراك وتنقيف الجيل القادم من مهنيي الطيران؛
- ٥- تشجع الدول الأعضاء على الترويج لاتباع أفضل الممارسات التي تركز على تلبية الاحتياجات وتحقيق القيم الخاصة بالجيل القادم من مهنيي الطيران لضمان إنتاجية العاملين وأدائهم وتوظيفهم والاحتفاظ بهم وسلامتهم؛
- ٦- تشجع الدول الأعضاء والمنظمات الدولية والإقليمية والمؤسسات الأكاديمية وقطاع الطيران على دعم برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران كواحد من العناصر الأساسية لبناء القدرات، وذلك من خلال توفير الخبرات الفنية والإرشادات والموارد (البشرية والمالية وغيرها) للمساعدة على تحقيق أهداف البرنامج.

٣٩-٣٠: "برنامج الإيكاو للمساواة بين الجنسين": تعزيز مشاركة المرأة في قطاع الطيران العالمي

إن الجمعية العمومية:

إذ تدرك أن النساء يمثلن نصف سكان العالم؛

وتقرّ بأنه في الدورة الاستثنائية الثالثة والعشرين للجمعية العامة للأمم المتحدة التي عُقدت في يونيو ٢٠٠٠، وخلال استعراض تنفيذ "إعلان ومنهاج عمل بيجين" اللذين اعتمدهما المؤتمر الدولي الرابع بشأن المرأة في سبتمبر ١٩٩٥، التزمت الحكومات بمواصلة الإجراءات لتسريع تنفيذ منهاج العمل وضمان التنفيذ الكامل للالتزامات فيما يتعلق بالمساواة بين الجنسين والتنمية والسلام.

وترى أن قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة A/RES/69/151، الذي اعتُمد في ١٨/١٢/٢٠١٤، يبرز الحاجة التي أثّرت في القرارات السابقة بشأن "تعزيز الترتيبات المؤسسية لدعم المساواة بين الجنسين وتمكين المرأة" ويدعو جميع الجهات الفاعلة، بما في ذلك وكالات الأمم المتحدة المتخصصة والقطاع الخاص، إلى تكثيف وتسريع الإجراءات المتخذة لتنفيذ إعلان ومنهاج عمل بيجين بشكل شامل وفعال.

وتشير إلى أنه في شهر سبتمبر ٢٠١٥، وخلال انعقاد مؤتمر قمة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠١٥، اجتمع زعماء العالم في مقر الأمم المتحدة بنيويورك لاعتماد خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ حيث تعهدت بموجبها دولهم بإقامة شراكة عالمية جديدة للحد من الفقر المدقع وتحديد مجموعة من الأهداف والغايات التي تُعرف باسم "أهداف التنمية المستدامة"، علماً بأن الهدف الخامس منها ينص على تحقيق المساواة بين الجنسين وتمكين جميع النساء والفتيات؛

وترحب بنتائج اجتماع قادة العالم بشأن المساواة بين الجنسين وتمكين المرأة: الالتزام بالعمل، المنعقد في سبتمبر ٢٠١٥، حيث التزم أكثر من ٨٠ قائداً من القادة العالميين بالقضاء على التمييز ضد المرأة باتخاذ المزيد من التدابير وتحقيق المزيد من الأهداف لتعجيل عملية تمكين المرأة وتحقيق المساواة بين الجنسين؛

وترحب أيضاً بأن موضوع المرأة الذي حددته الأمم المتحدة لليوم الدولي للمرأة لعام ٢٠١٦ - "تحقيق المناصفة في العالم بحلول عام ٢٠٣٠: لنستحث الخطى" من أجل المساواة بين الجنسين"، كمبادرة جاءت في الوقت المناسب لمساعدة قادة الدول على تعزيز التزاماتهم بمسألة المساواة بين الجنسين وتمكين المرأة ومضاعفة الزخم لتحقيق التنفيذ الفعال؛

وتشدد على أنه، في عام ٢٠١٦، وبعد مرور ٢١ عاماً على اعتماد إعلان ومنهاج عمل بيجين، لا يزال مستوى عدم المساواة بين النساء والرجال مرتفعاً في مجالات حيوية تشمل، على سبيل المثال لا الحصر، إمكانية الحصول على فرص عمل لائقة وسدّ الفجوة في الأجور بين الجنسين؛

وتشير إلى قرار الجمعية العمومية للإيكاو ٣٦-٢٧: المساواة بين الجنسين، لا سيما الفقرة ١ (ب) من منطوق هذا القرار، التي تنصّ على "أن تواصل الإيكاو بذل كل الجهود من أجل تحقيق المساواة والإنصاف بين الجنسين مع الالتزام الكامل بمبدأ التمثيل الجغرافي العادل؛

وتشير أيضاً إلى "منهاج عمل بيجين" لعام ١٩٩٥، الذي حثّ في إطاره الأمين العام للأمم المتحدة المنظمات الدولية والوكالات المتخصصة للأمم المتحدة، مثل الإيكاو، على وضع البرامج لتحقيق هدف إقامة التوازن بين الجنسين بنسبة ٥٠/٥٠ على جميع المستويات؛

وترحب بما حقته الإيكاو والدول من إنجازات بناءً على قرار الجمعية العمومية للإيكاو ٣٦-٢٧؛

وتقرّ بأن التعيينات في الأمانة العامة للإيكاو تستند إلى مبدأ الجدارة، مع إيلاء الاهتمام الواجب لأهمية تعيين موظفين على أوسع نطاق جغرافي ممكن وضمان المساواة في تمثيل الجنسين؛

وتسلّم بأنه، على الرغم من التحديات القائمة، ينبغي أن تواصل الإيكاو تركيز اهتمامها أكثر على مسألة حقوق المرأة والمساواة بين الجنسين من خلال الدور الذي تضطلع به فيما يخص تحقيق أهداف إعلان ومنهاج عمل بيجين والهدف الخامس من أهداف التنمية المستدامة التي وضعتها الأمم المتحدة.

تقرّر ما يلي:

١ - تؤكد مجدداً التزامها بتعزيز المساواة بين الجنسين والنهوض بوضع المرأة من خلال العمل على دعم تحقيق الهدف الخامس من أهداف التنمية المستدامة التي وضعتها الأمم المتحدة: تحقيق المساواة بين الجنسين وتمكين جميع النساء والفتيات، بما في ذلك السعي لتحقيق الهدف الطموح المتمثل في نسبة ٥٠/٥٠ (بين الرجال والنساء) بحلول عام ٢٠٣٠ على جميع مستويات الوظائف من الفئة الفنية والفئات العليا في قطاع الطيران العالمي؛

٢- **وتحثّ** الدول ومؤسسات الطيران الإقليمية والدولية وقطاع الطيران الدولي على أداء دور قيادي قوي وحاسم والالتزام بالنهوض بحقوق المرأة واتخاذ ما يلزم من إجراءات لتعزيز المساواة بين الجنسين من خلال دعم السياسات، وكذلك عملية وضع وتحسين البرامج والمشاريع من أجل تحقيق التقدم الوظيفي للنساء في الهيئات الرئاسية والفنية والأمانة العامة للإيكاو وقطاع الطيران العالمي؛

٣- **وتحثّ** الدول، في إطار الالتزامات الوطنية بالمساواة بين الجنسين، على التعاون مع الإيكاو من خلال تبادل أفضل الممارسات والعمل بالشراكة مع الإيكاو بشأن البرامج والمشاريع الرامية إلى تعزيز دور المرأة في قطاع الطيران وتشجيع المرأة على مواصلة تطوير عملها الوظيفي في مجال الطيران، بما في ذلك تشجيعها على ممارسة العمل الوظيفي في مجال الطيران من جانب الوزارات الحكومية المسؤولة عن التعليم العالي؛

٤- **وتكلف** الأمانة العامة بأن تُيسر أعمال الإيكاو من خلال إعداد "برنامج الإيكاو للمساواة بين الجنسين" بحلول منتصف عام ٢٠١٧ على أن يكون هدفه الرئيسي تيسير وتنسيق البرامج والمشاريع الموجهة وإعداد تقارير منتظمة عن التقدم المحرز نحو بلوغ هدف المساواة بين الجنسين بحلول عام ٢٠٣٠، لا سيما فيما يخص الوظائف من الفئة الفنية والفئات العليا، في الإيكاو وفي الدول وقطاع الطيران العالمي؛

٥- **وتطلب** إلى الأمانة العامة أن تُقدم سنوياً إلى المجلس تقريراً عن التدابير المتخذة والتقدم المحرز في النهوض بالمساواة بين الجنسين على جميع مستويات فئات الموظفين في الأمانة العامة للإيكاو، وعن الإحصاءات بشأن المساواة بين الجنسين في مجال الطيران، ضمن حدود ما يتوافر منها بصورة طوعية، في الدول وقطاع الطيران الدولي؛

٦- **تعلن** أن هذا القرار يحلّ محلّ قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٧.

٣٩-٣١: **اضطلاع الدول الأعضاء بالالتزامات المالية تجاه المنظمة والاحكام التي يجب اتخاذها حيال**

الدول التي لا تفي بتلك الالتزامات

لما كانت المادة ٦٢ من اتفاقية الطيران المدني الدولي تقضي بأنه يجوز للجمعية العمومية أن توقف حق التصويت في الجمعية العمومية وفي المجلس لكل دولة عضو لا تفي في أجل معقول بالتزاماتها المالية نحو المنظمة؛

فإن الجمعية العمومية:

إذ تضع في اعتبارها أن المادة ٦-٥ (أ) من النظام المالي للإيكاو تنص على أن الاشتراكات المقررة على الدول الأعضاء تُعتبر مستحقة وواجبة الدفع بالكامل في اليوم الأول من السنة المالية التي تخصها والمادة ٦-٥ (ب) التي تنص على أنه اعتباراً من ١ يناير من السنة المالية التالية، يُعتبر أي رصيد غير مدفوع رصيذاً متأخراً لمدة سنة؛

وتلاحظ أن التأخير في دفع اشتراكات السنة الجارية قد شكّل عبء في سبيل تنفيذ برنامج العمل وسبّب صعوبات خطيرة في السيولة النقدية؛

تحث جميع الدول الأعضاء التي عليها متأخرات أن تضع ترتيبات مناسبة لتصفية متأخراتها؛

وتحث جميع الدول الأعضاء، وبوجه خاص الدول المنتخبة في المجلس، أن تتخذ كافة الإجراءات الضرورية لدفع اشتراكاتها في مواعييدها المقررة؛

وتقرر أنه، اعتباراً من ٢٠١٧/١/١:

١- ينبغي أن تسلم جميع الدول الأعضاء بضرورة دفع اشتراكاتها في بداية السنة التي تصبح فيها واجبة الدفع، حتى لا تضطر المنظمة للسحب من صندوق رأس المال العامل لتعويض العجز؛

٢- يكلف المجلس الأمانة العامة بأن تُرسل الى جميع الدول الأعضاء ، ثلاث مرات على الأقل في السنة، جدولاً تُبين فيه المبالغ الواجبة الدفع عن السنة الجارية وحتى ٣١ ديسمبر من السنة السابقة؛

٣- تخوّل المجلس سلطة مناقشة وعقد ترتيبات مع الدول الأعضاء التي تأخرت في دفع اشتراكاتها لثلاث سنوات أو أكثر، لتسوية المتأخرات المتراكمة نحو المنظمة، وتقديم تقرير عن تلك التسويات أو الترتيبات الى الجمعية العمومية في دورتها التالية؛

٤- ينبغي لجميع الدول الأعضاء المتأخرة في دفع اشتراكاتها لمدة تزيد على ثلاث سنوات القيام بما يلي:

(أ) أن تدفع بدون تأخير المبالغ المتأخرة المستحقة لصندوق رأس المال العامل، واشتراك السنة الجارية، وإجراء تسوية جزئية لمتأخراتها بمبلغ يساوي ٥ في المائة من الاشتراكات المتأخرة؛

(ب) أن تعقد في غضون ستة أشهر من تاريخ دفع المبالغ المشار إليها في الفقرة الفرعية (أ) أعلاه، اتفاقاً مع المنظمة لتسوية متأخراتها، إذا لم تكن قد فعلت ذلك، على أن ينص ذلك الاتفاق على دفع كل قيمة اشتراكاتها الجارية، وما تبقى من متأخراتها على شكل أقساط على مدى فترة لا تزيد على عشر سنوات، ويجوز للمجلس، وفقاً لتقديره الخاص، تمديد هذه الفترة إلى ٢٠ سنة كحد أقصى بالنسبة للحالات الخاصة، أي للدول الأعضاء التي صنفها الأمم المتحدة في عداد أقل البلدان نمواً؛

٥- ينبغي للمجلس أن يواصل تكثيف السياسة الجارية التي تقضي بدعوة الدول الأعضاء التي عليها متأخرات بتقديم مقترحات لتسوية المتأخرات القائمة منذ فترة طويلة، وفقاً لأحكام الفقرة ٤ من المنطوق أعلاه، مع مراعاة الكاملة للأوضاع الاقتصادية للدول المعنية، بما في ذلك إمكانية قبول عملات أخرى وفقاً لأحكام المادة ٦-٦ من النظام المالي، الى الحد الذي يمكن للأمين العام أن يستخدم فيه هذه العملات؛

٦- يعلّق حق التصويت في الجمعية العمومية للدول الأعضاء التي تعادل متأخراتها أو تزيد على مجموع اشتراكاتها عن السنوات المالية الثلاث السابقة، وللدول الأعضاء التي لم تلتزم بالاتفاقات المعقودة وفقاً لأحكام الفقرة ٤ (ب) من المنطوق أعلاه، على أن يلغى هذا التعليق فور تسوية المبالغ القائمة والمستحقة بموجب هذه الاتفاقات؛

٧- يُعلّق حق التصويت في المجلس للدول الأعضاء في المجلس التي تكون اشتراكاتها السنوية المقررة، سواءً كلها أو جزء منها، متأخرة لأكثر من ١٨ شهراً، علماً بأن هذا التعليق سيُلغى فور تسوية المبالغ القائمة والمستحقة؛

٨- يجوز للجمعية العمومية أو للمجلس إعادة حق التصويت للدولة العضو التي علّق حقها في التصويت بموجب الفقرة ٦ من المنطوق أعلاه، شريطة ما يلي:

أ) إذا كانت هذه الدولة قد عقدت مع المجلس بالفعل اتفاقا يقضي بتسوية التزاماتها القائمة وبدفع الاشتراكات الجارية، وإذا كانت قد أوفت بشروط ذلك الاتفاق؛

ب) أو إذا اقتصت الجمعية العمومية بأن الدولة قد أثبتت استعدادها للتوصل الى تسوية عادلة لالتزاماتها المالية نحو المنظمة؛

٩- بوسع أي دولة تكون الجمعية العمومية قد علقت حقها في التصويت بموجب أحكام المادة ٦٢ من اتفاقية شيكاغو، أن تسترد هذا الحق بقرار من المجلس في إطار الشروط المحددة في الفقرة ٨ أ) من المنطوق أعلاه، بشرط أن تثبت هذه الدولة استعدادها للتوصل الى اتفاق عادل لتسوية التزاماتها المالية نحو المنظمة؛

١٠- تنطبق التدابير الإضافية التالية على الدول الأعضاء التي تم تعليق حقها في التصويت بموجب المادة ٦٢ من اتفاقية شيكاغو:

أ) فقدان الدولة أهلية استضافة الاجتماعات والمؤتمرات وحلقات العمل والندوات التي تمول كلياً أو جزئياً من البرنامج العادي؛

ب) عدم استلام الدولة سوى الوثائق التي تقدم بالمجان إلى الدول غير الأعضاء، بما في ذلك تلك المتوفرة بصورة إلكترونية، وأي وثائق أخرى ضرورية لسلامة الملاحة الجوية الدولية وانتظامها وكفاءتها؛

ج) فقدان المرشحين أو الممثلين أهلية الترشيح لأي منصب يُشغل بالانتخاب؛

د) لأغراض التوظيف في مناصب الأمانة العامة، وإذا كانت كل الظروف الأخرى متكافئة، يعتبر المرشحون من الدول التي عليها اشتراكات متأخرة وكأنهم في وضع المرشحين من دولة قد حققت مستوى التمثيل المستصوب (ضمن مبادئ التمثيل الجغرافي العادل)، حتى ولو لم تكن هذه الدولة قد حققت هذا المستوى فعلياً؛

هـ) فقدان الدولة حق المشاركة في دورة التعريف بالايكاو؛

١١- لا تتمتع بأهلية المشاركة في انتخابات المجلس واللجان والهيئات سوى الدول التي ليس لديها اشتراكات سنوية متأخرة باستثناء اشتراكات السنة الجارية؛

١٢- يكلف المجلس الأمانة العامة بأن تقدم تقارير الى المجلس عن أي حق تصويت يعتبر معلقاً وعن أي حق تصويت ألغي تعليقه بموجب الفقرتين ٦ و ٧، وعن حالات عدم الأهلية للترشح للانتخاب في المجلس واللجان والهيئات بموجب الفقرة ١١، وبأن تطبق التدابير المنصوص عليها في الفقرة ١٠ وفقاً لذلك؛

١٣- يحل هذا القرار محل قرار الجمعية العمومية ٣٨-٢٤،

٣٩-٣٢: تعديلات على الصندوق العام للسنوات ٢٠١٧ و ٢٠١٨ و ٢٠١٩

إن الجمعية العمومية:

تقرر أن مبالغ الاشتراكات المفروضة على الدول الأعضاء عن السنوات ٢٠١٧ و ٢٠١٨ و ٢٠١٩ عملاً بالمادة (٦١) من الفصل الثاني عشر من اتفاقية شيكاغو يجب أن تحدد وفقاً للجدول الوارد أدناه.

الدول المتعاقدة			مشروع جداول أنصبة الاشتراكات
2019	2018	2017	
%	%	%	
0.06	0.06	0.06	أفغانستان
0.06	0.06	0.06	ألبانيا
0.13	0.13	0.13	الجزائر
0.06	0.06	0.06	أندورا
0.09	0.09	0.09	أنغولا
0.06	0.06	0.06	أنتيغوا وبربودا
0.69	0.69	0.69	الأرجنتين
0.06	0.06	0.06	أرمينيا
2.06	2.06	2.06	أستراليا
0.60	0.60	0.60	النمسا
0.06	0.06	0.06	أذربيجان
0.06	0.06	0.06	جزر البهاما
0.09	0.09	0.09	البحرين
0.08	0.08	0.08	بنغلاديش
0.06	0.06	0.06	بربادوس
0.06	0.06	0.06	بيلاروس
0.76	0.76	0.76	بلجيكا
0.06	0.06	0.06	بليز
0.06	0.06	0.06	بنن
0.06	0.06	0.06	بوتان
0.06	0.06	0.06	دولة بوليفيا المتعددة القوميات
0.06	0.06	0.06	البوسنة والهرسك
0.06	0.06	0.06	بوتسوانا
2.94	2.94	2.94	البرازيل
0.06	0.06	0.06	بروناي دار السلام
0.06	0.06	0.06	بلغاريا
0.06	0.06	0.06	بوركينا فاسو

الدول المتعاقدة			مشروع جداول أنصبة الاشتراكات
2019	2018	2017	
%	%	%	
0.06	0.06	0.06	بوروندي
0.06	0.06	0.06	الرأس الأخضر
0.06	0.06	0.06	كمبوديا
0.06	0.06	0.06	الكاميرون
2.61	2.61	2.61	كندا
0.06	0.06	0.06	جمهورية أفريقيا الوسطى
0.06	0.06	0.06	تشاد
0.42	0.42	0.42	شيلي
7.95	7.95	7.95	الصين
0.31	0.31	0.31	كولومبيا
0.06	0.06	0.06	جزر القمر
0.06	0.06	0.06	الكونغو
0.06	0.06	0.06	جزر كوك
0.06	0.06	0.06	كوستاريكا
0.06	0.06	0.06	كوت ديفوار
0.07	0.07	0.07	كرواتيا
0.06	0.06	0.06	كوبا
0.06	0.06	0.06	قبرص
0.27	0.27	0.27	الجمهورية التشيكية
0.06	0.06	0.06	جمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية
0.06	0.06	0.06	جمهورية الكونغو الديمقراطية الشعبية
0.45	0.45	0.45	الدنمارك
0.06	0.06	0.06	جيبوتي
0.06	0.06	0.06	الجمهورية الدومينيكية
0.07	0.07	0.07	إكوادور
0.22	0.22	0.22	مصر
0.06	0.06	0.06	السلفادور

الدول المتعاقدة			مشروع جداول أنصبة الاشتراكات
2019	2018	2017	
%	%	%	
0.06	0.06	0.06	غينيا الاستوائية
0.06	0.06	0.06	إريتريا
0.06	0.06	0.06	إستونيا
0.16	0.16	0.16	إثيوبيا
0.06	0.06	0.06	فيجي
0.43	0.43	0.43	فنلندا
4.13	4.13	4.13	فرنسا
0.06	0.06	0.06	غابون
0.06	0.06	0.06	غامبيا
0.06	0.06	0.06	جورجيا
5.48	5.48	5.48	ألمانيا
0.06	0.06	0.06	غانا
0.35	0.35	0.35	اليونان
0.06	0.06	0.06	غرينادا
0.06	0.06	0.06	غواتيمالا
0.06	0.06	0.06	غينيا
0.06	0.06	0.06	غينيا بيساو
0.06	0.06	0.06	غيانا
0.06	0.06	0.06	هايتي
0.06	0.06	0.06	هندوراس
0.18	0.18	0.18	هنغاريا
0.06	0.06	0.06	آيسلندا
0.85	0.85	0.85	الهند
0.55	0.55	0.55	اندونيسيا
0.38	0.38	0.38	جمهورية إيران الإسلامية
0.09	0.09	0.09	العراق

الدول المتعاقدة			مشروع جداول أنصبة الاشتراكات
2019	2018	2017	
%	%	%	
0.60	0.60	0.60	آيرلندا
0.41	0.41	0.41	إسرائيل
2.75	2.75	2.75	إيطاليا
0.06	0.06	0.06	جامايكا
7.50	7.50	7.50	اليابان
0.06	0.06	0.06	الأردن
0.17	0.17	0.17	كازاخستان
0.07	0.07	0.07	كينيا
0.06	0.06	0.06	كيريباتي
0.25	0.25	0.25	الكويت
0.06	0.06	0.06	قيرغيزستان
0.06	0.06	0.06	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
0.06	0.06	0.06	لاتفيا
0.06	0.06	0.06	لبنان
0.06	0.06	0.06	ليسوتو
0.06	0.06	0.06	ليبيريا
0.11	0.11	0.11	ليبيا
0.06	0.06	0.06	ليتوانيا
0.27	0.27	0.27	لوكسمبورج
0.06	0.06	0.06	مدغشقر
0.06	0.06	0.06	مالاوي
0.60	0.60	0.60	ماليزيا
0.06	0.06	0.06	ملديف
0.06	0.06	0.06	مالي
0.06	0.06	0.06	مالطة
0.06	0.06	0.06	جزر المارشال

الدول المتعاقدة			مشروع جداول أنصبة الاشتراكات
2019	2018	2017	
%	%	%	
0.06	0.06	0.06	موريتانيا
0.06	0.06	0.06	موريشيوس
1.16	1.16	1.16	المكسيك
0.06	0.06	0.06	ولايات ميكرونيزيا الموحدة
0.06	0.06	0.06	موناكو
0.06	0.06	0.06	منغوليا
0.06	0.06	0.06	مونتينيغرو
0.11	0.11	0.11	المغرب
0.06	0.06	0.06	موزامبيق
0.06	0.06	0.06	ميانمار
0.06	0.06	0.06	ناميبيا
0.06	0.06	0.06	ناورو
0.06	0.06	0.06	نيبال
1.58	1.58	1.58	مملكة هولندا
0.31	0.31	0.31	نيوزيلندا
0.06	0.06	0.06	نيكاراغوا
0.06	0.06	0.06	النيجر
0.16	0.16	0.16	نيجيريا
0.76	0.76	0.76	النرويج
0.13	0.13	0.13	عمان
0.13	0.13	0.13	باكستان
0.06	0.06	0.06	بالاو
0.12	0.12	0.12	بنما
0.06	0.06	0.06	بابوا غينيا الجديدة
0.06	0.06	0.06	باراغواي
0.16	0.16	0.16	بيرو
0.30	0.30	0.30	الفلبين
0.62	0.62	0.62	بولندا

الدول المتعاقدة			مشروع جداول أنصبة الاشتراكات
2019	2018	2017	
%	%	%	
0.41	0.41	0.41	البرتغال
0.83	0.83	0.83	قطر
2.18	2.18	2.18	جمهورية كوريا
0.06	0.06	0.06	جمهورية مولدوفا
0.14	0.14	0.14	رومانيا
2.77	2.77	2.77	الاتحاد الروسي
0.06	0.06	0.06	رواندا
0.06	0.06	0.06	سانت كيتس ونيفيس
0.06	0.06	0.06	سانت لوسيا
0.06	0.06	0.06	سانت فنسنت وجرينادين
0.06	0.06	0.06	ساموا
0.06	0.06	0.06	سان مارينو
0.06	0.06	0.06	سان تومي وبرينسيبي
1.12	1.12	1.12	المملكة العربية السعودية
0.06	0.06	0.06	السنغال
0.06	0.06	0.06	صربيا
0.06	0.06	0.06	سيشيل
0.06	0.06	0.06	سيراليون
1.01	1.01	1.01	سنغافورة
0.11	0.11	0.11	سلوفاكيا
0.06	0.06	0.06	سلوفينيا
0.06	0.06	0.06	جزر سليمان
0.06	0.06	0.06	الصومال
0.39	0.39	0.39	جنوب أفريقيا
0.06	0.06	0.06	جنوب السودان
2.03	2.03	2.03	إسبانيا
0.08	0.08	0.08	سرى لانكا
0.06	0.06	0.06	السودان

الدول المتعاقدة			مشروع جداول أنصبة الاشتراكات
2019	2018	2017	
%	%	%	
0.06	0.06	0.06	سورينام
0.06	0.06	0.06	سوازيلند
0.71	0.71	0.71	السويد
1.04	1.04	1.04	سويسرا
0.06	0.06	0.06	الجمهورية العربية السورية
0.06	0.06	0.06	طاجيكستان
0.59	0.59	0.59	تايلند
0.06	0.06	0.06	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة
0.06	0.06	0.06	تيمور - ليشتي
0.06	0.06	0.06	توغو
0.06	0.06	0.06	تونغا
0.06	0.06	0.06	ترينيداد وتوباغو
0.06	0.06	0.06	تونس
1.30	1.30	1.30	تركيا
0.06	0.06	0.06	تركمانيستان
0.06	0.06	0.06	أوغندا
0.10	0.10	0.10	أوكرانيا
2.25	2.25	2.25	الإمارات العربية المتحدة
4.27	4.27	4.27	المملكة المتحدة
0.06	0.06	0.06	جمهورية تنزانيا المتحدة
20.24	20.24	20.24	الولايات المتحدة
0.06	0.06	0.06	أوروغواي
0.06	0.06	0.06	أوزبكستان
0.06	0.06	0.06	فانواتو
0.41	0.41	0.41	جمهورية فنزويلا البوليفارية
0.14	0.14	0.14	فيتنام
0.06	0.06	0.06	اليمن
0.06	0.06	0.06	زامبيا

الدول المتعاقدة			مشروع جداول أنصبة الاشتراكات		
			2019	2018	2017
			%	%	%
زيمبابوي			0.06	0.06	0.06
			<u>100.00</u>	<u>100.00</u>	<u>100.00</u>

٣٩-٣٣ : صندوق رأس المال العامل

إن الجمعية العمومية:

١- اذ تلاحظ:

- أ) أن المجلس قد قدم وفقا للقرار ٣٨-٢٧ تقريراً عن مدى كفاية المستوى المقرر لصندوق رأس المال العامل وعن سلطة الاقتراض المرتبطة به، وأن الجمعية العمومية قد نظرت في هذا الموضوع؛
- ب) أن تراكم الاشتراكات المتأخرة والتأخر في سداد دفع اشتراكات السنة الجارية شكلاً عقبة متزايدة أعاققت تنفيذ برنامج العمل وأدت إلى عدم اليقين من الناحية المالية؛
- ج) أن الاتجاهات الماضية دلت على أن هناك مجازفة محدودة بأن لا يكون صندوق رأس المال العامل كافياً لتغطية الاحتياجات في المستقبل القريب؛
- د) أن الخبرة أظهرت بشكل عام أن الاشتراكات لا تدفع في بداية السنة عند استحقاق دفع الاشتراكات، وأن الايكاو لا يمكنها أن تعول على جميع الاشتراكات المدفوعة حتى وإن دفعت بحلول نهاية سنة الاستحقاق، وأن عدم وفاء بعض الدول الأعضاء بهذه الصورة غير المقبولة بالتزاماتها المالية في إطار اتفاقية شيكاغو يؤدي إلى أزمة مالية محتملة في المنظمة يمكن أن يكون لها وقع على كل الدول الأعضاء؛
- هـ) أنه مادام التدفق النقدي غير مؤكد ستلجأ الايكاو إلى صندوق رأس المال العامل كصمام أمان يمكنها الاعتماد عليه للوفاء بالتزاماتها النقدية التي لا مناص منها؛
- و) أن المجلس استعرض مستوى صندوق رأس المال العامل في فبراير ٢٠١٦ ولاحظ أنه لم تكن هناك حاجة لاستخدامه خلال عام ٢٠١٥.

٢- تقرر ما يلي:

- أ) أن يظل مستوى صندوق رأس المال العامل عند ٨ ملايين دولار أمريكي.

- (ب) أن يواصل المجلس رصد مستوى صندوق رأس المال العامل في موعد أقصاه شهر نوفمبر من السنوات ٢٠١٧ و ٢٠١٨ و ٢٠١٩ ليقرر مدى الحاجة الملحة الى زيادته في أثناء السنة أو في السنة اللاحقة.
- (ج) أن يزيد مستوى صندوق رأس المال العامل الى مستوى لا يزيد على ١٠ ملايين دولار أمريكي اذا قرر المجلس أن لذلك ما يبرره، وذلك رهنا بالزيادات الناتجة عن السلفيات التي تدفعها الدول حديثة العضوية في المنظمة بعد الموافقة على جدول الاشتراكات. وسوف يستند هذا التعديل في صندوق رأس المال العامل على جدول الاشتراكات السارية للسنة التي تعتمد لها زيادة مستوى صندوق رأس المال العامل.
- (د) أن تصرح للأمين العام، بعد موافقة اللجنة المالية التابعة للمجلس، بأن يمول الاعتمادات الاعتيادية والاضافية التي لا يمكن تمويلها من الصندوق العام وصندوق رأس المال العامل، عن طريق الاقتراض الخارجي للمبالغ اللازمة لمواجهة الالتزامات الفورية للمنظمة، على أن يرد الأمين العام هذه المبالغ بأسرع ما يمكن، وألا يزيد مجموع الديون المستحقة على المنظمة نتيجة لهذا الاقتراض على ٣ ملايين دولار كندي في أي وقت خلال الفترة الثلاثية.
- (هـ) يقدم المجلس الى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية تقريراً عما يلي:
- (١) مدى كفاية مستوى صندوق رأس المال العامل في ضوء الخبرة المكتسبة في السنوات ٢٠١٦ و ٢٠١٧ و ٢٠١٨؛
- (٢) ما إذا كان الوضع المالي للصندوق العام وصندوق رأس المال العامل ينم عن الحاجة إلى تحميل أنصبة اشتراكات الدول الأعضاء قيمة العجز النقدي الناشئ عن التأخر في دفع الاشتراكات.
- (٣) مدى ملائمة مستوى سلطة الاقتراض.
- (و) إن القرار ٣٨-٢٧ لم يعد سارياً وإن القرار الحالي تحل محله.

٣- وتحث:

- (أ) كل الدول الأعضاء على أن تدفع اشتراكاتها بأسرع ما يمكنها خلال السنة التي يستحق فيها دفع تلك الاشتراكات، وذلك للتقليل من احتمال اضطرار المنظمة الى السحب من صندوق رأس المال العامل واللجوء إلى الاقتراض الخارجي.
- (ب) الدول الأعضاء المتأخرة في دفع اشتراكاتها على الوفاء بالتزاماتها نحو المنظمة بأسرع ما يمكنها، حسبما جاء في القرار [٣٩-٣١].

٣٩-٣٤: تعديل النظام المالي

لَمَّا كَانَ المجلس يحترم مكانة الجمعية العمومية باعتبارها الهيئة التي تعتمد ميزانيات ومخصصات المنظمة؛
وَلَمَّا كَانَ المجلس قادراً على الاجتماع بشكل منتظم لمعالجة المتطلبات والتطورات التي قد تؤثر على المبالغ المخصصة؛
وَلَمَّا كَانَ المجلس في حاجة إلى المرونة فيما بين دورات الجمعية العمومية لمعالجة التغيرات التي تطرأ على الاحتياجات المالية؛

فإن الجمعية العمومية تقرّر تأكيد التعديلات المبينة أدناه على المادة ٥-٩ والمادة ٧-٣ والمادة ١١-٤ من النظام المالي بموجب المادة ١٤-١ من النظام المالي.

رقم المادة	التغييرات المنقّحة	النص الجديد المنقّح
٩-٥	يجوز للأمين العام أن ينقل أموالاً من أحد الأهداف الاستراتيجية إلى آخر أو من إحدى استراتيجيات الدعم إلى أخرى بما لا يتجاوز نسبة ٢٠+ في المائة من الاعتمادات السنوية لكل هدف استراتيجي أو استراتيجية دعم، ويجوز للأمين العام أن يُجري تحويلات تتجاوز هذه النسبة بين الأهداف الاستراتيجية بموافقة مسبقة من المجلس بعد الحصول على مشورة اللجنة المالية. وتبلغ الجمعية العمومية بكل عمليات نقل الأموال، بما فيها تلك التي تندرج ضمن سلطة الأمين العام.	يجوز للأمين العام أن ينقل أموالاً من أحد الأهداف الاستراتيجية إلى آخر أو من إحدى استراتيجيات الدعم إلى أخرى بما لا يتجاوز نسبة ٢٠ في المائة من الاعتمادات السنوية لكل هدف استراتيجي أو استراتيجية دعم، ويجوز للأمين العام أن يُجري تحويلات تتجاوز هذه النسبة بين الأهداف الاستراتيجية بموافقة مسبقة من المجلس بعد الحصول على مشورة اللجنة المالية. وتبلغ الجمعية العمومية بكل عمليات نقل الأموال، بما فيها تلك التي تندرج ضمن سلطة الأمين العام.
٣-٧	ب) يُستخدم صندوق رأس المال العامل لتقديم سلف عند الضرورة إلى: (١) الصندوق العام، لتمويل العجز النقدي المؤقت نتيجة تأخيرات في تحصيل الإيرادات، وتُسدد السلف المقدّمة بهذه الصورة حالما تصبح الإيرادات متاحة لهذا الغرض؛ (٢) وصندوق التمويل المشترك ذي الصلة لتشغيل المشاريع بموجب اتفاقات مبرمة في إطار الفصل الخامس عشر من الاتفاقية لغرض دفع المصروفات إلى حين تحصيل الاشتراكات المقررة بموجب تلك الاتفاقات على الدول المشاركة، بحيث لا تتجاوز المبالغ غير المسددة من هذا الرصيد المسحوب على هذا النحو ١٠٠,٠٠٠ دولار في أي وقت، على أن يسدد الرصيد المستحق حالما تصبح المقبوضات من الدول المشاركة متاحة لهذا الغرض؛ (٣) والصندوق الخاص ذي الصلة المنشأ طبقاً للقاعدة المالية ٨-٤ مع مراعاة الحد المقرر له، في الحالات التي يكون المجلس قد وافق فيها على اعتمادات بموجب المادتان ٥-٢ أ) و ب) من النظام المالي.	ب) يُستخدم صندوق رأس المال العامل لتقديم سلف عند الضرورة إلى: (١) الصندوق العام، لتمويل العجز النقدي المؤقت نتيجة تأخيرات في تحصيل الإيرادات، وتُسدد السلف المقدّمة بهذه الصورة حالما تصبح الإيرادات متاحة لهذا الغرض؛ (٢) وصندوق التمويل المشترك ذي الصلة لتشغيل المشاريع بموجب اتفاقات مبرمة في إطار الفصل الخامس عشر من الاتفاقية لغرض دفع المصروفات إلى حين تحصيل الاشتراكات المقررة بموجب تلك الاتفاقات على الدول المشاركة، بحيث لا تتجاوز المبالغ غير المسددة من هذا الرصيد المسحوب على هذا النحو ١٠٠,٠٠٠ دولار في أي وقت، على أن يسدد الرصيد المستحق حالما تصبح المقبوضات من الدول المشاركة متاحة لهذا الغرض؛ (٣) والصندوق الخاص ذي الصلة المنشأ طبقاً للقاعدة المالية ٨-٤ مع مراعاة الحد المقرر له، في الحالات التي يكون المجلس قد وافق فيها على اعتمادات بموجب المادتان ٥-٢ أ) و ب) من النظام المالي.

رقم المادة	التغييرات المنقّحة	النص الجديد المنقّح
١١-٤	يجوز للأمين العام أن يشطب الخسائر النقدية والمخزونات والأصول الأخرى، بشرط تقديم بيان بكل هذه الحسابات المشطوبة للمراجعين الخارجيين للحسابات مع الحسابات السنوية. وبالنسبة لعمليات الشطب الفردية الشطب الفردية التي تتجاوز قيمتها الأصلية قيمتها الدفترية الصافية ٢٠,٠٠٠ دولار كندي، يجب الحصول على موافقة مسبقة من اللجنة المالية بشأنها.	يجوز للأمين العام أن يشطب الخسائر النقدية والمخزونات والأصول الأخرى، بشرط تقديم بيان بكل هذه الحسابات المشطوبة للمراجعين الخارجيين للحسابات مع الحسابات السنوية. وبالنسبة لعمليات الشطب الفردية التي تتجاوز قيمتها الدفترية الصافية ٢٠,٠٠٠ دولار كندي، يجب الحصول على موافقة مسبقة من اللجنة المالية بشأنها.

٣٩-٣٥: إقرار حسابات المنظمة عن السنوات المالية ٢٠١٣ و ٢٠١٤ و ٢٠١٥ والنظر في تقارير المراجعة الخاصة بها

إن الجمعية العمومية:

حيث إن حسابات المنظمة للسنوات المالية ٢٠١٣ و ٢٠١٤ و ٢٠١٥ وتقارير مراجعة الحسابات عنها المقدّمة من ديوان الحسابات الفرنسي (٢٠١٣) وديوان الحسابات الإيطالي (٢٠١٤ و ٢٠١٥) - العضوين بالفريق المشترك للمراجعين الخارجيين لحسابات الأمم المتحدة والوكالات المتخصصة - بصفتها المراجع الخارجي لحسابات الإيكاو، قد عُرضت على الجمعية العمومية بعد تعميمها على الدول الأعضاء؛

وحيث إن المجلس قد نظر في تقارير المراجعة وقدمها إلى الجمعية العمومية لكي تنتظر فيها؛

وحيث إنه جرى استعراض المصروفات وفقاً للفقرة (و) من المادة ٤٩ من الفصل الثامن من الاتفاقية؛

- ١- تحيط علماً بتقارير مراجع الحسابات الخارجي عن البيانات المالية وتعليقات الأمانة العامة على تقرير مراجع الحسابات الخارجي للسنة المالية ٢٠١٣؛
- ٢- تحيط علماً بتقارير مراجع الحسابات الخارجي عن البيانات المالية وتعليقات الأمانة العامة على تقرير مراجع الحسابات الخارجي للسنة المالية ٢٠١٤؛
- ٣- تحيط علماً بتقارير مراجع الحسابات الخارجي عن البيانات المالية وتعليقات الأمانة العامة على تقرير مراجع الحسابات الخارجي للسنة المالية ٢٠١٥؛
- ٤- تقرّر البيانات المالية المدققة عن السنة المالية ٢٠١٣؛
- ٥- تقرّر البيانات المالية المدققة عن السنة المالية ٢٠١٤؛
- ٦- تقرّر البيانات المالية المدققة عن السنة المالية ٢٠١٥.

٣٩-٣٦ : تعيين المراجع الخارجي للحسابات

إن الجمعية العمومية:

١- إذ تلاحظ:

(أ) أن النظام المالي ينصّ على أن يُعيّن المجلس مراجعاً خارجياً لحسابات المنظمة بشرط تأكيد ذلك الإجراء من قبل الجمعية العمومية.

(ب) أن المجلس قد وافق على تمديد تعيين رئيس ديوان الحسابات الإيطالي (كورتى دي كونتي) مراجعاً خارجياً لحسابات الايكاو للسنوات المالية ٢٠١٧ و ٢٠١٨ و ٢٠١٩،

٢- تؤكد الإجراء الذي اتخذته المجلس بتعيين السيد رفائيل سكوتيري، رئيس ديوان الحسابات الإيطالي (كورتى دي كونتي) مراجعاً خارجياً لحسابات الايكاو للسنوات المالية ٢٠١٧ و ٢٠١٨ و ٢٠١٩.

٣٩-٣٧ : ميزانيات السنوات ٢٠١٧ و ٢٠١٨ و ٢٠١٩

أ- إن الجمعية العمومية، فيما يخص ميزانية السنوات ٢٠١٧-٢٠١٨-٢٠١٩، تلاحظ ما يلي:

١- بموجب المادة ٦١ من الاتفاقية، قدّم المجلس ونظرت الجمعية العمومية في تقديرات الميزانية السنوية [التقديرات الإرشادية الخاصة بتكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية] (AOSC) لبرنامج التعاون الفني] لكل سنة من السنوات المالية ٢٠١٧ و ٢٠١٨ و ٢٠١٩؛

٢- وبموجب المادتين ٤٩ (هـ) و ٦١ من الاتفاقية، توافق الجمعية العمومية على ميزانيات المنظمة.

ب- إن الجمعية العمومية، فيما يتعلق ببرنامج التعاون الفني:

إذ تدرك أن تكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني تموّل في المقام الأول من رسوم على تنفيذ مشاريع موكلة إلى الايكاو للتنفيذ من قبل مصادر تمويل خارجية مثل الحكومات وبرنامج الأمم المتحدة الانمائي وغيرها من المصادر؛

وإذ تدرك أن برنامج التعاون الفني لا يمكن تحديده بدرجة عالية من الدقة إلى أن تقرّر الحكومات المانحة والبلدان المتلقية بشأن المشاريع ذات الصلة؛

وإذ تدرك في ضوء الحالة السابقة الذكر، أن الأرقام السنوية الصافية لتكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني المبينة أدناه بالدولار الكندي للسنوات ٢٠١٧ و ٢٠١٨ و ٢٠١٩ لا تمثل سوى تقديرات إرشادية للميزانية:

٢٠١٩	٢٠١٨	٢٠١٧	النفقات التقديرية
٩ ٩٣٠ . ٠٠٠	٩ ٧٠٠ . ٠٠٠	٩ ٥٦٠ . ٠٠٠	

وإذ تدرك أن التعاون الفني هو أداة هامة لتعزيز تنمية الطيران المدني وسلامته؛

وإذ تدرك الظروف التي تواجه برنامج التعاون الفني في المنظمة وضرورة الاستمرار في اتخاذ التدابير؛

وإذ تدرك أنه في حالة انتهت تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية في إحدى السنوات المالية بعجز مالي، ينبغي تغطية هذا العجز أولاً من الفائض المتراكم في الصندوق الاحتياطي لتكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية وستكون الدعوة للحصول على الدعم من ميزانية البرنامج العادي بمثابة الحل الأخير.

تقرر أن الموافقة هذه على التقديرات الإرشادية لميزانية تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني تقوم على أساس أن تتحقق التعديلات اللاحقة على التقديرات الإرشادية للميزانية في إطار التقديرات السنوية لتكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية، وذلك وفقاً لأحكام المادة التاسعة من النظام المالي.

ج- إن الجمعية العمومية، فيما يخص البرنامج العادي:

تقرر أن يتم:

١- بشكل منفصل فيما يخص السنوات المالية ٢٠١٧ و ٢٠١٨ و ٢٠١٩، فإن المبالغ التالية الواردة بالدولار الكندي، التي تقتضي عرضاً مفصلاً للأموال، قد جرى التفويض بإنفاقها على البرنامج العادي وذلك وفقاً للنظام المالي ورهنأ بأحكام هذا القرار:

المجموع	2019	2018	2017	
				الأهداف الاستراتيجية
70,151,000	24,008,000	23,181,000	22,962,000	السلامة
45,063,000	15,320,000	15,116,000	14,627,000	سعة وكفاءة الملاحة الجوية
26,824,000	9,173,000	8,878,000	8,773,000	الأمن والتسييلات
9,787,000	3,494,000	3,181,000	3,112,000	التقنية المتخصصة للنقل الجوي
10,799,000	3,883,000	3,484,000	3,432,000	حماية البيئة
96,807,000	34,076,000	31,774,000	30,957,000	دعم المسافرين
42,621,000	14,589,000	14,253,000	13,779,000	التنظيم والإدارة
302,052,000	104,543,000	99,867,000	97,642,000	مجموع الاعتمادات لموظفيها
299,267,000	103,778,000	98,921,000	96,568,000	تشغيل
2,785,000	765,000	946,000	1,074,000	رئس مال

٢- تمويل مجموع الاعتمادات الموافق عليها لكل سنة على حدة بالدولار الكندي، وفقاً لأحكام النظام المالي على النحو التالي:

Total	2019	2018	2017	
277,065,000	96,181,000	91,540,000	89,344,000	أ) الأصبغة لا تقرر على يد الدول
3,606,000	1,202,000	1,202,000	1,202,000	ب) تسديد مبالغ من صندوق تكاليف الخدمات التشغيلية والإدارية
19,246,000	6,416,000	6,415,000	6,415,000	ج) التسهيلات من مخصص الصندوق للبرامج التي تحقق الإيرادات
1,000,000	334,000	333,000	333,000	د) التسهيلات من خطة الاحتياطي للتبليغ على حساب التباينات
1,136,000	410,000	378,000	348,000	هـ) إيرادات متنوعة
302,053,000	104,543,000	99,868,000	97,642,000	لمجموع:

٣٨-٣٩: خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا

لما كان من الجوهري أن يزداد تنسيق الجهود المبذولة تحت قيادة الإيكاو من أجل الحد من أوجه القصور الخطيرة في أمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا والمحيط الهندي التي تعرقل عمل الطيران المدني الدولي وزيادة تطوره؛

وإشارة إلى أن مجلس الإيكاو اتخذ خطوات من أجل معالجة مسائل أمن الطيران والتسهيلات من خلال وضع خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا باعتبارها برنامجاً من برامج الإيكاو؛

وإشارة إلى أن جهوداً كبيرة بذلت من أجل إعادة تأكيد الالتزام السياسي في أفريقيا، بالتعاون مع مفوضية الاتحاد الأفريقي ولجنة أفكاك، وأن إعلان ويندهوك ومقاصد محددة اعتمدت من طرف المؤتمر الوزاري بشأن الطيران والتسهيلات في أفريقيا الذي عقد في أبريل/نيسان ٢٠١٦ في ويندهوك بناميبيا وسُعرض على جمعية رؤساء دول وحكومات الاتحاد الأفريقي لاعتمادها.

وإقراراً بأنه قد لا يكون للعديد من الدول المتعاقدة ما يكفي من الموارد المالية والفنية للامتثال لاشتراطات اتفاقية شيكاغو وملاحقها وتعول بذلك على الإيكاو وشركاء التنمية وقطاع الطيران وغيرهم من أصحاب المصلحة من أجل الحصول على الخبرة والمساعدة؛

وإقراراً بأنه قد تحتاج الإيكاو إلى موارد إضافية من أجل الاضطلاع بدورها التنسيقي بنجاح؛

وإدراكاً لاستعداد المجتمع الدولي لتقديم المساعدة إلى منطقة أفريقيا والمحيط الهندي وذلك بالإعراب، في أقرب وقت ممكن، عن التزام ملموس وهام بخطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول الأعضاء من منطقة أفريقيا والمحيط الهندي على الالتزام بتحقيق أهداف وغايات خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا؛

٢- تشجع الدول الأعضاء من منطقة أفريقيا والمحيط الهندي على تعزيز تعاونها في جميع أنحاء المنطقة بهدف تحقيق الفائدة القصوى من استخدام الموارد المتاحة وتقاسمها من خلال إقامة مشاريع إقليمية ودون إقليمية تشمل كافة جوانب الإشراف على أمن الطيران والتسهيلات؛

- ٣- **تشجيع** الدول الأعضاء ومنظمات الأمم المتحدة (لا سيما برنامج الأمم المتحدة الإنمائي ومكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة واللجنة التابعة لمجلس الأمن والمعنية بمكافحة الإرهاب وغيرها من المنظمات) وقطاع الطيران والجهات المانحة المالية وغير المالية على دعم خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا والعمل مع الإيكاو على تنفيذها؛
- ٤- **توجه** المجلس إلى ضمان أن تؤدي الإيكاو دوراً قيادياً قوياً فيما يتعلق بتنسيق الأنشطة والمبادرات واستراتيجيات التنفيذ الرامية تحديداً إلى بلوغ أهداف وغايات الخطة، بغية تحقيق تحسن مطرد في أمن الطيران والتسهيلات في منطقة أفريقيا والمحيط الهندي وتخصيص الموارد للمكاتب الإقليمية ذات الصلة تبعاً لذلك؛
- ٥- **توجه** المجلس إلى تنفيذ خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا بما يتماشى مع مبادئ خطة الأعمال وممارسات إدارة البرنامج والموارد المتاحة؛
- ٦- **توجه** المجلس إلى رصد وقياس حالة التنفيذ في منطقة أفريقيا والمحيط الهندي على مدى ثلاث سنوات وتقديم تقرير بشأن التقدم المحرز إلى الجمعية المقبلة.

— انتهى —

