

الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون اللجنة القانونية

البند رقم ٤٥ من جدول الأعمال: برنامج عمل المنظمة في المجال القانوني
البند رقم ٤٧ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة القانونية

تضارب المصالح في مجال الطيران المدني

(ورقة مقدمة من كندا والمكسيك والولايات المتحدة الأمريكية)

الموجز التنفيذي

قد يؤثر تضارب المصالح سلباً على كفاءة التنظيمات واستقلاليتها وحيادها، مما يهدد سلامة الطيران وأمنه. وبعد الدراسة الاستقصائية التي أجرتها الأمانة العامة للإيكاو، تم الاستنتاج أنه سيكون من المفيد لجميع الدول أن تُعد إطاراً لمعالجة تضارب المصالح في الطيران المدني، نظراً لانتشار هذه الحالات في نشاطات الطيران المدني. ووافقت الدورة السادسة والثلاثون للجنة القانونية، بعد دراستها للتقرير بشأن الدراسة الاستقصائية، على ضرورة استكمال هذه الأعمال لمعالجة تضارب المصالح هذا.

الإجراء: يُرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

- (أ) أن تحثّ الدول على إعداد الأطر للكشف عن تضارب المصالح وتجنبها والتخفيف من حدّتها وإدارتها في مجال الطيران المدني، وعلى تبادل أفضل الممارسات في هذا السياق؛
- (ب) أن تعتمد القرار المقترح في المرفق بهذه الورقة.

الأهداف الاستراتيجية:	ورقة العمل هذه مرتبطة بجميع الأهداف الاستراتيجية.
الآثار المالية:	ستُنفذ كل النشاطات المذكورة في هذه الورقة رهناً بتوافر الموارد ضمن ميزانية البرنامج العادي للفترة ٢٠١٧-٢٠١٩ و/أو من الإسهامات خارج الميزانية.
المراجع:	ورقة العمل A37-WP/80، (ينبغي إضافة موضوع "النظر في الإرشادات حول تضارب المصالح" إلى برنامج عمل اللجنة القانونية) ورقة العمل A39-WP/12، (برنامج عمل المنظمة في المجال القانوني) State Letter LE 4/69-14/40، بتاريخ ٢٠١٤/٦/١١ اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الفساد لعام ٢٠٠٣ (UNCAC) الوثيقة Doc 8335، دليل إجراءات عمليات التفتيش والترخيص والمراقبة المستمرة الوثيقة Doc 9734، دليل مراقبة السلامة الجوية - الجزء (أ) - إنشاء وإدارة جهاز حكومي لمراقبة السلامة الجوية الوثيقة Doc 9734، دليل مراقبة السلامة الجوية - الجزء (ج) - إنشاء وإدارة جهاز حكومي لمراقبة أمن الطيران الملحق التاسع عشر: إدارة السلامة الوثيقة Doc 10061، تقرير - اللجنة القانونية للدورة السادسة والثلاثين

١ - المقدمة

١-١ أُضيف بند "النظر في الإرشادات الخاصة بتضارب المصالح" في برنامج العمل العام للجنة القانونية عن طريق اقتراح في ورقة العمل A37-WP/80 التي قدمتها الولايات المتحدة. وجرى الاعراب في ورقة العمل A37-WP/80 عن أنه من المستصوب أن تتوافر القواعد المتسقة والمعقولة عبر القطاع لإقامة فصل واضح ما بين سلطات الطيران المدني والأنشطة التي تشرف عليها والمحافظة عليه. وفي ذلك السياق، اقترح النظر في حالات تضارب المصالح في ثلاثة مجالات مختلفة: (١) المصالح المالية في الهيئات المنظمة (٢) انتقال الأفراد من مراكز في الحكومة إلى الصناعة والعكس بالعكس (٣) الممارسة المتمثلة في تعيين أو إعارة الموظفين للقيام بوظائف المراقبة باسم هيئة الطيران المدني. واعتُبر النظر في هذه العناصر ملائماً بغية تعزيز الممارسة الموضوعية والمتجردة للمسؤوليات التنظيمية.

٢ - خلفية الموضوع

١-٢ تُعرّف مسألة تضارب المصالح عادة بأنها حالة تكون فيها للمسؤول مصالح خاصة قد تؤثر بشكل غير سليم أو تتدخل في أدائه لواجباته ومسؤولياته الرسمية أو يُنظر إليها على هذا النحو. ويمكن أن يُعزى هذا النفوذ غير السليم أو التدخل المزعوم إلى حالات تتضمن مصالح مالية أو عائلية أو حياة عاطفية أو توجهات سياسية أو وطنية لدى المسؤول. ويمكن أيضاً أن نجد التضارب في المصالح على مستوى المنظمة. وينشأ تضارب المصالح بالمؤسسات عندما تخفق المؤسسة، أو تتعرض للعراقيل للتصرف تصرفاً محايداً جراً أنشطة خارجية أو علاقات تربطها بهيئات أخرى.

٢-٢ وفي مجال الطيران المدني، قد ينشأ تضارب المصالح هذا، أساساً، في مخططين مختلفين:

(أ) أولاً، من خلال التفاعل بين إدارة حكومية ووكالاتها التنظيمية مع هيئات التشغيل التي تخضع للوائح (مثل المشغلين الجويين ومؤسسات التدريب في مجال الطيران، ومنظمات إقرار الصيانة، ومؤسسات التصميم، ومؤسسات الإنتاج، وجهات تقديم خدمات الملاحة الجوية ومشغلي المطارات). وفيما يلي أمثلة عن حالات قد تنتج عن تضارب المصالح:

- (١) المصالح المالية المباشرة أو غير المباشرة في الهيئات الخاضعة للوائح؛
 - (٢) حركة الأفراد بين الوظائف في الهيئات القائمة على وضع اللوائح والهيئات الخاضعة لها (والمشار إليها بحالات "الباب الدوار")؛
 - (٣) أداء المهام التنظيمية بواسطة الموظفين المعارين أو المعينين من الهيئات الخاضعة للوائح؛
 - (٤) الشراكات أو الترتيبات بين الهيئات القائمة على وضع اللوائح والهيئات الخاضعة لها لصالح المصالح التجارية للهيئات الخاضعة للوائح على حساب المصلحة العامة (مما يؤدي إلى ما يشار إليه بمصطلح "الاستيلاء التنظيمي")؛
 - (٥) الضغوط التي تمارسها الهيئات القائمة على وضع السياسات أو اللوائح بالنيابة عن الهيئات الخاضعة للوائح أو لصالح هذه الهيئات.
- (ب) ثانياً، من خلال علاقات بين مختلف الهيئات أو الهيئات التابعة للدولة المشاركة في أنشطة الطيران المدني، والتي قد تشمل:

- (١) تداخل المهام بين الهيئات التنظيمية والحكومة أو هيئاتها الأخرى، مثل الهيئات العسكرية وهيئات الشرطة وهيئات الجمارك والهيئات المسؤولة عن التحقيقات؛

٢) ملكية الدولة وسيطرتها على الهيئات التنظيمية أو التشغيلية؛

٣) خليط من المهام التنظيمية ومهام تقديم الخدمات في نفس الهيئات أو الهيئات ذات الصلة.

٢-٣ ويمكن أن تؤدي عملية تضارب المصالح (الفعلية أو الملحوظة)، الناشئة عن مثل هذه التفاعلات أو العلاقات، إلى عرقلة التنظيم الفعلي والمستقل والحيادي.

٢-٤ وعموماً، قد تكون الدول قد وضعت أطراً قانونية ومؤسسية لتناول تضارب المصالح استجابةً لمتطلبات القانون المحلي أو بالرجوع إلى المعاهدات الدولية، مثل اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الفساد لعام ٢٠٠٣ (UNCAC)^١ أو لإرشادات أو مدونات أفضل الممارسات التي وضعتها المنظمات الدولية، مثل منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي أو بواسطة هيئات مهنية ذات صلة. وقد تخضع هيئات الطيران المدني في دولة ما لتضارب مصالح تعَم الهيئات الحكومية، أو لأطر تنطبق بالتحديد عليها فقط، أو لتوليفة من هذه الأطر المذكورة.

٢-٥ قد وضعت الايكاو أيضاً إرشادات معينة بشأن تضارب المصالح، وحددت فيها الحاجة إلى التخفيف من حدة قضايا تضارب المصالح المحتملة فيما يتعلق بموضوع الموظفين الذين يضطلعون بمهام التفتيش فطالبت بالفصل الواضح في السلطات بين الهيئات التنظيمية الحكومية ووكالات التشغيل المنظمة من جانب الدولة^٢. بالإضافة إلى ذلك، أصدرت الايكاو قاعدة قياسية في الملحق التاسع عشر "إدارة السلامة"، لاسيما في الفقرة ٣-٢ منه، التي إذا ما قرئت مع الفقرة ٣-٣ في المرفق (١) تتطلب من الدول إنشاء وتنفيذ نظام لمراقبة السلامة لضمان أن الموظفين الذين يضطلعون بمهام مراقبة السلامة يزودون بالإرشادات التي تُعالج الأخلاقيات والسلوك الشخصي وتقادي أي تضارب للمصالح فعلي أو ملحوظ عند أدائهم لمهامهم الرسمية.

٢-٦ تُشير النتائج التي توصل إليها البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) في هذا المجال إلى أنه في عدد من الدول، التي تكون فيها الدولة هي الجهة المشغلة أو تضطلع بمهام تقديم الخدمات، لا يوجد فصل واضح للمسؤوليات بين الهيئات التنظيمية والمشغلين الجويين ومشغلي المطارات ومقدمي الخدمات ومراكز التدريب في مجال الطيران، وأن معظم الدول التي تستخدم خبراء تعيرهم هيئات طيران مدني حكومية أو مؤسسات أخرى بالدولة كالمحققين، لم تضع تدابير لتقادي تضارب محتمل للمصالح. لقد ذُكر، في إطار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، أن "٢٢ في المائة من الدول لم تضمن كون مهام ومسؤوليات عدة هيئات ضمن منظومة أمن الطيران المدني مُحددة تحديداً واضحاً لكفالة عدم تداخل المسؤوليات"^٣.

٣- دراسة الايكاو الاستقصائية في مجال تضارب المصالح ونتائجها

٣-١ أجرت الايكاو دراسة استقصائية لتحديد الآليات والتدابير القائمة في الدول للتعامل مع تضارب المصالح فيما يتعلق بإدارات الطيران المدني وموظفيها الذين يقومون بالمهام التنظيمية في الطيران المدني. وكانت ٤٣ دولة، أو نحو ٢٢ في المائة فقط من عضوية الايكاو، قد استجابت للدراسة الاستقصائية. كما قدّم إقليمان ومنظمة دولية واحدة ردوداً. وبصفة

^١ تضم اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الفساد ١٧٦ دولة طرفاً. أنظر مثلاً، المادة ٧ (٤) من اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الفساد، "يجب على كل دولة طرف، وفقاً للمبادئ الأساسية لقانونها الداخلي، أن تسعى لاعتماد والحفاظ على وتقوية أنظمة تعزز الشفافية وتمنع تضارب المصالح."

^٢ انظر الفقرة ٣-٥ من الوثيقة Doc 8335، "دليل إجراءات عمليات التفتيش والترخيص والمراقبة المستمرة"؛ والفقرات ٢-٤ و ٣-٤ من الوثيقة Doc 9734، "دليل مراقبة السلامة الجوية - الجزء (أ) - إنشاء وإدارة جهاز حكومي لمراقبة السلامة الجوية"؛ والفقرة ٢-٤-٣ من الوثيقة Doc 9734، "دليل مراقبة السلامة الجوية - الجزء (ج) - إنشاء وإدارة جهاز حكومي لمراقبة أمن الطيران"

عامة، أكدت جميع الدول التي استجابت للدراسة الاستقصائية، باستثناء أربع منها، على أن لديها إطاراً قانونياً و/أو مؤسسياً يتعامل مع تضارب المصالح. وينشأ ذلك الإطار في معظم الحالات في شكل تشريع أو مدونة لقواعد السلوك أو شروط توظيف تعاقدية أو توليفة من كل هذه. في معظم الحالات (٨٦ في المائة)، فإن رصد الامتثال لقواعد تضارب المصالح تضطلع به هيئة مستقلة، مثل أمين حكومي للمظالم أو عن طريق آليات داخلية أنشأتها هيئة أو إدارة الطيران المدني. واعتبرت معظم الدول (٦٣ في المائة) أن مستوى إنفاذ تضارب المصالح كاف بينما اعتبره البعض غير كاف (٢١ في المائة).

٢-٣ المصالح المالية في الهيئات الخاضعة للتنظيم وكذلك المصالح الاجتماعية للأفراد (المؤدية في بعض الحالات إلى الممارسات الفاسدة ومحاباة الأقارب والمحسوبية) وحركة الأفراد بين الوظائف في الهيئات التنظيمية والخاضعة للتنظيم ومشاركة الدولة في الأنشطة أو الهيئات الخاضعة للتنظيم وممارسة الضغوط لصالح هيئات خاضعة للتنظيم، تم تحديدها بأنها من بين أكثر مصادر تضارب المصالح انتشاراً. وتم الاستشهاد بحالات أخرى، مثل ممارسة الضغط السياسي على واضعي التنظيمات لمحاباة الهيئات الخاضعة للتنظيم كمصدر إضافي لتضارب المصالح.

٣-٣ تشارك الدولة في أنشطة الطيران المدني كمشغلة أو مقدمة خدمات في العديد من الدول (٨٢ في المائة)، وأكثر الأنشطة التي تشترك فيها الدول شيوفاً هي تقديم خدمات الملاحة الجوية وعمليات الطائرات والمطارات وإدارة مؤسسات التدريب على الطيران. فضلاً عن ذلك فإن بعض إدارات الطيران المدني تعتمد على إعانة حكومية أو إيرادات حكومية من الأنشطة الخاضعة للتنظيم لدعم الأنشطة التنظيمية. فضلاً عن ذلك، فإن النسبة المئوية من الدول التي لديها طائرات على السجل المدني تُستخدم لعمليات عسكرية أو شرطية (٤٩ في المائة)، وتلك التي ليست لديها (٥١ في المائة)، هي نفسها تقريباً. وتخضع هذه العلاقات والأنشطة لمراقبة سلامة وأمن الطيران التي تنفذها إدارة الطيران المدني، مما قد يزيد من التضارب التنظيمي المحتمل للمصالح الراسخ، والذي يمكن من خلاله أن يتأثر أو يمنع منظمو الطيران المدني، على نحو لا مبرر له، من التصرف بدون تحيز في أثناء تعاملهم مع الهيئات الخاضعة للتنظيم، وذلك بسبب الملكية المشتركة وسيطرة الدولة أو بسبب امتلاك مصالح تجارية في تلك الهيئات.

٤-٣ وضعت دول عديدة (٦٧ في المائة) تدابير لتفادي أو معالجة التداخل بين الهيئات المختلفة التي لها دور في تنظيم سلامة وأمن الطيران. وجرى الاستشهاد بتدابير مثل إنشاء لجان وبرامج ومبادئ توجيهية للتنسيق بين الهيئات.

٥-٣ الموظفون من مشغّل جوي أو مقدم خدمة معتادون على إنجاز مهام ومسؤوليات الترخيص أو إصدار الشهادات أو الموافقة أو الاستطلاع وعلى إجراء التحقيقات في حوادث ووقائع الطائرات في عدد كبير من الدول (٤٩ في المائة و ٤٠ في المائة على التوالي). غير أن أغلبية الدول (٥١ في المائة) بينت أنها أنشأت آليات لمعالجة تضارب مصالح الموظفين الذين يؤدون هذه المهام. فضلاً عن ذلك، تقوم، في معظم الدول (٧٩ في المائة)، بالتحقيق في الحوادث مؤسسة أو هيئة مستقلة منفصلة عن إدارة الطيران المدني.

٤ - هل يشكل تضارب المصالح مخاطر على سلامة وأمن الطيران المدني؟

١-٤ أوضحت تلك الدول التي صادفت حالات تضارب مصالح في أنشطة الطيران المدني أنها أصبحت معروفة في المقام الأول من خلال الإفشاء الذاتي بواسطة الموظف المعني أو تقرير التدقيق للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية أو البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، تقرير بواسطة هيئة مراقبة مستقلة واستعراض داخلي وتقارير صحفية، بذلك الترتيب. وجرى الاستشهاد في عدد صغير من الحالات (٥,٣ في المائة) بانكشاف حالات تضارب المصالح من خلال حدوث واقعة متصلة بالسلامة أو الأمن. واستشهد في حالة واحدة بالانكشاف عن طريق المبلغين. لم تجد أو

تعتبر معظم الدول (٧٩ في المائة) أن الافتقار لإطار يكون مصدر قلق على سلامة أو أمن الطيران بينما أكدت أغلبية كبيرة من الدول (٨٤ في المائة) أن حالات تضارب المصالح لم تُربط بحدوث واقعة خطيرة لسلامة أو أمن الطيران أو يوجد أنها عامل مساهم في حدوثها.

٤-٢ المصلحة المباشرة أو غير المباشرة في الهيئات الخاضعة للتنظيم أو الشراكات أو الترتيبات بين الهيئات النظامية والخاضعة للتنظيم لإحداث تقدم المصالح التجارية للهيئات الخاضعة للتنظيم على حساب المصلحة العامة (مما يؤدي إلى ما يشار إليه أيضاً بوصفه "الاستيلاء التنظيمي") والتوليفة من الوظائف التنظيمية ووظائف تقديم الخدمة في نفس الهيئات أو في هيئات متصلة بها تمّ تحديدها، بذلك الترتيب، بأنها الحالات الرئيسية التي رأت الدول أنها ستجعل سلامة وأمن الطيران في أكبر خطر. وحُدِّت أيضاً، ولكن بقدر أقل، حالات أخرى ترد قائمة بها في الفقرة ٢-٢-٢ أعلاه، تشمل حركة الأفراد بين الوظائف في الهيئات القائمة على وضع اللوائح والهيئات الخاضعة لها وأداء المهام التنظيمية بواسطة الموظفين المعارين أو المعيّنين من الهيئات الخاضعة للوائح. وكان الضغط السياسي الذي يتم على إدارة الطيران الوطنية هو حالة أخرى لم تُدرج في القائمة في الفقرة ٢-٢-٢ أعلاه تمّ تحديدها كخطر على سلامة وأمن الطيران.

٤-٣ في حين رأت أغلبية من الدول (٧٧ في المائة) أن مواد الايكاو الإرشادية الحالية بشأن تضارب المصالح في الطيران المدني كافية أو كافية إلى حد ما، ومع ذلك فإن معظم الدول (٧٥ في المائة) رأت أنه يمكنها أن تستفيد من تنسيق الممارسات والتدابير بشأن تضارب المصالح للتعامل مع تلك المشكلة في الطيران المدني. ورأت معظم الدول (جماعيًا ٦١ في المائة) أن القواعد أو الإرشادات بشأن تضارب المصالح يمكن إعدادها في شكل قواعد قياسية أو قواعد قياسية وتوصيات أو توصيات فقط، بينما كان من رأي دول أخرى أن الإرشادات المعممة في دليل أو كتاب دوري للايكاو يمكن أن تكون كافية (٢٧,٩١ في المائة). وكان اقتراح محدد تم تقديمه هو وضع مدونة نموذجية بشأن معالجة تضارب المصالح في الطيران المدني مع القيام في الوقت ذاته بإدخال التعديلات اللازمة على وثائق الايكاو الأخرى "التي تتناول مؤهلات الموظفين والممثلين".

٥ - العمل في المستقبل

٥-١ رأى عدد قليل من الدول (أقل من ١٠ في المائة) أن إطارها لتضارب المصالح لم يكن فعالاً في معالجة تضارب المصالح في الطيران المدني، مع الاستشهاد بالافتقار لإطار ملزم والعلاقات المتداخلة بين هيئات الدولة المعنية بالطيران المدني بوصفها العوائق الرئيسية للنجاح. أما الدول التي رأت أن إطارها لتضارب المصالح فعال، فقد أرجعت الفضل في ذلك إلى توعية الموظفين ووجود تدابير وقائية وإنفاذية من أجل النجاح.

٥-٢ اقترح عدد من التدابير لتحسين فعالية إطار تضارب المصالح، بما في ذلك: (١) التساوي في الرواتب بين موظفي الهيئات التنظيمية والهيئات الخاضعة للتنظيم، و(٢) تعيين موظفين إضافيين مخصصين للاضطلاع بمهام ومسؤوليات الترخيص أو اصدار الشهادات أو الموافقة أو المراقبة، و(٣) فصل الهيئات التنظيمية عن هيئات تقديم الخدمة، و(٤) تعزيز ثقافة لتجنب تضارب المصالح، و(٥) زيادة تنظيم تضارب المصالح.

٥-٣ وافقت أغلبية كبيرة (٧٥ في المائة) على أن ثمة فائدة في تنسيق الممارسات والتدابير للتعامل على وجه التحديد مع حالات تضارب المصالح في الطيران المدني، وعلى أنه من الضروري أن تضع الايكاو قواعد وإرشادات بشأن هذا الموضوع لكي تستخدمها الدول (٧٧ في المائة) بينما اختارت دول أخرى (١٦ في المائة) عدم اتخاذ موقف في هذا الوقت. وفي الحقيقة، أعربت دولة واحدة فقط عن الرأي أنه لن تكون هناك فائدة من المزيد من عمل الايكاو في هذا المجال.

توصيات الدورة السادسة والثلاثين للجنة القانونية

١-٦ في أثناء مداوالات اللجنة القانونية، ارتأى العديد من المندوبين أنه من المفيد لجميع الدول امتلاك إطار لمعالجة تضارب المصالح في الطيران المدني بالنظر الى انتشار حالات تضارب المصالح حسبما أعربت عنه الدول في استجاباتها لدراسة الايكاو الاستقصائية. ولذلك، يمكن أن يُفيد الايكاو حتّ الدول، التي لم تقم بذلك بعد، على وضع إطار بشأن تضارب المصالح ينطبق على أنشطة الطيران المدني. واعتبرت اللجنة القانونية أنه يُمكن القيام بذلك من خلال قرار للجمعية العمومية سيكون هدفه تعزيز الوعي بحالات تضارب المصالح المحتملة في الطيران المدني والحاجة لاتخاذ تدابير لتجنّب أو تخفيف المخاطر من حالات تضارب المصالح على سلامة وأمن الطيران. وسيستجيب قرار الجمعية العمومية أيضاً للحاجة المُعرب عنها الى تحسين فعالية الأطر الحالية لتضارب المصالح من خلال تعزيز ثقافة لتجنّب هذا التضارب وزيادة التنظيم.

. - - - - - .

المرفق

تضارب المصالح في الطيران المدني

القرار xx - ١

تضارب المصالح في الطيران المدني

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

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 أهميته؛

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

وتضع في اعتبارها أن مواد الإيكاو الإرشادية قد بينت حاجة الدول إلى القيام بأمر عديدة منها وضع استراتيجية للتخفيف من حدة بعض المشاكل المحتملة التي قد تنشأ عن تضارب المصالح في الطيران المدني؛

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

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

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

٢ - دعوة الدول إلى التأكيد، على المستوى الوطني، من فعالية الأنظمة القانونية المحلية فيما يتعلق بالتدابير والممارسات للكشف عن حالات تضارب المصالح في الطيران المدني وتفاديها والتخفيف من حدتها وإدارتها، وذلك بهدف ضمان وتحسين الشفافية والمساءلة في الأنشطة التنظيمية للطيران المدني؛ وعند الضرورة، إلى سن التشريعات ووضع نظم والقوانين والممارسات التي تعزز الوعي بشأن التضارب المحتمل في المصالح في الطيران المدني؛

٣ - حث الدول على ضمان إنفاذ القواعد والتدابير اللازمة للكشف عن حالات تضارب المصالح المتعلقة بمراقبة السلامة في الطيران المدني وتفاديها والتخفيف من حدتها وإدارتها؛

٤ - تكليف 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 - الطلب إلى الامينة العامة مواصلة جمع المعلومات من الدول والمنظمات الحكومية الدولية المختصة بشأن السياسات والتدابير المستخدمة في الكشف عن حالات تضارب المصالح في الطيران المدني وتفاديها والتخفيف من

حدثها وإدارتها، وذلك من أجل إحرار التقدم في دراسة هذا الموضوع؛

٦ - الطلب الى الأمانة العامة إعداد وثيقة مرجعية تحدد جميع الأحكام الواردة في الملاحق والأدلة الخاصة بتضارب المصالح؛

٧ - تفويض اللجنة القانونية للقيام بمراجعة تضارب المصالح في الطيران المدني بصورة منتظمة ؛

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

- انتهى -