

الطبعة المؤقتة

أكتوبر ٢٠١٩

# القرارات

التي اعتمدها الجمعية العمومية



الجمعية العمومية — الدورة الأربعون

مونتريال، ٩/٢٤ — ٢٠١٩/١٠/٤

منظمة الطيران المدني الدولي



## القرارات المعتمدة خلال الدورة الأربعين للجمعية العمومية الطبعة المؤقتة

### الفهرس

القرار	الصفحة
١-٤٠	تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية ..... 1
٢-٤٠	حماية سجلات التحقيق في الحوادث والوقائع ..... 5
٣-٤٠	حماية بيانات السلامة ومعلومات السلامة التي تم جمعها للحفاظ على السلامة أو تحسينها، وحماية تسجيلات مسجلات الطيران في العمليات الاعتيادية..... 6
٤-٤٠	البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة المتصلة تحديداً بالملاحة الجوية..... 7
٥-٤٠	الآليات الإقليمية لدعم التنفيذ ..... 22
٦-٤٠	التعاون الإقليمي والمساعدة على سدّ الثغرات في مجال السلامة مع تحديد الأولويات ووضع أهداف قابلة للقياس ..... 24
٧-٤٠	الوافدون الجدد..... 27
٨-٤٠	الأحكام العالمية الخاصة بتصميم وترخيص وعمليات المطارات العائمة..... 28
٩-٤٠	البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي ..... 28
١٠-٤٠	معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني..... 42
١١-٤٠	البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران ..... 44
١٢-٤٠	إعلان بشأن أمن الطيران - يؤكد الالتزام العالمي بتعزيز التنفيذ ..... 58
١٣-٤٠	البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP -CMA) ..... 60
١٤-٤٠	التخفيف من حدة انتشار الأمراض من خلال وسائل تشمل، في جملة أمور، تطهير الطائرات وأساليب مكافحة ناقلات الأمراض وأهمية برنامج الترتيب التعاوني لمنع وإدارة أحداث الصحة العمومية في مجال الطيران الدولي ("كابسكا") ..... 63
١٥-٤٠	إعداد وتنفيذ أحكام خاصة بالتسهيلات: مكافحة الإتجار بالبشر ..... 64
١٦-٤٠	البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال التسهيلات ..... 65
١٧-٤٠	بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضوابط ونوعية الهواء المحلي..... 74

القرار	الصفحة
١٨-٤٠	بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ ..... 91
١٩-٤٠	بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كوريا) ..... 101
٢٠-٤٠	زيادة كفاءة المنظمة وفعاليتها ..... 108
٢١-٤٠	مساهمة الطيران في خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ ..... 111
٢٢-٤٠	تعبئة الموارد ..... 113
٢٣-٤٠	خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في إفريقيا ..... 115
٢٤-٤٠	البيان الموحد بسياسات الإيكو في مجال التعاون الفني والمساعدة الفنية ..... 117
٢٥-٤٠	تنفيذ استراتيجيات بناء القدرات والتدريب في مجال الطيران ..... 124
٢٦-٤٠	النقل الفضائي التجاري ..... 125
٢٧-٤٠	الابتكار في مجال الطيران ..... 127
٢٨-٤٠	البيان الموحد بسياسات الإيكو المستمرة في المجال القانوني ..... 128
٢٩-٤٠	تأكيد إجراء المجلس فيما يتعلق بتحديد الاشتراكات في الصندوق العام والسلفات في صندوق رأس المال العامل للدول التي انضمت إلى الاتفاقية ..... 135
٣٠-٤٠	الاشتراكات المقررة في الصندوق العام للسنوات ٢٠٢٠ و ٢٠٢١ و ٢٠٢٢ ..... 135
٣١-٤٠	صندوق رأس المال العامل ..... 142
٣٢-٤٠	إقرار حسابات المنظمة عن السنوات المالية ٢٠١٦ و ٢٠١٧ و ٢٠١٨ والنظر في تقارير المراجعة الخاصة بها .. 144
٣٣-٤٠	تعيين المراجع الخارجي للحسابات ..... 145
٣٤-٤٠	ميزانيات السنوات ٢٠٢٠-٢٠٢١-٢٠٢٢ ..... 145

## القرارات المعتمدة خلال الدورة الأربعين للجمعية العمومية

### الطبعة المؤقتة

#### القرار ٤٠-١: تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية

لما كانت الإيكاو تسعى لبلوغ الغرض المتمثل في تحقيق تطور الطيران المدني بشكل آمن ومنظم عبر التعاون بين الدول الأعضاء والجهات المعنية الأخرى؛

ولما كانت المنظمة قد وضعت، لتحقيق هذا الغرض، أهدافا استراتيجية، بما في ذلك أهداف للسلامة والقدرات والكفاءة؛

وإقراراً بأهمية تحقيق أطر عالمية لدعم أهداف الإيكاو الاستراتيجية؛

وإقراراً بأهمية التنفيذ الفعال للخطط والمبادرات الإقليمية والوطنية على أساس الأطر العالمية؛

وإقراراً بأن أفضل وسيلة لتحقيق المزيد من التقدم فيما يخص تحسين سلامة وكفاءة وسعة الطيران المدني هي اتباع نهج تعاوني وتعاضدي ومتناسق في الشراكة مع جميع الجهات المعنية تحت قيادة الإيكاو؛

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

فإن الجمعية العمومية:

١- تقر الطبعة الثالثة من الخطة العالمية للسلامة الجوية باعتبارها التوجيهات الاستراتيجية العالمية للسلامة والطبعة السادسة 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 الخطط للتنفيذ الإقليمية وشبه الإقليمية والوطنية وبالتالي ضمان اتساق وتناسق وتنسيق الجهود الرامية إلى تحسين كفاءة 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 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 تفادي الازدواجية في الجهود؛
- ٨- **تدعو** الدول وتطلب من الجهات المعنية الأخرى التعاون على إعداد وتنفيذ خطط إقليمية وشبه إقليمية ووطنية على أساس أطر الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية؛
- ٩- **تكلف** 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 ٣٩-١٢ بشأن تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة.

## المرفق (أ)

### الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP)

- وانطلاقاً** من التأكيد مجدداً أن الهدف الأولي للمنظمة يبقى تحسين السلامة وما يرتبط بذلك من تقليل لعدد الحوادث وما تقضي إليه من وفيات في إطار نظام الطيران المدني الدولي؛
- وإقراراً** بأن السلامة الجوية مسؤولية تتقاسمها الإيكاو والدول الأعضاء وجميع الجهات المعنية الأخرى؛
- وإقراراً** بأن منافع السلامة الجوية يمكن جنيها من الشراكات بين الدول وقطاع الطيران؛
- وإقراراً** بأن المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة (عام ٢٠١٠) أعاد التأكيد على الحاجة إلى تطور إطار الإيكاو للسلامة بشكل مستمر لضمان الإبقاء على فعالية وكفاءة البيئة التنظيمية والاقتصادية والفنية المتغيرة؛
- وإشارة** إلى أن الزيادة المتوقعة في الحركة الدولية للطيران المدني الدولي ستؤدي إلى زيادة عدد حوادث الطائرات ما لم يتم خفض معدل الحوادث؛
- وإقراراً** بضرورة الحفاظ على ثقة الجمهور في النقل الجوي من خلال تيسير الحصول على معلومات السلامة ذات الصلة؛
- وإقراراً** بأن النهج الاستباقي الذي يتم بمقتضاه وضع استراتيجية لتحديد الأولويات والأهداف والمؤشرات في إدارة مخاطر السلامة له أهمية قصوى لتحقيق مزيد من التحسينات في السلامة الجوية؛
- وإقراراً** بإنشاء الإيكاو لمجموعات إقليمية للسلامة الجوية، مع مراعاة احتياجات الأقاليم المختلفة والبناء على هياكل وأشكال التعاون القائمة فعلاً؛
- وإشارة** إلى النية في تطبيق مبادئ إدارة السلامة في الخطة العالمية للسلامة الجوية بشكل مستمر كأداة لتحسين السلامة الجوية من خلال التركيز على الإجراءات عندما تكون الحاجة ماسة لها؛

وإشارة إلى وضع خريطة طريق عالمية للسلامة الجوية، كخطة عمل لمساعدة أوساط الطيران في تنفيذ مبادرات السلامة الواردة في الخطة العالمية للسلامة الجوية، من خلال إطار مرجعي محكم ومشارك لجميع الجهات المعنية؛ وإشارة إلى ضرورة مساعدة الدول الأعضاء على تنفيذ مبادئ إدارة السلامة والتخفيف من المخاطر المتعلقة بمسائل تشغيلية محدّدة؛

#### فإن الجمعية العمومية:

- ١- تشدّد على الحاجة إلى التحسين المستمر للسلامة الجوية عن طريق خفض عدد الحوادث وما 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 تنفيذ الخطط الوطنية للسلامة الجوية بما يتوافق مع الخطة العالمية للسلامة الجوية لمواصلة التقليل من الوفيات والمخاطر التي قد تقضي إلى الوفيات؛
- ٤- تحثّ الدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية والمنظمات الدولية المعنية على العمل مع جميع أصحاب المصلحة من أجل تنفيذ الخطط الإقليمية للسلامة الجوية بما يتوافق مع الخطة العالمية للسلامة الجوية لمواصلة التقليل من الوفيات والمخاطر التي قد تقضي إلى الوفيات؛
- ٥- تحثّ الدول على القيام على نحو كامل بمراقبة السلامة الجوية على مشغليها للامتثال الكامل للقواعد والتوصيات الدولية المطبقة، والتأكد من أن كل مشغل أجنبي يحلق فوق أراضيها يخضع للمراقبة الكافية من دولته واتخاذ الإجراءات الملائمة عند الضرورة للحفاظ على السلامة الجوية؛
- ٦- تشجّع الإيكاو على مواصلة إعداد خريطة الطريق للخطة العالمية للسلامة الجوية، حسب الاقتضاء.

### المرفق (ب)

#### الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP)

لما كان تعزيز سلامة وسعة وكفاءة عمليات الطيران الجوي يشكل عنصراً أساسياً في أهداف الإيكاو الاستراتيجية؛  
وإذ اعتمدت في القرار ٤٠-٤ بياناً موحداً بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة المتصلة تحديداً بالملاحة الجوية؛  
ومع إدراك أهمية الخطة العالمية للملاحة الجوية بوصفها استراتيجية تشغيلية وجزءاً من سلة التدابير المتاحة لتحقيق الأهداف الطموحة العالمية للإيكاو في مجال انبعاثات ثاني أكسيد الكربون؛  
ومع إدراك أن عدداً كبيراً من الدول والأقاليم خططاً جديدة لتحديث الملاحة الجوية في دولها وأقاليمها:

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- تحتّ المجلس على تزويد الدول بخريطة طريق التوحيد القياسي على النحو المعلن في الخطة العالمية للملاحة الجوية كأساس لبرنامج عمل الإيكاو؛

٣- تدعو الدول والمجموعات الإقليمية المعنية بالتخطيط والتنفيذ وقطاع الطيران إلى استخدام الإرشادات الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية لتخطيط وتنفيذ الأنشطة التي تحدد الأولويات والأهداف والمؤشرات المتسقة مع الأهداف المتناغمة على المستوى العالمي، مع مراعاة الاحتياجات التشغيلية؛

٤- تدعو الدول إلى مراعاة الإرشادات الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية لتنفيذ تحسينات تشغيلية كجزء من استراتيجيتها الوطنية لخفض الآثار المترتبة على البيئة، بما في ذلك انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن عمليات الطيران الدولي؛

٥- تدعو الدول ومجموعات الإيكاو الإقليمية المعنية بالتخطيط والتنفيذ وقطاع الطيران إلى تزويد الإيكاو، وتزويد بعضها بعضاً، في الوقت المناسب بالمعلومات عن وضع تنفيذ الخطة العالمية للملاحة الجوية، بما في ذلك الدروس المستفادة من تنفيذ أحكامها؛

٦- تدعو مجموعات الإيكاو الإقليمية المعنية بالتخطيط والتنفيذ إلى استخدام الأدوات الموحدة للإيكاو أو الأدوات الإقليمية الملزمة 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 المرتبطة بتنفيذ التحسينات التشغيلية المحددة في إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران؛

٨- تحتّ الدول التي تعكف على وضع خطط جديدة للملاحة الجوية، بغرض تحديث نظم الملاحة الجوية لديها أن تتسق مع الإيكاو وتوائم خططها من أجل ضمان المواءمة والاتساق على الصعيدين الإقليمي و العالمي؛

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

#### سياسة إدارة السلامة

١-١ استعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/52 التي قدمها المجلس التي تقترح تحديثات لقراري الجمعية العمومية ٣-٣٨ و ٤-٣٨ فيما يتعلق بحماية معلومات السلامة. وذكرت اللجنة بأن الجمعية العمومية قد كلفت المجلس بموجب هذين القرارين بأن يتخذ، ضمن جملة أمور، ما يلزم من خطوات لإحراز تقدم حقيقي نحو إعداد أحكام جديدة و/أو معدلة بشأن حماية معلومات السلامة في كل من الملحق الثالث عشر - "التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات"، والملحق التاسع عشر - "إدارة السلامة"، والملحق الأخرى، حسب الاقتضاء، ووضع مواد إرشادية في هذا الشأن. وبناءً على ذلك، اعتمد المجلس في عام ٢٠١٦ تعديلات جديدة على الملحقين الثالث عشر والتاسع عشر، وعلى الملحق السادس - "تشغيل الطائرات". واتفقت اللجنة على أن التحديثات المقترحة على قراري الجمعية العمومية تعكس تعديلات الملاحق وتتماشى مع المادة الإرشادية ذات الصلة.

٢-١ وفي ضوء ما تقدّم، اتفقت اللجنة على تقديم القرارين التاليين إلى الجلسة العامة لاعتمادهما وليحلا محل قراري الجمعية العمومية ٣-٣٨ و ٤-٣٨:



#### القرار ٤٠-٢: حماية سجلات التحقيق في الحوادث والوقائع

لما كان الغرض الرئيسي للمنظمة هو ضمان سلامة الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم؛  
ولما كان من الضروري التسليم بأن الغرض من التحقيق في الحوادث والوقائع ليس إلقاء اللوم أو تحميل المسؤولية؛  
وإن تدرك ضرورة إتاحة جميع المعلومات ذات الصلة لسلطات التحقيق في الحوادث لتسهيل تحديد الأسباب و/أو العوامل المساهمة في الحوادث والوقائع بما يتيح اتخاذ الإجراءات الوقائية؛  
وإن تدرك أن منع وقوع الحوادث أمر ضروري للمحافظة على الثقة المستمرة في النقل الجوي؛  
وإن تدرك أن انتباه الجمهور سيظل مركزا على إجراءات التحقيق التي تجريها الدولة، بما في ذلك طلبات الاطلاع على سجلات الحوادث والوقائع؛  
وإن تدرك أن حماية بعض سجلات الحوادث والوقائع من الاستخدام لأغراض غير التحقيق في الحوادث والوقائع أمر ضروري لضمان التوفير المستمر لجميع المعلومات ذات الصلة لسلطات التحقيق في الحوادث في المستقبل؛  
وإن تدرك أن استخدام المعلومات المستقاة من التحقيقات في الحوادث، في المحاكمات العقابية، والمدنية، والإدارية والجنائية ليست طريقة للحفاظ على السلامة الجوية أو تحسينها؛  
وإن تدرك أن التدابير المتخذة حتى الآن لضمان حماية بعض سجلات الحوادث والوقائع قد لا تكون كافية، ومع الإحاطة علما بإصدار الإيكاو لأحكام جديدة ومحسنة بشأن حماية معلومات السلامة في الملحق الثالث عشر - "التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات"؛  
وإن تدرك الحاجة إلى إدراج سبل حماية سجلات التحقيق في الحوادث والوقائع التي يسردها الملحق الثالث عشر في القوانين الوطنية وذلك لكفالة أن أن يتمتع البت في السلطات المختصة المعنية من قبل الدول الأعضاء بالصفة القانونية ولتسهيل إجراء اختبار التوازن من قبل هذه السلطات؛  
وبالنظر إلى أن ثمة حاجة لتحقيق توازن بين الحاجة لحماية تسجيلات التحقيق في الحوادث والوقائع والحاجة لإقامة العدل للكشف عنها أو استخدامها، وإلى أن الحماية لا تهدف إلى الحيلولة دون تحقيق العدالة؛  
وإن تضع في الاعتبار أن سلطات التحقيق في الحوادث لا يمكنها توفير الحماية سوى لبعض سجلات التحقيق التي تقع تحت سلطتها أو تصرفها؛  
فإن الجمعية العمومية:

١- تدعو الدول الأعضاء إلى تجديد التزامها بحماية سجلات التحقيق في الحوادث والوقائع بموجب أحكام الملحق الثالث عشر؛

٢- تحث الدول الأعضاء على بمراجعة قوانينها ولوائحها وسياساتها الرامية إلى حماية سجلات التحقيق في الحوادث والوقائع وعلى تعديلها حسب الاقتضاء لإزالة العوائق التي تعرقل عمليات التحقيق في الحوادث والوقائع ولضمان توافر جميع المعلومات ذات الصلة لسلطات التحقيق في الحوادث، وذلك امتثالا للفقرة ٥-١٢ والمرفق ٢ من الملحق الثالث عشر؛

٣- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٨-٣.

### القرار ٤٠-٣: حماية بيانات السلامة ومعلومات السلامة التي تم جمعها للحفاظ على السلامة أو تحسينها، وحماية تسجيلات مسجلات الطيران في العمليات الاعتيادية

لما كان الهدف الأساسي للمنظمة مازال متمثلاً في تأمين سلامة الطيران المدني الدولي في العالم أجمع؛

وإن تدرك أهمية التبادل الحر لمعلومات السلامة بين الجهات المعنية في شبكة الطيران؛

وإن تنكر أن الملحق التاسع عشر - "إدارة السلامة" يمنح الحماية لبيانات السلامة ومعلومات السلامة التي تم جمعها للحفاظ على السلامة أو تحسينها وللمصادر ذات الصلة؛

وإن تدرك أن حماية بيانات السلامة ومعلومات السلامة والمصادر ذات الصلة أمر ضروري لضمان استمرار توافرها لأن استخدام بيانات السلامة ومعلومات السلامة لأغراض أخرى بخلاف الحفاظ على السلامة أو تحسينها قد يحول دون توافر مثل هذه المعلومات في المستقبل، وهو ما سيخلف تأثيراً سلبياً خطيراً على السلامة؛

وإن تعتبر من الضروري تحقيق التوازن بين الحاجة إلى حماية بيانات السلامة ومعلومات السلامة والمصادر ذات الصلة للحفاظ على السلامة الجوية أو تحسينها، والحاجة إلى إقامة العدل على النحو السليم،

وإن تلاحظ أن تسجيلات مسجلات الطيران ونسخها المدونة قد أدخل العمل بها لدعم التحقيقات في الحوادث والوقائع؛

ولما كان الملحق السادس - "تشغيل الطائرات" ينص على حماية تسجيلات مسجلات الطيران أو نسخها المدونة في العمليات الاعتيادية؛

وإن تعي أهمية حماية تسجيلات مسجلات الطيران أو نسخها المدونة في العمليات الاعتيادية، خارج نطاق التحقيقات من النوع الوارد ذكره في الملحق الثالث عشر؛

وإن يساورها القلق من أن بيانات السلامة ومعلومات السلامة وتسجيلات مسجلات الطيران أو نسخها المدونة في العمليات الاعتيادية قد تُستخدم لأغراض بخلاف تلك التي جُمعت من أجلها، بما في ذلك الإجراءات العقابية والمدنية والإدارية والجنائية؛

وإن تلاحظ أن وجود بيئة للإبلاغ حيث الموظفون والعاملون التشغيليون يمكنهم الثقة بأنه لن تُفرض عليهم جزاءات جراء ما يقومون به من أفعال أو إهمال بما يتناسب مع خبرتهم وتدريبهم يُعد أمراً أساسياً في الإبلاغ عن مسائل السلامة ؛

وإن تدرك أن التقدم التكنولوجي قد يؤدي إلى زيادة أنواع التسجيلات وبيانات السلامة ومعلومات السلامة التي يمكن جمعها بواسطة نُظُم الإبلاغ عن مسائل السلامة ومسجلات الطيران؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تدعو الدول الأعضاء إلى تجديد التزامها بحماية بيانات السلامة ومعلومات السلامة التي تم جمعها للحفاظ على السلامة أو تحسينها والمصادر ذات الصلة بذلك؛

٢- تحث الدول الأعضاء على منح الحماية لتسجيلات مسجلات الطيران أو نسخها المدونة في العمليات الاعتيادية، خارج نطاق التحقيقات من النوع الوارد ذكره في الملحق الثالث عشر؛

٣- تحثّ الدول المتعاقدة على الاستمرار في فحص تشريعاتها الحالية وأن تعدّل حسب الضرورة أو تسن القوانين واللوائح السياسات لحماية بيانات السلامة ومعلومات السلامة والمصادر ذات الصلة، وتسجيلات مسجلات الطيران أو نسخها المدونة في العمليات الاعتيادية؛

٤- تطلب إلى الأمانة العامة مواصلة تقديم الدعم للدول في تنفيذها لأطر الحماية المنصوص عليها في الملحقين السادس والتاسع عشر؛

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

#### القرار ٤٠-٤: البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة المتصلة تحديداً بالملاحة الجوية

لما كانت الجمعية العمومية قد قررت في القرار ١٥-٩ أن تعتمد في كل دورة تنشأ فيها لجنة فنية بياناً موحداً عن السياسات المستمرة في مجال الملاحة الجوية على وجه التحديد، بحيث يتضمن هذا البيان كل ما استجد حتى نهاية تلك الدورة؛

ولما كانت قد اعتمدت بموجب القرار ٣٨-١٢ ومرفقاته (أ) إلى (س) بأكملها، بياناً بالسياسات المستمرة وأساليب العمل في مجال الملاحة الجوية على وجه التحديد كما كانت عند نهاية الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية؛

ولما كانت الجمعية العمومية قد استعرضت اقتراحات المجلس بتعديل بيان السياسات المستمرة وأساليب العمل الواردة في القرار ٣٨-١٢ ومرفقاته (أ) إلى (س) بأكملها، وعدلت هذا البيان لمراعاة القرارات التي اتخذت في أثناء الدورة الأربعين؛

ولما كانت السياسات أو الأساليب ذات الصلة التي تقتضي تطبيقاً مستمراً لفترة تتجاوز ثلاث سنوات ينبغي اعتبارها سياسات مستمرة أو أساليب ذات صلة؛

ولما كانت المواد الواردة بالوثائق التنظيمية أو وثائق الإيكاو المقررة والمتوفرة، مثل الملاحق والخطط العالمية والقواعد الإجرائية والتوجيهات الخاصة باجتماعات الملاحة الجوية ينبغي استبعادها في العادة من البيانات الموحدة بما في ذلك، على وجه الخصوص، الإجراءات المتصلة بالقرارات؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر:

(أ) أن مرفقات هذا القرار تشكل البيان الموحد عن سياسات الإيكاو المستمرة وأساليب العمل التي تنتهجها المنظمة في مجال الملاحة الجوية كما كانت في نهاية الدورة الأربعين للجمعية العمومية؛

(ب) أن الإجراءات المرتبطة بكل جانب من جوانب السياسات المستمرة الواردة في المرفقات تمثل إرشادات الغرض منها تسهيل وضمان تنفيذ تلك السياسات؛

٢- تطلب من المجلس أن يبقي البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة المتصلة تحديداً بالملاحة الجوية خاضعاً للمراجعة وأن يبلغ الجمعية العمومية عندما يلزم إدخال تغييرات عليه؛

٣- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٨-١٢ ومرفقاته والقرار ١٥-٩.

## المرفق (أ)

### اجتماعات الملاحة الجوية العالمية

لما كان عقد اجتماعات الملاحة الجوية العالمية وظيفة مهمة من وظائف المنظمة، ويقتضي من الدول الأعضاء والمنظمة والإيكاف جهدا كبيرا وصرف أموال كثيرة؛

ولما كان من الضروري ضمان الحصول على أقصى قدر من الفائدة من هذه الاجتماعات دون إلقاء أي عبء لا مبرر له على الدول الأعضاء وعلى الإيكاف؛

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

١- أن تكون الاجتماعات التي يدعو المجلس الى عقدها وتشارك فيها كل الدول الأعضاء على قدم المساواة هي الوسيلة الرئيسية للتقدم نحو حل المشكلات ذات الأهمية العالمية، بما في ذلك تعديل الملاحق والخطط العالمية وإعداد الوثائق الأساسية الأخرى في مجال الملاحة الجوية؛

٢- ألا تعقد هذه الاجتماعات ما لم يسوغها عدد وأهمية المشكلات التي ستبحث وما لم تظهر إمكانية التوصل الى قرار بناء بشأنها، ولا بأس من مطالبة الاجتماعات التي تعقد على هذا الأساس بأن تجري مناقشات استطلاعية حول الأمور التي لم تتضح الى الدرجة التي تسمح باتخاذ قرار محدد بشأنها؛

٣- يجب تنظيم هذه الاجتماعات بحيث تكون ملائمة على أفضل وجه لأداء المهمة الموكلة إليها وتوفر التنسيق اللازم فيما بين التخصصات الفنية التي تتطوي عليها؛

٤- يجب ألا يعقد أكثر من اجتماعين من هذا النوع خلال السنة التقويمية، كما يجب أن يمر اثنا عشر شهرا على الأقل بين أي اجتماعين متتاليين يعالجان بإسهاب نفس التخصص الفني، ما لم تقتض الظروف الاستثنائية خلاف ذلك.

### الإجراءات المتصلة بالقرار

١- قبل أن يقرر المجلس إحالة أي موضوع الى اجتماع عالمي، ينبغي له أن يحدد ما إذا كان في المستطاع معالجة ذلك الموضوع إما بالمراسلات مع الدول وإما باستخدام فرق الخبراء أو مجموعات الدراسة المعنية بالملاحة الجوية إذا كانت هذه الوسائل تسهل البت في الموضوع خلال الاجتماع.

٢- ينبغي أن يكون جدول الأعمال على قدر من الوضوح بحيث يحدد المهمة المطلوب القيام بها، ويحدد أنواع الخبرة المتخصصة التي سيحتاج إليها الاجتماع. وعندما تتضمن أعمال الاجتماع أكثر من تخصص فني واحد، ينبغي الحرص على الاستعانة بأقل عدد ممكن من أنواع الخبرات دون الإخلال بالكفاءة.

٣- تسهيلات لمشاركة كل الدول الأعضاء، ينبغي أن يضع المجلس خطة لبرامج الاجتماعات من شأنها أن تختصر إلى أدنى حد ممكن فترة استبقاء الموظفين الفنيين الذين توفدهم الدول، وذلك دون الإخلال بكفاءة الاجتماع.

٤- ينبغي أن تكون مدة الاجتماع كافية لبحث جميع بنود جدول الأعمال، والنظر في تقرير الاجتماع المحرر بلغات عمله والموافقة على التقرير. وبعد الاجتماع تقوم الأمانة العامة بإدخال التعديلات الصياغية الطفيفة على تقرير الاجتماع وبتصحيح ما قد يكون فيه من أخطاء مطبعية.

٥- ينبغي إرسال جدول الأعمال المعتمد ومستنداته الرئيسية بطريق الجو عادة، على أن يرسل جدول الأعمال قبل عشرة أشهر على الأقل من موعد عقد الاجتماع، وترسل المستندات قبل ثلاثة أشهر على الأقل من ذلك الموعد، أما بقية الوثائق فترسل بأسرع ما يمكن.

## المرفق (ب)

### فرق الخبراء التابعة للجنة الملاحة الجوية

**حيث إن** فرق خبراء لجنة الملاحة الجوية أثبتت أنها أداة قيمة للإسراع بحل المشكلات الفنية المتخصصة؛  
**وحيث إن** من الضروري ضمان الحصول على أقصى قدر من الفائدة من فرق خبراء الملاحة الجوية دون الإفراط بلا داع في إلقاء أي عبء على الدول الأعضاء أو على الإيكاف؛  
**فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:**

- ١- يجب أن تشكل فرق خبراء لجنة الملاحة الجوية عندما يكون من الضروري التقدم في حل المشكلات الفنية المتخصصة التي لا يمكن للجنة الملاحة الجوية أن تحلها حلاً ملائماً أو سريعاً من خلال الأجهزة الأخرى القائمة؛
- ٢- تكفل لجنة الملاحة الجوية أن تكون اختصاصات وبرامج عمل هذه الفرق مناسبة لأغراض الأهداف الاستراتيجية للإيكاف، وأن تكون واضحة ومحددة مع وضع مهلة زمنية ويجب الالتزام بها؛
- ٣- تستعرض لجنة الملاحة الجوية التقدم الذي تحرزه فرق الخبراء استعراضاً دورياً، ويجب إنهاء عمل الفرق بمجرد إنجاز الأنشطة الموكلة إليها. ولا يسمح بالإبقاء على أي فريق ما لم تر لجنة الملاحة الجوية مبرراً لهذا الاستمرار؛
- ٤- يجب أن تكون أنشطة فريق خبراء لجنة الملاحة الجوية موجهة قدر الإمكان نحو النهج القائم على الأداء خلال إعداد القواعد والتوصيات الدولية.

### الإجراء المتصل بهذا القرار

ينبغي أن تقدم التقارير بشكل واضح على أنها مشورة مقدمة من مجموعة الخبراء إلى لجنة الملاحة الجوية وبحيث لا تفسر على أنها وجهات نظر الدول الأعضاء.

## المرفق (ج)

### شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الكفاءة وإجازات طواقم قيادة الطائرات

**حيث إن** المادة ٣٣ من اتفاقية شيكاغو لم تحدد صراحة الأغراض المستهدفة من الاعتراف بالشهادات والإجازات؛  
**وحيث إنه** توجد عدة تفسيرات بشأن وجود أو عدم وجود التزام على الدول الأعضاء بالاعتراف بالشهادات والإجازات التي أصدرتها أو قررت صلاحيتها دول أعضاء أخرى إلى أن يبدأ سريان القواعد والتوصيات الدولية على الطائرات المعنية أو طواقم قيادة الطائرات؛

**وحيث إنه** قد تمضي سنوات عديدة قبل أن يبدأ سريان القواعد والتوصيات الدولية على طرز معينة من الطائرات أو إجازات طواقم قيادة الطائرات. وحيث إنه قد يعتبر من الأنسب عدم إصدار قواعد وتوصيات دولية لبعض تلك الطرز أو إجازات طواقم القيادة؛

**فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:**

- ١- على كل الدول الأعضاء أن تعترف بصحة شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الكفاءة وإجازات طواقم قيادة الطائرات التي أصدرتها أو قررت صلاحيتها الدولة الأعضاء التي سجلت فيها الطائرة، وذلك لغرض الطيران فوق أقاليمها، بما في ذلك الهبوط فيها والإقلاع منها، بشرط مراعاة أحكام المادتين ٣٢ (ب) و ٣٣ من اتفاقية شيكاغو؛
- ٢- يجب على الدول الأعضاء أن تعترف بالشهادات التي أصدرتها أو قررت صلاحيتها بموجب النظم الوطنية للدولة الأعضاء التي سجلت فيها الطائرة، وذلك لغرض الطيران فوق أقاليمها، بما في ذلك الهبوط فيها والإقلاع منها، ريثما يبدأ سريان القواعد الدولية التي تتعلق بفئات معينة من الطائرات أو طواقم قيادة الطائرات.

#### **(د) المرفق**

##### **موظفو الطيران المؤهلون والأكفاء**

**حيث إن** تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية بصورة مرضية هو أمر مرهون بوجود العاملين المؤهلين والأكفاء؛

**وحيث إن** الدول الأعضاء تعاني من صعوبات في هذا الشأن بسبب نقص العاملين الأكفاء لخدمة منظومة النقل الجوي الحالية والمقبلة؛

**وحيث إنه** من الضروري بذل جهد خاص من أجل مساعدة الدول الأعضاء على الوفاء باحتياجاتها من الموارد البشرية؛

**وحيث إن** أنشطة التعليم التي تنفذها الإيكاو هي من الوسائل الفعالة التي تعين على فهم القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية وعلى تطبيق الجميع لها بطريقة موحدة؛

**فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:**

- ١- تساعد الإيكاو الدول الأعضاء على تحقيق كفاءة العاملين في مجال الطيران والمحافظة على هذه الكفاءة من خلال برنامج الإيكاو للتدريب في مجال الطيران؛

- ٢- العمل بالمبادئ التالية في برنامج الإيكاو للتدريب على الطيران:

- (أ) الدول الأعضاء هي المسؤولة عن موظفي الطيران المؤهلين؛
- (ب) تضفي أولوية قصوى لأنشطة التعلم التي تدعم تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية؛
- (ج) التعاون مع الدول الأعضاء وقطاع الطيران أمر أساسي لوضع وتنفيذ أنشطة التعلم لدعم تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية؛
- (د) تضفي الأولوية على رعاية الأجيال المقبلة من المهنيين في مجال الطيران.

- ٣- لا تشارك المنظمة في تشغيل التجهيزات التدريبية، ولكنها تقوم بإرشاد القائمين على تشغيل هذه التجهيزات.
- ٤- تساعد الدول الأعضاء بعضها البعض لتحقيق القدر الأمثل من الاستفادة من أنشطة التعلم لصالح موظفي الطيران.

#### الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ينبغي للمجلس أن يساعد الدول الأعضاء على اتساق مستويات كفاءة موظفي الطيران. وتقوم هذه الجهود على ما يلي:

- (أ) تحليل البيانات لتحديد الأولويات والاحتياجات؛
- (ب) تحديد احتياجات التدريب لتنفيذ أحكام الإيكاو؛
- (ج) نهج قائم على الكفاءة.

#### المرفق (هـ)

##### صياغة وتنفيذ الخطط الإقليمية والإجراءات الإقليمية الإضافية

**حيث** إن المجلس يضع خططا إقليمية تبين التجهيزات والخدمات والإجراءات الإقليمية الإضافية المطلوب من الدول الأعضاء توفيرها أو استخدامها وفقا للمادة ٢٨ من اتفاقية شيكاغو؛

**وحيث** إن الخطط الإقليمية تقتضي التعديل من حين إلى آخر لمواكبة التغييرات التي تستجد على احتياجات الطيران المدني الدولي؛

**وحيث** إن الإيكاو وضعت نهجا لتخطيط التجهيزات والخدمات يركز على المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية؛

**وحيث** إن أي عيوب جسيمة في تنفيذ الخطط الإقليمية من شأنه أن يؤثر على سلامة العمليات الجوية الدولية وانتظامها وكفاءتها، وأنه من ثم ينبغي تلافيه بأسرع وقت ممكن؛

**فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:**

- ١- أن تتقح الخطط الإقليمية عندما يتضح أنها لم تعد تتماشى مع المقتضيات الجارية والمتوقعة للطيران المدني الدولي؛
- ٢- أن تعدل الخطط الإقليمية بالمراسلة بين الإيكاو والدول الأعضاء والمنظمات الدولية المعنية إذا سمحت بذلك طبيعة التغيير اللازم؛
- ٣- عندما تتعلق اقتراحات التعديل بخدمات وتجهيزات تقدمها الدول وعندما تكون اقتراحات التعديل هذه:

(أ) لا تمثل تغييرات في الشروط التي حددها المجلس في الخطط الإقليمية؛

(ب) ولا تتعارض مع السياسة الثابتة للإيكاو؛

(ج) ولا تتضمن مسائل يتعذر حلها على المستوى الإقليمي؛

يجوز للمجلس تفويض الهيئات الإقليمية سلطة معالجة وإصدار هذه التعديلات.

- ٤- إنّ اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية، رغم أنها أدوات مهمة في تحديد التجهيزات والخدمات، لا تتناول إلا القضايا التي لا يمكن معالجتها عبر المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ؛
- ٥- يجب أن تعطى الأولوية في تنفيذ برامج الدول الأعضاء الى توفير واستمرار تشغيل التجهيزات والخدمات التي من المرجح أن يؤدي نقصها الى تأثير سلبي على العمليات الجوية الدولية؛
- ٦- يجب أن تقوم الإيكاو بتحديد أوجه القصور الخطيرة في تنفيذ الخطط الإقليمية والتحري عنها واتخاذ الإجراءات اللازمة لها في أقل وقت ممكن؛
- ٧- يجب أن تحدد مجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية المشاكل وأوجه القصور في الخطط الإقليمية وفي تنفيذها وأن تقترح التدابير العلاجية.

#### الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ينبغي للمجلس أن يضمن أن يكون هيكل وشكل الخطط الإقليمية متمشيين مع خطة الملاحة الجوية العالمية وأن يتسنى استخدامهما في تطبيق النهج المبني على الأداء في أعمال التخطيط.
- ٢- ينبغي للمجلس، عند قيامه بتقدير مدى إلحاح الحاجة إلى تنقيح أي من الخطط الإقليمية، أن يأخذ في اعتباره الوقت الذي تحتاجه الدول الأعضاء لتوفير التجهيزات والخدمات الإضافية الضرورية.
- ٣- ينبغي أن يضمن المجلس أن تكون التواريخ المقررة في الخطط الإقليمية لتنفيذ أنواع جديدة من المعدات مناسبة لتوفير المعدات المناسبة بالفعل في حينها.
- ٤- ينبغي للمجلس أن يضمن إعداد خطط إقليمية قائمة على الإنترنت، ومعها أدوات التخطيط اللازمة، من أجل تحسين الكفاءة وتعجيل دورة التعديل.
- ٥- ينبغي للمجلس أن يستعين بمجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية التي أنشأها في جميع الأقاليم للمساعدة على تحديث الخطط الإقليمية وأي وثائق تكميلية.

#### المرفق (و)

##### اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية

- حيث إن الاجتماعات الإقليمية للملاحة الجوية تمثل وسيلة هامة لتحديد التجهيزات والخدمات المتوقع أن توفرها الدول الأعضاء وفقا للمادة ٢٨ من الاتفاقية؛
- وحيث إن هذه الاجتماعات تقتضي من الدول الأعضاء ومن الإيكاو بذل جهد كبير وإنفاق أموال كثيرة؛
- وحيث إن من الضروري ضمان الحصول على أقصى قدر من الفائدة من هذه الاجتماعات دون الإثقال على الدول الأعضاء أو على الإيكاو؛
- وإذ تأخذ في اعتبارها أن التخطيط الإقليمي للملاحة الجوية عادة ما تتجزه المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ؛
- فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:



- ١- ألا تُعقد اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية إلا لمعالجة القضايا التي يتعذر على المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ معالجتها بشكل واف؛
- ٢- تعقد هذه الاجتماعات وتوضع جداول أعمالها على أساس النواقص الموجودة فعلا أو المتوقع حدوثها في الخطط الإقليمية للأقاليم المعنية؛
- ٣- تحدد لكل من هذه الاجتماعات منطقة جغرافية معينة، مع مراعاة عمليات النقل الجوي الدولي وعمليات الطيران العام الدولي الراهنة والمتوقعة، والمجالات الفنية التي يعالجها الاجتماع، ولغات عمله؛
- ٤- يستخدم لكل من هذه الاجتماعات تنظيم بأنسب الطرق للنظر في المسائل المطروحة على جدول الأعمال وتحقيق التنسيق الفعال بين مختلف مكونات الاجتماع؛
- ٥- تعقد اجتماعات محدودة النطاق الفني أو الجغرافي عندما توجد مشاكل محددة يتعين حلها، ولا سيما المشاكل التي تقتضي حلولاً عاجلة، أو عندما يكون في عقد هذه الاجتماعات تقليل لعدد اجتماعات الملاحة الجوية ذات النطاق الإقليمي الشامل.

#### الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ينبغي أن يحاول المجلس عقد اجتماعات إقليمية للملاحة الجوية في أماكن داخل الأقاليم المعنية، وأن يشجع الدول الأعضاء في تلك الأقاليم على أن تستضيف الاجتماع بالانفراد أو بالتضامن.
- ٢- ينبغي جعل جدول الأعمال المعتمد ومستنداته الرئيسية، متاحاً إلكترونياً قبل عشرة أشهر على الأقل من موعد عقد الاجتماع بالنسبة لجدول الأعمال، وقبل ثلاثة أشهر على الأقل من ذلك الموعد بالنسبة للمستندات الرئيسية.
- ٣- ينبغي أن يكفل المجلس تزويد الاجتماعات الإقليمية للملاحة الجوية بالتوجيهات اللازمة لتصرف الأمور التشغيلية والفنية المتعلقة بجدول أعمالها.
- ٤- ينبغي لكل دولة عضو مشاركة في الاجتماع أن تستعلم قبل انعقاد الاجتماع عن الخطط التي وضعها ناقلوها الجويون ومشغلو الطيران العام الدولي لعمليات المستقبل، وعن الحركة المتوقعة من الطائرات الأخرى المسجلة لديها، وعن التجهيزات والخدمات التي تحتاجها فئات الطيران.
- ٥- ينبغي للمجلس أن يشجع اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية على وضع معايير للتخطيط متمشية مع أحدث التطورات ويكون الهدف منها ضمان وفاء الخطط الإقليمية بمتطلبات التشغيل والاعتبارات الاقتصادية، أخذاً في الاعتبار الحاجة إلى إدخال مزيد من التحسينات على مستويات السلامة الحالية.
- ٦- ينبغي أن يضع المجلس ويستكمل توجيهات محددة ومفصلة بخصوص بحث مسائل التنفيذ في الاجتماعات الإقليمية للملاحة الجوية.

## المرفق (ز)

### تعيين حدود المجالات الجوية لخدمات الحركة الجوية

حيث إن الملحق الحادي عشر باتفاقية شيكاغو يقتضي من كل دولة عضو أن تحدد أجزاء الفضاء الجوي فوق إقليمها التي تقدم إليها خدمات الحركة الجوية، وأن تتخذ بعد ذلك التدابير اللازمة لإنشاء هذه الخدمات وتقديمها؛

وحيث إن الملحق الحادي عشر باتفاقية شيكاغو ينص أيضا على أنه يجوز لكل لدولة عضو أن تتيب مسؤوليتها عن تقديم خدمات الحركة الجوية فوق إقليمها الى دولة أخرى بمقتضى اتفاق ثنائي بينهما؛

وحيث إن الجهود التعاونية بين الدول الأعضاء من شأنها أن تؤدي الى المزيد من الكفاءة في إدارة الحركة الجوية؛

وحيث إنه يجوز للدولة المنبئة والدولة النائية أن تنهيا اتفاق التفويض في أي وقت؛

وحيث إن الملحق الحادي عشر باتفاقية شيكاغو ينص على أن أجزاء المجال الجوي التي توجد فوق أعالي البحار وتقدم إليها خدمات الحركة الجوية يجب أن تحدد باتفاقات إقليمية للملاحة الجوية يوافق عليها المجلس عادة بناء على مشورة من اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية؛

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي فيما يتعلق بالخطط الإقليمية للملاحة الجوية:

١- إن حدود المجالات الجوية التي تقدم إليها خدمات الحركة الجوية، سواء كانت فوق أراضي الدول أو فوق أعالي البحار، تقرر على أساس الاعتبارات الفنية والتشغيلية لتأمين السلامة وتحقيق أقصى درجة من الكفاءة والاقتصاد لمقدمي تلك الخدمات وللمنتفعين بها؛

٢- لا ينبغي تقسيم المجال الجوي المخصص لخدمات الحركة الجوية لأغراض غير الأغراض الفنية أو التشغيلية أو الأغراض المرتبطة بالسلامة والكفاءة؛

٣- عندما تقضي الحاجة بتوسيع المجالات الجوية التي تقدم إليها خدمات الحركة الجوية لتشمل أراضي دولتين أو أكثر، أو أجزاء منها، ينبغي الاتفاق على ذلك بين الدول المعنية، مع مراعاة الحاجة الى تشغيل نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية بطريقة فعالة من حيث التكلفة، وزيادة كفاءة إدارة المجالات الجوية ولا سيما المجال الجوي العلوي؛

٤- على الدولة التي تقدم خدمات الحركة الجوية الى المجال الجوي فوق أراضي الدولة المنبئة أن تتولى هذا التقديم وفقا لما تقتضيه الدولة المنبئة، ويجب عليها أن تنشئ وتجدد التجهيزات والخدمات التي يتفق الطرفان على أنها ضرورية للدولة النائية؛

٥- تقتصر إنابة المسؤولية من أي دولة الى دولة أخرى ويقتصر كل إسناد للمسؤولية فوق أعالي البحار على المهام الفنية والتشغيلية المتعلقة بسلامة وانتظام الحركة الجوية في المجال الجوي المعني؛

وتعلن بالإضافة الى ذلك ما يلي:

٦- إن كل دولة عضو تتيب مسؤولية تقديم خدمات الحركة الجوية إلى المجال الجوي فوق إقليمها إلى دولة أخرى، إنما تفعل ذلك دون إخلال بسيادتها.

٧- إن موافقة المجلس على اتفاقات الملاحة الجوية الإقليمية التي تسند إلى أي دولة تقديم خدمات الحركة الجوية في المجال الجوي فوق أعالي البحار لا تعني الاعتراف بسيادة تلك الدولة على ذلك المجال الجوي.

### الإجراءات المتصلة بهذا القرار

١- عند تحديد المجالات الجوية التي تقدم إليها خدمات الحركة الجوية، ينبغي للدول الأعضاء أن تتوخى رسم الحدود التي تحقق أكبر قدر من الكفاءة والاقتصاد، وأن تختار المواقع المثلى لإقامة نقاط تحويل المسؤولية وإنجاز إجراءات التنسيق الأكثر فاعلية، وذلك بالتعاون مع الدول المعنية الأخرى ومع الإيكافو.

٢- ينبغي للدول الأعضاء أن تنظر حسب الاقتضاء في إنشاء هيئة واحدة مشتركة لخدمات الحركة الجوية فيما بينها، توكل إليها مسؤولية تقديم خدمات الحركة الجوية إلى المجال الجوي المحدد لتلك الخدمات فوق أراضي أي دولتين أو أكثر أو فوق أعالي البحار.

٣- ينبغي للمجلس أن يشجع الدول التي توفر خدمات الحركة الجوية فوق أعالي البحار على أن تعقد اتفاقات، كلما أمكنها ذلك، مع الدول المعنية التي تقدم خدمات الحركة الجوية إلى المجالات الجوية المتاخمة، بحيث إذا تعذر على الأولى تقديم خدمات الحركة الجوية فوق أعالي البحار، أصبحت الأخرى جاهزة للطوارئ، وقد يلزم تعديل حدود المجال الجوي الذي تقدم إليه خدمات الحركة الجوية تعديلاً مؤقتاً بقصد تنفيذ خطط الطوارئ بموافقة مجلس المنظمة ريثما يتسنى استئناف الخدمات الأصلية.

## المرفق (ح)

### توفير خدمات البحث والإنقاذ

حيث إن المادة ٢٥ من اتفاقية شيكاغو تنص على أن تتعهد كل دولة عضو بأن تقدم في حدود إمكانياتها المساعدة إلى الطائرات المستغيثة فوق أراضيها، وأن تتعاون على اتخاذ تدابير التنسيق التي قد يوصى بها من وقت إلى آخر بمقتضى تلك الاتفاقية؛

وحيث إن الملحق الثاني عشر بتلك الاتفاقية يتضمن أحكاماً تتعلق بإنشاء خدمات البحث والإنقاذ وتشغيلها في أراضي الدول الأعضاء وفوق أعالي البحار؛

وحيث إن الملحق الثاني عشر بتلك الاتفاقية ينص على أن أجزاء أعالي البحار التي تقدم إليها خدمات البحث والإنقاذ تحدد بموجب اتفاقات إقليمية للملاحة الجوية يوافق عليها المجلس عادة بناء على مشورة من اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية؛

وحيث إن الملحق الثاني عشر بتلك الاتفاقية يوصي بأن تكون مناطق البحث والإنقاذ متمشية بقدر الإمكان مع أقاليم معلومات الطيران المناظرة لها، وأن تكون فيما يتعلق بالمناطق فوق أعالي البحار متمشية مع الأقاليم البحرية للبحث والإنقاذ؛

وحيث إن المادة ٦٩ من تلك الاتفاقية تنص على أنه إذا رأى المجلس أن خدمات الملاحة الجوية التي تقدمها الدولة الأعضاء ليست ملائمة بقدر معقول لتأمين السلامة في تشغيل الخطوط الجوية الدولية الحالية أو المتوقعة وجب عليه أن يتشاور مع الدولة التي يعينها الأمر مباشرة ومع الدول الأخرى المتأثرة بهذا الوضع، بقصد العثور على وسائل لمعالجة الحالة، وجاز له أن يقدم توصيات لهذا الغرض؛

وحيث إن خدمات الملاحة الجوية المذكورة في المادة ٦٩ من اتفاقية شيكاغو تتضمن فيما تتضمنه خدمات البحث والإنقاذ؛

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- تحدد مناطق البحث والإنقاذ بقصد ضمان السلامة وتحقيق الكفاءة المثلى بأقل قدر من التكاليف الإجمالية، سواء كانت هذه المناطق فوق أراضي الدول، أو فوق منطقة أكبر من المجال الجوي السيادي للدولة أو فوق أعالي البحار، وفقا لاتفاق الملاحه الجوية الإقليمي، وعلى أساس الاعتبارات الفنية والتشغيلية ومنها مدى استصواب تطابق أقاليم معلومات الطيران مع مناطق البحث والإنقاذ ومع الأقاليم البحرية للبحث والإنقاذ فيما يتعلق بالمناطق فوق أعالي البحار؛
- ٢- يجب على الدول أن تضمن أقصى درجة ممكنة من التعاون بين الخدمات البحرية للبحث والإنقاذ والخدمات الجوية للبحث والإنقاذ عندما تخدمان نفس المنطقة، وأن تنشئ مراكز مشتركة لتنسيق الإنقاذ كلما كان ذلك عمليا وذلك للتنسيق بين العمليات الجوية والعمليات البحرية للبحث والإنقاذ.
- ٣- إذا اقتضى الأمر توسيع مناطق البحث والإنقاذ لتشمل أراضي دولتين أو أكثر، أو جزءا من تلك الأراضي، فينبغي الاتفاق على ذلك بالتفاوض بين الدول المعنية؛
- ٤- يجب على الدولة مقدمة الخدمات أن تنفذ خدمات البحث والإنقاذ فوق أراضي الدولة المنيية وفقا لما تقتضيه الدولة المنيية، ويجب على الدولة المنيية أن تنشئ وتجدد التجهيزات والخدمات المتفق عليها مع الدولة النائية لكي تشغلها هذه الدولة النائية؛
- ٥- تقتصر إنابة المسؤولية من أي دولة الى أخرى، ويقتصر إسناد المسؤولية فوق أعالي البحار على المهام الفنية والتشغيلية المتعلقة بتقديم خدمات البحث والإنقاذ في المنطقة المعنية؛
- ٦- كل نقص في كفاءة تقديم خدمات البحث والإنقاذ، بما في ذلك تقديمها فوق أعالي البحار، ينبغي أن يعالج بالتفاوض على اتفاقات مع الدول القادرة على تقديم المساعدة التشغيلية أو المالية لتنفيذ عمليات البحث والإنقاذ؛ وتعلن بالإضافة الى ذلك ما يلي:
- ٧- كل دولة عضو تنيب مسؤولية تقديم خدمات البحث والإنقاذ داخل أراضيها إلى دولة أخرى إنما تفعل ذلك دون الإخلال بسيادتها؛
- ٨- إن موافقة المجلس على اتفاقات الملاحه الجوية الإقليمية التي تقضي بقيام الدولة بتقديم خدمات البحث والإنقاذ في مناطق فوق أعالي البحار، لا تعني الاعتراف بسيادة تلك الدولة على المنطقة المعنية.

#### الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ينبغي للدول الأعضاء، في إطار تعاونها مع الدول الأخرى ومع الإيكاو، أن ترسم حدود مناطق البحث والإنقاذ التي تحقق أكبر قدر من الكفاءة، وأن تنظر حسب الاقتضاء في جمع الموارد المتاحة في صندوق مشترك للبحث والإنقاذ أو إنشاء هيئة واحدة مشتركة للبحث والإنقاذ تسند إليها مسؤولية توفير خدمات البحث والإنقاذ داخل المناطق التي تمتد فوق أراضي أي دولتين أو أكثر أو فوق أعالي البحار.
- ٢- ينبغي للمجلس أن يشجع الدول التي لا يمكنها أن تكفل التغطية الجوية لمناطق البحث والإنقاذ الداخلة في مناطق مسؤوليتها بسبب نقص التجهيزات اللازمة، على طلب المساعدة من الدول الأخرى لمعالجة هذا الوضع، وعلى التفاوض لعقد اتفاقات مع الدول الملائمة للحصول على المساعدة اللازمة طوال القيام بعمليات البحث والإنقاذ.

## المرفق (ط)

### التنسيق والتعاون بين الحركة الجوية المدنية والحركة الجوية العسكرية

حيث إن المجال الجوي يعتبر مورداً مشتركاً بين الطيران المدني والطيران العسكري على حد سواء، ونظراً إلى أن العديد من تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية يشترك في توفيرها واستخدامها الطيران المدني والطيران العسكري على حد سواء؛

وحيث إن اتفاقية الطيران المدني الدولي تنص في ديباجتها على أن الحكومات الموقعة على الاتفاقية قد "اتفقت على مبادئ وترتيبات معينة تضمن للطيران المدني الدولي التطور على نحو آمن ومنظم، وتحقيق إنشاء خدمات خطوط دولية للنقل الجوي على أساس تكافؤ الفرص واستثمارها بطريقة اقتصادية وسليمة"؛

وحيث إن المادة ٣ (أ) من الاتفاقية تنص على ما يلي "تطبق هذه الاتفاقية على الطائرات المدنية فقط ولا تطبق على طائرات الدولة"، وتطلب المادة ٣ (د) أن "تتعهد الدول المتعاقدة، عند إصدار القواعد المتعلقة بطائرات الدولة التابعة لها، بأن تأخذ بعين الاعتبار سلامة الملاحة الجوية للطائرات المدنية"؛

وإدراكاً لاستفادة كل من الحركة الجوية المدنية المتزايدة والحركة الجوية العسكرية ذات المنحى الذي يهدف إلى إنجاز المهام استفادة كبيرة من استخدام أكثر مرونة للمجال الجوي المستخدم للأغراض العسكرية، ونظراً لعدم إيجاد حلول مرضية لمشكلة الدخول التعاوني إلى المجال الجوي على جميع المستويات؛

وحيث إن الاستخدام المرن لكل من الحركة الجوية المدنية والحركة الجوية العسكرية للمجال الجوي قد يعتبر الهدف النهائي، يوفر تعزيز التنسيق والتعاون المدني والعسكري فيما بينهما نهجاً فورياً لإدارة أكثر كفاءة للمجال الجوي؛

وإذ تشير المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية الخاص بالإيكافو يقضي بأن تكون جميع المجالات الجوية قابلة للاستخدام، وأنه ينبغي أن تمثل أي قيود مفروضة على استخدام أي حجم معين من المجال الجوي مرحلة انتقالية، وأنه ينبغي توخي المرونة في إدارة جميع المجالات الجوية؛

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

١- وضع الترتيبات اللازمة لكي يشترك الطيران المدني والطيران العسكري في استخدام المجال الجوي وبعض التجهيزات والخدمات بما يكفل السلامة والانتظام والكفاءة للطيران المدني ويكفل كذلك الوفاء بمتطلبات الحركة الجوية العسكرية؛

٢- يجب أن تكفل النظم والإجراءات التي تضعها الدول الأعضاء لتنظيم عمليات طائراتها الحكومية فوق أعالي البحار، ألا تلحق تلك العمليات ضرراً بسلامة حركة الطيران المدني الدولي وانتظامها وكفاءتها، وأن تكون تلك العمليات متماشية بقدر الإمكان مع قواعد الجو الواردة في الملحق الثاني باتفاقية شيكاغو؛

٣- يقدم الأمين العام النص والإرشاد بشأن أفضل الممارسات في مجال التنسيق المدني والعسكري والتعاون فيما بينهما؛

٤- يجوز للدول الأعضاء أن تضمن، عندما يكون ذلك مناسباً، ممثلين للسلطات العسكرية في وفودها إلى اجتماعات الإيكافو؛

٥- تشكل الإيكافو المنتدى الذي يؤدي دوراً في تيسير تعزيز التعاون المدني والعسكري والتعاقد فيما بينهما، وتبادل أفضل الممارسات، والاضطلاع بأنشطة المتابعة الضرورية التي تستند إلى نجاح منتدى إدارة الحركة الجوية العالمية للتعاون المدني/العسكري (٢٠٠٩) بفضل دعم الشركاء المدنيين والعسكريين.

### الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ينبغي للدول الأعضاء أن تبادر، كلما دعت الحاجة، إلى تعزيز التنسيق والتعاون بين خدمات الحركة الجوية المدنية والعسكرية التابعة لها، أو أن تحسن هذا التنسيق، لتنفيذ السياسة الواردة في الفقرة (١) من المنطوق أعلاه.
- ٢- ينبغي للدولة المعنية، عند وضعها النظم والإجراءات المذكورة في الفقرة (٢) من المنطوق، أن تتسق الأمور مع جميع الدول المسؤولة عن تقديم خدمات الحركة الجوية فوق أعالي البحار في المنطقة المعنية.
- ٣- ينبغي أن يضمن المجلس أن موضوع التنسيق والتعاون المدني والعسكري بشأن استخدام المجال الجوي مُدرج، عند الاقتضاء، في جداول أعمال اجتماعات الشعب والاجتماعات الإقليمية، وفقا للقرارات ٣ و ٤ و ٥ الواردة في المنطوق أعلاه.

### المرفق (ي)

#### توفير المطارات الملائمة

- حيث إن** من الضروري إدخال تحسينات كبيرة على الخصائص المادية للمطارات في كثير من المواقع؛
- وحيث إن** هذه التحسينات تقتضي في بعض الحالات إنفاقا باهظا وأن من غير المستصوب تخطيط هذا العمل دون مراعاة تطورات المستقبل؛
- وحيث إن** الدول وسلطات المطارات ستظل في حاجة إلى معرفة الاتجاهات العامة للاحتياجات التي يرجح أن تقتضيها المطارات لخدمة الأجيال اللاحقة من الطائرات؛
- وحيث إن** كثيرا من المشكلات الخطيرة يمكن تفاديها إذا كانت مقتضيات تشغيل الطائرات الجديدة تسمح بتشغيلها اقتصاديا دون مزيد من الضغط على الخصائص المادية للمطارات؛
- وحيث إن** تشغيل المطارات له كثير من المزايا وأن الاعتبارات البيئية قد فرضت قيودا على تشغيل الطائرات في بعض المواقع، وأن مشكلات السعة الموجودة حاليا على النطاق العالمي تقتضي تشغيل طائرات جديدة أقل ضجيجا.
- وحيث إن** الاتجاه يتزايد نحو إسناد تشغيل المطارات إلى هيئات مستقلة بدون المساس بالتزام الدول بضمان السلامة في تجهيزات وخدمات المطارات؛
- وحيث إن** ترخيص المطارات هو من الوسائل الأساسية لضمان سلامة المطارات وتعزيز نجاعتها، وأن نتائج عمليات التدقيق ضمن إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية تشير، إلى أن مستوى تنفيذ ترخيص المطارات، بما في ذلك نظم إدارة السلامة، مازال دون المستوى المطلوب؛
- فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:**

- ١- يجب أن تواظب المنظمة على تحديث الشروط الفنية الموضوعة للمطارات؛
- ٢- يجب تصميم الأجيال اللاحقة من الطائرات بحيث يمكن تشغيلها بكفاءة وبأقل إزعاج بيئي ممكن من المطارات التي يستعملها الجيل الحالي من الطائرات؛
- ٣- ينبغي للدول اتخاذ التدابير اللازمة، بما في ذلك تخصيص الموارد الكافية، من أجل تحسين مستوى تنفيذ ترخيص المطارات، ومن ذلك نظم إدارة السلامة في المطارات؛

٤- ينبغي أن تركز الدول بقدر أكبر على إدارة عمليات المطارات، مع إعطاء درجة عالية من الأولوية لسلامة المدارج.

#### الإجراءات المتصلة بهذا القرار

١- في ضوء نتائج المتابعة المستمرة المشار إليها في الفقرة (١) من المنطوق أعلاه، ينبغي للمجلس أن يقوم بما يلي  
أخذاً في الاعتبار الحاجة إلى إدخال مزيد من التحسينات على مستويات السلامة الجوية الحالية والفعالية:

(أ) وضع إرشادات إضافية بشأن تطورات المستقبل؛

(ب) وضع إجراءات لإدارة عمليات المطارات؛

(ج) المواظبة على إعلام الدول الأعضاء بما يستجد من تطورات؛

٢- ينبغي للمجلس أن يستمر في توجيه انتباه منتجي الطائرات ومشغليها إلى السياسة المبينة في الفقرة (٢) من المنطوق.

#### المرفق (ك)

##### شروط ملائمة لتوظيف العاملين الأرضيين في الطيران

حيث إن شروط التوظيف التي لا تتناسب مع المؤهلات والمسؤوليات المطلوبة للعمل في خدمات الطيران الأرضية تشكل سبباً رئيسياً للصعوبة في تعيين ذوي المؤهلات المناسبة واستبقائهم في العمل بعد إتمام تدريبهم؛

وحيث إن هذه الصعوبة تعيق حسن تنفيذ الخطط الإقليمية والقواعد والتوصيات وإجراءات خدمات الملاحة الجوية؛

فإن الجمعية العمومية تقرر أنه يتعين على الدول اتخاذ الإجراءات اللازمة لكفالة أنّ شروط توظيف العاملين في الخدمات الأرضية للطيران ينبغي أن تكون متناسبة مع المؤهلات المطلوبة منهم والمسؤوليات التي يؤديونها.

#### المرفق (ل)

##### إسهام الدول في أعمال الإيكاو الفنية

حيث إن المشاركة الفنية من جانب الدول الأعضاء أمر ضروري لإحراز تقدم جيد في أعمال الإيكاو الفنية؛

وحيث إنه يصعب الحصول بين حين وآخر من الدول الأعضاء على مشاركة سريعة ووافية في أعمال الإيكاو الفنية؛

وحيث إن من الضروري الحصول على أقصى منفعة من هذه المشاركة دون إقتال لا داعي له على الدول الأعضاء وعلى الإيكاو؛

فإن الجمعية العمومية تقرر ضرورة قيام الدول الأعضاء بالمشاركة الفنية الفعالة في أعمال الإيكاو الفنية.

#### الإجراءات المتصلة بهذا القرار

١- ينبغي للمجلس أن يشجع الدول الأعضاء على المشاركة الفعالة في أعمال الإيكاو الفنية، مع إقامة الاعتبار الواجب للحاجة إلى الإقلال إلى أدنى حد من التكاليف التي تتحملها الإيكاو والدول الأعضاء بصدد هذه المشاركة.

٢- ينبغي للدول الأعضاء أن تقوم بما يلي في حدود إمكانيات كل منها:

- أ) أن تساعد، بالمراسلة، على تقديم المشاريع الفنية للإيكو؛
- ب) أن تشارك في اجتماعات الإيكو وأن تشارك على نحو فعال في الأعمال التحضيرية التي تجري قبل الاجتماعات، ولا سيما عن طريق تقديم الوثائق التمهيدية التي تحتوي على اقتراحات محددة بشأن بنود جدول الأعمال أو التي تحتوي على آرائها بشأن الوثائق المقدمة إليها؛
- ج) أن تشارك في نشاط فرق خبراء الإيكو، وأن تضمن أن مرشحيها متمتعون بالمؤهلات المناسبة وقادرون على الإسهام بفاعلية في أعمال فرق الخبراء؛
- د) أن تضطلع بالدراسات التخصصية التي تطلبها الإيكو؛
- هـ) أن تساعد الإيكو في أعمالها الفنية بأي وسيلة أخرى يحددها المجلس.

### المرفق (م)

#### موظفو الأمانة العامة الفنيون في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية

حيث إن ثمة حاجة مستمرة الى تقديم المساعدة الفعالة إلى الدول الأعضاء لتنفيذ الخطط الإقليمية والقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والإجراءات الإضافية؛

وحيث إن من المهم استخدام موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية استخداما فعالا لمساعدة الدول الأعضاء على التصدي لمشاكل التنفيذ التي تعترضها؛

وحيث إن من المهم لأداء الوظائف على النحو السليم تمكين موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية من أن يحافظوا على كفاءاتهم الفنية وأن يطلعوا باستمرار على نحو واف على آخر التطورات في مجالات تخصصاتهم؛

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- يجب توزيع موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية توزيعا فعالا لتقديم المساعدة المثلى إلى الدول الأعضاء للتصدي للمشاكل المتصلة بأنشطة الرصد المستمر التي تعترضها في مجال تنفيذ الخطط الإقليمية والقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والإجراءات الإضافية؛
- ٢- يجب تمكين موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية من الحفاظ على كفاءاتهم الفنية والاطلاع الوافي على آخر التطورات الفنية.

#### الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ينبغي تمكين موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية من القيام بزيارات متكررة لمدد كافية في الدول الأعضاء حين تكون هذه الزيارات ضرورية أو حين تطلبها هذه الدول للتصدي لمشاكل التنفيذ التي تعترضها.
- ٢- ينبغي إلى أقصى حد ممكن نقل الموظفين المتخصصين من مكتب إقليمي إلى آخر ومن المقر الرئيسي إلى المكاتب الإقليمية كلما اقتضى الأمر تدعيم المكاتب الإقليمية بصفة مؤقتة.



٣- ينبغي تمكين موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية من تحديث معلوماتهم في مجالات تخصصهم، لا سيما بحضور نخبة من الاجتماعات الفنية، والقيام بزيارات الى هيئات البحوث والتطوير، ومشاهدة التجارب التطبيقية وعمليات تقييم الأجهزة والتقنيات الجديدة. غير انه ينبغي ألا تحظى الزيارات بالأسبقية على الوظيفة الأساسية للأمانة العامة وهي خدمة الإيكاو ومختلف هيئاتها التداولية. وعلاوة على ذلك ينبغي حسب الإمكان الربط بين السفر الذي تستدعيه تلك الزيارات والسفر اللازم لأداء الواجبات الأخرى للمنظمة.

### المرفق (ن)

#### التعاون بين الدول الأعضاء على التحقيق في بعض حوادث الطائرات

**حيث إن** من واجب الدولة التي يقع الحادث فيها أن تجري تحقيقا عن ظروف الحادث وفقا لأحكام المادة ٢٦ من اتفاقية شيكاغو؛  
**وحيث إن** ازدياد التطور والتعقيد في الطائرات الحديثة قد يقتضي إشراك خبراء ذوي تخصصات فنية وتشغيلية كثيرة في إجراءات التحقيق، كما يقتضي استعمال تجهيزات خاصة للتحقيق؛

**وحيث إن** الكثير من الدول الأعضاء لا يمتلك الخبرات الفنية والتشغيلية المتخصصة والتجهيزات الملائمة؛

**وحيث إن** من الأمور الأساسية لسلامة الطيران ومنع وقوع الحوادث أن يتم التحقيق في الحوادث وتقديم تقارير مستفيضة عنها دون أن تشكل الاعتبارات المالية عائقا لا داعي له؛

**وحيث إن** تكاليف الإنقاذ والتحقيق في حوادث الطيران الجسيمة قد تلقي عبئا ماليا جسيما على الدولة التي وقع فيها الحادث؛

**وإذ توضع في اعتبارها** صدور "دليل المنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع" (Doc 9946)؛

**فإن الجمعية العمومية توصي** الدول الأعضاء بأن تتعاون على التحقيق في حوادث الطيران وبخاصة الحوادث التي يقتضي التحقيق فيها الاستعانة بخبراء وتجهيزات على درجة عالية من التخصص، وبأن تقوم الدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع إلى الحد الممكن بجملة أمور منها:

(أ) تقديم المساعدة، بناء على طلب الدول الأعضاء الأخرى، على شكل خبراء وتجهيزات لإجراء التحقيق في حوادث الطيران الجسيمة؛

(ب) إتاحة الفرصة للدول الأعضاء التي تود اكتساب خبرة في مجال التحقيق لحضور التحقيق في حوادث الطيران الجسيمة، وذلك من أجل تطوير وتعزيز خبراتها في مجال التحقيق.

#### الإجراءات المتصلة بهذا القرار

١- تُشجّع الدول الأعضاء على دعم حلقات العمل الإقليمية بشأن التحقيق في الحوادث، وذلك لتبادل المعلومات عن القوانين والإجراءات التي تتبعها كل دولة في مجال التحقيق في الحوادث، وعن كيفية تقاسم المعرفة والخبرة في إدارة وأساليب التحقيق في الحوادث، وعن مدى توافر الخبراء والتجهيزات وعن إجراءات تذليل صعوبات التحقيق في الحوادث.

٢- تُشجّع الدول الأعضاء على تسهيل مشاركة المحققين العاملين لدى هيئات التحقيق في الحوادث، بوصفهم مراقبين في التحقيقات التي تجريها الدول الأخرى في الحوادث، وذلك لأغراض التدريب والتعرف على أساليب العمل.

٣- تُشجّع الدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية لتحقيق في الحوادث والوقائع على تقييم احتياجاتها وقدراتها في مجال التحقيق في حوادث الطيران ومنع وقوعها، وذلك لوضع مناهج تدريبية تصلح للدورات الأساسية عن التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها. وينبغي استطلاع جميع إمكانيات استخدام مراكز التدريب الإقليمية لعقد هذه الدورات فيها وإمكانيات إدراج منهجية برنامج تدريبير المتقدم (TRAINAIR PLUS) "تدريبير بلاس" التي توفر التدريب الموحد دوليا والقائم على الكفاءات.

٤- تُشجّع الدول الأعضاء على الاطلاع على مذكرة التفاهم النموذجية التي وضعتها الإيكاو في عام ٢٠٠٧ لتستخدمها الدول من أجل تشجيع التعاون المتبادل في سياق التحقيق في حوادث الطائرات والوقائع الخطيرة. والنموذج متاح على الموقع الشبكي العمومي للإيكاو.

٥- تُشجّع الدول على النظر، حسب الاقتضاء، في "دليل المنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع" (Doc 9946) الذي يقدم الإرشاد على كيفية إنشاء وإدارة نظام إقليمي للتحقيق في الحوادث والوقائع داخل منطقة أو منطقة فرعية.

### المرفق (س)

#### الأداء البشري

**حيث إن أهداف ومقاصد الإيكاو كما جاءت في اتفاقية شيكاغو تقضي بتدعيم تنمية النقل الجوي الدولي "... بقصد تعزيز سلامة الطيران في الملاحة الجوية الدولية؛"**

**وحيث إنه من المسلم به أن الأداء البشري المتأثر بالقدرات والقيود الجسمية والذهنية يُسهم بقدر كبير في أداء السلامة بصورة عامة في نظام الطيران.**

**وحيث إنه من المسلم به أن فوائد السلامة والنجاعة المترتبة عن التكنولوجيات والنظم والإجراءات الجديدة لا تتحقق إلا عندما تكون مصممة لتعزيز أداء الأفراد الذين يستخدمون هذه التكنولوجيات والنظم والإجراءات؛**

**وحيث إنه من المسلم به أن تنفيذ نُظُم الطيران سيفضي في المستقبل إلى تغيير الأدوار التي يقوم بها موظفو الطيران وسيطلب العمل على نطاق أفرقة متعددة الاختصاصات تدعم اتخاذ القرارات بشكل تعاوني؛**

**فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:**

١- أن تكفل الدول الأعضاء إدراج الاعتبارات المتعلقة بالأداء البشري في تخطيط وتصميم وتنفيذ التكنولوجيات والنظم والإجراءات الجديدة وبذلك كجزء من نهج إدارة السلامة؛

٢- أن تعزز الدول الأعضاء وتيسر إدراج عناصر الأداء البشري ضمن برامج التدريب القائم على الكفاءات وعلى كامل أطور الحياة الوظيفية للموظف؛

٣- للدول الأعضاء أن تأخذ باستراتيجيات تعزز الأداء التشغيلي الآمن والمتسق والناجم والفعال للفرد ولمجموعات الأفراد من أجل الاستجابة للأولويات في مجال السلامة.

#### القرار ٤٠-٥: الآليات الإقليمية لدعم التنفيذ

**لما كانت الإيكاو تسعى إلى بلوغ الهدف المتمثل في تحقيق تطوّر الطيران المدني بشكل آمن ومنظم عبر التعاون بين الدول الأعضاء وغيرها من الجهات المعنية؛**

ولما كان إحراز مزيد من التقدّم في تحسين سلامة وسعة وكفاءة الطيران المدني على المستوى العالمي يتحقّق على نحو أفضل تحت قيادة الإيكاو من خلال اتباع نهج إقليمي تعاوني وتعاوضي ومنسق وبالشراكة مع جميع الجهات المعنية؛

وإقراراً بأن المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) تُستخدم كمنديات تعاونية إقليمية تقوم بتحديد الأولويات الإقليمية ووضع وصيانة الخطط العالمية للملاحة الجوية وما يتصل بها من برامج عمل، وذلك استناداً إلى الوثيقة "الخطة العالمية للملاحة الجوية" (GANP, Doc 9750) وأحكام الإيكاو في هذا الشأن؛

وإقراراً بأن المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASG) تُستخدم كمنديات تعاونية إقليمية تقوم بتحديد الأولويات الإقليمية ووضع وصيانة الخطط العالمية للسلامة الجوية وما يتصل بها من برامج عمل، وذلك استناداً إلى الوثيقة "الخطة العالمية للسلامة الجوية" (GASP, Doc 10004) وأحكام الإيكاو في هذا الشأن، مع مراعاة الجهود المبذولة على مستوى قطاع الطيران والمستويات العالمي والإقليمي ودون الإقليمي والوطني للمُضي في تعزيز سلامة الطيران على المستوى العالمي؛

وإقراراً بأن المواظبة على عقد اجتماعات لكل من المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASG) من شأنها أن تعزز وتسجّل التقدم الإقليمي المحرز من حيث التخطيط والتنفيذ؛

#### فإن الجمعية العمومية:

١- تأخذ علماً بالاختصاصات المنقّحة والمنسقة لكل من المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs) دعماً لتنفيذ وتحديث "الخطة العالمية للملاحة الجوية" (GANP) و"الخطة العالمية للسلامة الجوية" (GASP)؛

٢- تقرّر بأن الإيكاو يجب أن تدعم المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs) في تحقيق مختلف الأهداف الاستراتيجية للمنظمة؛

٣- تحثّ الدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية والدولية ومقدمي الخدمات وأوساط الطيران على المشاركة في أعمال المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs) والهيئات المساهمة لديها، لتحقيق عدة أمور منها إعداد وتنفيذ الخطط للملاحة الجوية والسلامة الجوية وذلك بشكل مستمر ومتّسق؛

٤- تحثّ الدول الأعضاء على أن تُعرب عمّا يلزم من إرادة سياسية لاتخاذ الإجراءات التصحيحية لمعالجة الشواغل المتعلقة بالسلامة وأوجه القصور في الملاحة الجوية والتي تم تحديدها في إطار عملية التخطيط الإقليمي للإيكاو؛

٥- تحثّ الدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية والدولية ومقدمي الخدمات وأوساط الطيران على العمل كشركاء في المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs) والاعتراف بأن التزاماتها المشتركة تشكل عنصراً أساسياً للنجاح في تحسين مستوى تنفيذ الخطط الإقليمية والسلامة على المستوى العالمي؛

٦- تكلف المجلس باستعراض التحديات التي تُواجهها الأقاليم على مستوى التنفيذ، وفقاً للتقارير المقدّمة من المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs)، وإطلاع الجمعية العمومية، كلما لزم الأمر، بشأن الإجراءات المتخذة لمواصلة تحسين مستوى الآليات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ.

٧- تكلف المجلس بضمان قيام المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs) برفع تقارير سنوية عن التقدم المحرز من حيث التنفيذ فضلاً عن التحديات التي واجهتها المجموعات.

## القرار ٤٠-٦: التعاون الإقليمي والمساعدة على سد الثغرات في مجال السلامة مع تحديد الأولويات ووضع أهداف قابلة للقياس

ولما كانت 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 وفردا؛  
ولما كانت كل دولة عضو تتعهد وفقا للمادة السابعة والثلاثين من اتفاقية الطيران المدني الدولي بالتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة عمليا 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 الجهات المعنية كافة؛  
ولما كانت "اتفاقية الطيران المدني الدولي" وملاحقها توفر الإطار القانوني والتشغيلي لكي تنشئ الدول الأعضاء جهازا لسلامة الطيران المدني يستند إلى الثقة والاعتراف المتبادلين، وتلتزم جميع الدول الأعضاء بتنفيذ القواعد والتوصيات بقدر ما يكون ذلك ممكنا 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 دورا قياديا 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 الجهات المعنية الأخرى، للتصدي للشواغل البارزة في مجال السلامة وأيضا 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 تقرّ بأنه قد لا يتوفر للدول الأعضاء جميعها الموارد البشرية والفنية والمالية المطلوبة للقيام بمراقبة السلامة الجوية على النحو الملائم؛  
وإذ تقرّ بأن إنشاء هيئات إقليمية ودون إقليمية لمراقبة السلامة الجوية وسلامة الطيران، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOos)، يمكن أن يكون مفيدا جدا 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 تنكّر 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 تنكّر بأن المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (2018) (AN-Conf/13) قد أوصى بأن تمضي الإيكو في تطوير "النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية" (GASOS) من أجل تعزيز "المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية" (RSOOS) وتحسين مستوى فعاليتها وكفاءتها في إطار دعم الدول، مع العمل في الوقت ذاته على معالجة المشاكل المرتبطة بالمساءلة والنظم الإدارية وتحليل التكاليف والمنافع وغيرها من الشواغل المطروحة في هذا المؤتمر؛

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

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

٣- وتكلف 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- وتكلف المجلس بدعم تنفيذ ومواصلة تطوير "النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية" (GASOS) فيما يخص التدابير اللازمة لتعزيز وتقييم ودعم "المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية" (RSOOS) أو "المنظمات الإقليمية لتحقيق في الحوادث والوقائع" (RAIOS) لمساعدة الدول الأعضاء فيها على الاضطلاع ببعض الوظائف والأنشطة المرتبطة بمراقبة السلامة والتحقيق في الحوادث والوقائع وإدارة السلامة الجوية، مع التأكد في الوقت ذاته على اضطلاع تلك الدول بالتزاماتها ومسؤولياتها بموجب اتفاقية شيكاغو؛

- ٥- 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؛
- ٦- 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؛
- ٧- 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؛
- ٨- تحثّ 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؛
- ٩- تحثّ الدول الأعضاء على أن تستفيد من "برنامج إجراءات الطيران"، حيثما يكون متاحاً، لتنفيذ الملاحق القائمة على الأداء؛ وأن تقدم، بالإضافة إلى ذلك، المساعدة (المالية أو غيرها) لضمان الاستمرارية والاستدامة؛
- ١٠- تحثّ الدول الأعضاء على إقامة وتوطيد التعاون الإقليمي ودون الإقليمي لتحقيق أعلى درجات سلامة الطيران؛
- ١١- 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؛
- ١٢- تشجّع 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؛
- ١٣- تشجّع 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)؛
- ١٤- 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؛
- ١٥- تطلب إلى المجلس أن يقدم تقريراً إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية بشأن التنفيذ الإجمالي لبرنامج المساعدة الشامل؛
- ١٦- تعلن أن هذا القرار يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٤.

#### القرار ٤٠-٧: الوافدون الجدد

حيث إن ديباجة اتفاقية الطيران المدني الدولي تنص على أن الدول الموقعة قد "اتفقت على مبادئ وأوضاع معينة تضمن للطيران المدني الدولي النهوض على نحو سليم ومنظم، وتحقيق إنشاء خطوط جوية دولية للنقل الجوي على أساس تكافؤ الفرص للجميع وتشغيلها بطريقة اقتصادية وسليمة"؛

وحيث إن الملحق الحادي عشر للاتفاقية يقتضي من الدول الأعضاء تحديد أجزاء المجال الجوي فوق أقاليمها التي ستقدم فيها خدمات الحركة الجوية وأن تتخذ، بعد ذلك، التدابير اللازمة لإنشاء هذه الخدمات وتقديمها؛

وإذ تقر بأن عبارة "الوافدين الجدد" تعني، لأغراض هذه الاتفاقية، عمليات الفضاء الجوي العلوي وإدارة حركة الطائرات غير المأهولة (UAS)؛

وإذ تقر أيضا بوجود احتياج متزايد من جانب "الوافدين الجدد"، لتيسير عملياتهم ضمن إطار عالمي ومتسق، وبأن هناك تفاوتاً كبيراً في الأداء بين أنواع المركبات التي من المتوقع أن تسيّر من طرف هذه الفئة الجديدة من مستخدمي الفضاء الجوي؛

وإذ تسلّم بأن أحكام الإيكاو الحالية قد تحتاج إلى تعديل أو توسيع لنطاقها لدعم عمليات "الوافدين الجدد"؛

وإذ تسلّم كذلك بأن المبادرات الإقليمية والوطنية حققت تقدماً ملحوظاً بخصوص تيسير عمليات "الوافدين الجدد"؛

وإذ تُذكر بأن مفهوم الإيكاو التشغيلي لإدارة الحركة الجوية على الصعيد العالمي يفيد بأن المجال الجوي بأكمله ينبغي أن يمثل مورداً قابلاً للاستخدام وبأن أي تقييد لاستخدام أي حيز من المجال الجوي ينبغي أن يعتبر انتقالياً، وبأن المجال الجوي برمته ينبغي أن يدار بمرونة؛

#### إن الجمعية العمومية :

١- تكلف الإيكاو باستعراض القواعد والتوصيات الدولية المتصلة بما يلي، في جملة أمور، منها قواعد الجو وخدمات الحركة الجوية ومنح الشهادات والترخيص والمسؤولية والبيئة، من أجل تعديلها أو توسيع نطاقها لتيسير عمليات الوافدين الجدد ضمن إطار عالمي متسق مع مراعاة الممارسات والأطر الإقليمية؛

٢- تناشد الدول الأعضاء أن تقوم بترتيب لوائحها التنظيمية وإجراءاتها التي تحكم عمليات "الوافدين الجدد" وكذا الانتفاع المشترك من بعض المرافق والخدمات من جانب مستخدمي المجال الجوي، بما ييسر إدماج تلك العمليات دون المسّ بالسلامة والأمن ودون تحميل أعباء لا داعي لها على البيئة ومعالجة الآثار البيئية على النحو الواجب وضمان، عند الاقتضاء، امتثال هذه العمليات الجديدة لأحكام الجو الواردة في الملحق الثاني - "قواعد الجو"؛

٣- تناشد الدول الأعضاء ضمان الاستخدام المشترك من جانب جميع الجهات المنتفعة بالمجال الجوي وبعض المرافق والخدمات بشكل لا يؤثر بشكل غير متناسب على انتظام العمليات المدنية والعسكرية وحمايتها للبيئة وكفاءتها؛

٤- تسلّم بدور الإيكاو كمنتدى دولي لتحسين التعاون والتآزر وتبادل أفضل الممارسات دعماً للمبادرات الإقليمية، وأن تعد أنشطة المتابعة اللازمة بالاستناد إلى تلك المبادرات من خلال تشجيع مزيد من الحوار بين "الوافدين الجدد" والدول والجهات المعنية الحالية بالطيران، ومجموعة مستخدمي الفضاء وقطاع الطيران.

#### القرار ٤٠-٨: الأحكام العالمية الخاصة بتصميم وترخيص وعمليات المطارات العائمة

إذ تقرر الجمعية العمومية أنه بموجب قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٥، كُلفت الأمانة العامة بالنظر في الاحتياجات والمواصفات الخاصة بالدول الأقل نمواً والدول الجزرية الصغيرة النامية التي تم تحديدها في إطار الأمم المتحدة، لدى تنسيق برامج المساعدة وتحديد أولوياتها وتيسيرها وتنفيذها بغية تعزيز نظم النقل الجوي لديها؛

وإذ تقرر بالحاجة إلى دعم الدول بمدّها بأحكام عالمية مرتبطة بالمناطق التي لا يمكن الوصول إليها إلا بواسطة عمليات الطائرات المائية، وذلك من أجل تحسين السلامة والتشجيع على إقامة قطاع صلب للطيران المدني الذي من شأنه أن يروج للنقد الاجتماعي والاقتصادي ويحافظ عليه من خلال إتاحة السياحة المسؤولة، التي تشكل، على سبيل المثال، أحد المحركات الأساسية للاقتصاد؛

وإذ تضع في اعتبارها الحاجة إلى نشر الأحكام العالمية المحددة خصيصاً لمعالجة تصميم وترخيص وتشغيل المطارات العائمة لعمليات الطائرات المائية بحيث يتم الوفاء باحتياجات جميع الدول الأعضاء لنظام نقل جوي مأمون ومنظم وفعال واقتصادي؛  
إن الجمعية العمومية:

تطلب من المجلس، في حدود الميزانية المخصصة الحالية كمسألة ذات أولوية، أن يستعرض القواعد والتوصيات الدولية الحالية المرتبطة بالمطارات وأن يستحدث ما يلزم من القواعد والتوصيات الدولية في ملاحق الاتفاقية، وذلك من أجل معالجة مسائل تصميم وترخيص وإدارة وسلامة وشروط الإبلاغ الخاصة بعمليات المطارات العائمة.

#### القرار ٤٠-٩: البيان الموحد بسياسات الإيكاو 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 الإيكاو 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 ينطوي على أهمية أساسية بالنسبة للتطوير المستدام لاقتصادات الدول من خلال تعزيز وتيسير السياحة والتجارة؛

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 سياسات النقل الجوي وما يتصل بذلك من إرشادات، اتساقاً مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، بدلاً من النظر في وضع القواعد القياسية في إطار هذا الهدف الاستراتيجي؛**

**ولما كانت الإرشادات الصادرة عن هذه المنظمة والإجراءات التي اتخذتها هذه المنظمة لتنفيذ الهدف الاستراتيجي - التنمية الاقتصادية للنقل الجوي 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- تقرر أن مرفقات هذا القرار المذكورة أدناه تشكل البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي، كما كانت تلك السياسات قائمة عند ختام الدورة الأربعين للجمعية العمومية:

المرفق (أ): التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي

المرفق (ب): فرض الضرائب

المرفق (ج): اقتصادات خدمات المطارات والملاحة الجوية

المرفق (د): إحصاءات وبيانات الطيران

المرفق (هـ): التنبؤات والتخطيط والتحليلات الاقتصادية

٢- تحث الدول الأعضاء على مراعاة هذه السياسات وتجديدها التي يعدها المجلس والأمانة العامة في وثائق الإيكاو الخاصة بهذا الشأن؛

٣- تحث 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- تحث 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 تطوير البنى الأساسية والقدرات في مجال الطيران، بما يتناسب مع مستوى توقّعات نمو الحركة وخاصة في البلدان 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؛ وذلك وفقاً للوثيقة "التوجيهات الخاصة بفرقة الخبراء التابعة للجنة النقل الجوي واللجنة المعنية بالتدخل غير المشروع" (9482 Doc)؛

- 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 ببناءة بصددتها؛
- ٨- تطلب إلى المجلس والأمانة العامة تعميم وتشجيع سياسات الإيكاف 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 الإيكاف في مجال النقل الجوي؛
- ١٠- تطلب إلى المجلس أن يواظب على مراجعة هذا البيان الموحد لسياسات الإيكاف في مجال النقل الجوي وأن يخطر الجمعية العمومية كلما دعت الحاجة إلى إدخال تغييرات عليه؛
- ١١- تطلب إلى المجلس مواصلة تحديث سياسات الإيكاف 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 القرار ٣٩-١٥.

### 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 لتحرير النقل الجوي الدولي، وخاصة تبادل الحقوق التجارية، بما في ذلك حقوق النقل، على المستوى المتعدد الأطراف لا يزال يمثل واحداً 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 كانت هناك حاجة إلى إرساء مزيد من الفهم للتحديات والمزايا المرتبطين بتحرير فتح الأسواق، من منظوري خدمات الركاب والشحن معاً؛

ولما كان توفير خدمات النقل الجوي المنظمة والموثوقة ذا أهمية أساسية في تطوير اقتصادات الدول، لا سيما 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: "نحن، الدول الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي، نعقد العزم على أن نتابع بنشاط مواصلة تحرير النقل الجوي الدولي لصالح جميع الجهات المعنية وللاقتصاد 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 و"اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي" (اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩) و"اتفاقية الضمانات الدولية على المعدات المنقولة" (اتفاقية كيب تاون) وبروتوكولها بشأن المسائل التي تخصّ معدات الطائرات. وغيره من وثائق الإيكاو التي تحكم النقل الجوي يُسهل ويساهم في تحقيق أهداف المنظمة؛**

**ولما كان ينبغي مراعاة مصلحة المستهلك عند تطوير السياسات الوطنية أو الإقليمية واللوائح المنظمة للنقل الجوي؛**

### **فإن الجمعية العمومية:**

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

٢- **تشجع الدول الأعضاء على مواصلة عملية التحرير التجاري لدخول الأسواق بوتيرة وطريقة مناسبتين للاحتياجات والظروف، مع مراعاة مصالح جميع الجهات المعنية وبيئة الأعمال التجارية المتغيرة ومتطلبات البنى التحتية فضلاً 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- **تحث 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- **تحث الدول الأعضاء التي لم تنضم بعد إلى اتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية واتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ واتفاقية كيب تاون وبروتوكولها وغيرها من وثائق الإيكاو التي تحكم النقل الجوي الدولي على أن تبادر على وجه السرعة إلى النظر في الانضمام إليهما؛**

٥- **تحث 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- **تحث 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- **تحث 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 خدمات الشحن الجوي، بما في ذلك الخدمات التي تمكّن من التجارة الإلكترونية؛**

٨- **تحث 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 للإيكاف في الإجراءات التنظيمية بشأن إدارة ضوضاء الطائرات في المطارات؛

٩- **تحث** الدول الأعضاء والجهات المعنية على مراعاة وتطبيق مبادئ الإيكاف الأساسية الرفيعة المستوى وغير الملزمة وغير الإجبارية بشأن حماية المستهلك في عملية وضع السياسات والممارسات التنظيمية والتشغيلية، بما في ذلك في وقوع اضطرابات ضخمة تؤثر على الطيران، والمواظبة على إبلاغ الإيكاف بشأن الخبرات المكتسبة أو المشكلات في تطبيقها؛

١٠- **تطلب** إلى المجلس أن يدعم وبقوة تبادل الآراء والممارسات السليمة حول تطبيق مبادئ الإيكاف الرئيسية بشأن حماية المستهلك نظراً لأن هذا الجهد يمكن أن يساعد على تشجيع التوافق فيما بين النظم الوطنية أو الإقليمية، مع مراعاة احتياجات الدول للمرونة تبعاً لخصائصها الاجتماعية والسياسية والاقتصادية؛

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

١٢- **تطلب** إلى المجلس الاضطلاع بمزيد من العمل لبلورة فهم أفضل لمزايا التحرير والتحديات والحوافز التي تحول دون فتح الأسواق، بحيث يمكن إيلاء مزيد من الاعتبار لتطوير نهج متعدد الأطراف في الوقت المناسب؛

١٣- **تطلب** إلى المجلس مواصلة تعزيز الحوار وتبادل المعلومات مع الدول الأعضاء وأوساط الصناعة مع مراعاة أهداف رؤية الإيكاف الطويلة الأجل لتحرير النقل الجوي فيما يتعلق بالتجارب السابقة والإنجازات التي حققتها الدول، بما في ذلك اتفاقات التحرير القائمة التي أبرمت على أصعدة ثنائية وإقليمية ومتعددة الأطراف، فضلاً عن انطباق ومواءمة معاهدات القانون الجوي متعددة الأطراف القائمة وكذا مختلف المقترحات التي تم تقديمها خلال المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي؛

١٤- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل التعاون مع الهيئات الإقليمية والإقليمية الفرعية 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؛

١٥- **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 دولاً 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 وفقاً للوتيرة التي تختارها كل دولة ووفقاً 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 تشجيعاً متزايداً من خلال الترتيبات التعاونية التي تنشئ تجمعات اقتصادية إقليمية وتسهل التعاون الوظيفي الذي يعبر عن التقارب والتماثل في المصالح القائمة؛

ولما كانت المناقشات التي أجراها فريق خبراء تنظيم النقل الجوي تشير إلى تأييد واسع النطاق للعمل الجاري بهدف إعداد وثائق متعددة الأطراف بشأن تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم؛

#### 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 الإقليمية الفرعية التي أوصت بها الإيكاف؛

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، وفقاً 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 الإقليمية الفرعية بوصفه أساساً سليماً 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 اتباع معايير بديلة لتعيين وتفويض شركات الخطوط الجوية، بما في ذلك اتباع معايير الإيكاف، 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 يعالج الشواغل المتبقية كي يمكن إحراز تقدم نحو "اتفاقية الاستثمار الأجنبي في شركات الطيران"، والتي تهدف إلى تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم بشكل متعدد الأطراف بموجب رؤية الإيكاف الطويلة الأجل بشأن تحرير النقل الجوي الدولي؛

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 المنظم 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 تتفرد 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- تسلّم 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 إدراكاً تاماً لأحكام "اتفاقية الطيران المدني الدولي"، ولا سيما خصائص النقل الجوي الدولي وبنية التنظيمية واتفاقاته وترتيباته؛
- ج) أن تراعي الحقوق والالتزامات إزاء الدول الأعضاء لدى الإيكافو 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 الإيكافو في وضع الإرشادات للتنظيم الاقتصادي، بما في ذلك تحرير النقل الجوي الدولي، وأن تنظر في إتباع هذه الإرشادات؛
- و) أن تودع لدى الإيكافو بمقتضى المادة (٨٣) من اتفاقية شيكاغو نسخاً من أي إعفاءات وأي التزامات محددة تتعلق بالنقل الجوي الدولي عقدها 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 والإقليمي الفرعي؛
- ب) مسؤولية الإيكافو الدستورية عن النقل الجوي الدولي، وخاصة مسؤوليتها عن سلامته وأمنه؛
- ج) سياسة الإيكافو 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 الإيكافو ومنظمة التجارة العالمية وغيرها من المنظمات الدولية الحكومية وغير الحكومية التي تعمل في مجال تجارة الخدمات.

### **المرفق (ب)**

#### **فرض الضرائب**

**نظراً 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 الإيكاو "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 ٤٠-xx "البيان الموحد بسياسات الإيكاو 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)**

#### **اقتصادات خدمات المطارات والملاحة الجوية**

##### **القسم الأول: سياسة فرض الرسوم**

**لما كانت** المادة (١٥) من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" قد حددت أساس 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 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 كانت** مسألة الجبايات المتعلقة بانبعثات محركات الطائرات والخيارات القائمة على آليات السوق قد عولجت على حدة في قرار الجمعية العمومية ٤٠-xx "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 ٤٠-xx "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 رسوما لاسترداد تكاليف تقديمها وتحصيل إيرادات معقولة أخرى منها، وإلى الأساليب التي يمكن إتباعها لتحصيل تلك الإيرادات؛

ولما كانت الدول الأعضاء قد دعت المنظمة إلى تقديم المشورة والإرشادات الرامية إلى التشجيع على الاسترداد المنصف لتكاليف خدمات المطارات والملاحة الجوية بما يتسق مع السياسات العامة للإيكاو، مع العمل في الوقت ذاته على تحقيق توازن بين المصالح المالية لكل من مقدمي المطارات وخدمات الملاحة الجوية، من جهة، والناقلين الجويين وغيرهم من المنتفعين، من جهة أخرى؛

ولما كان المجلس قد اعتمد الإرشادات المرتبطة بالسياسات بشأن تخصيص تكاليف "النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية" (GNSS) لضمان معاملة عادلة لجميع المنتفعين الذين يمكنهم فعلاً جني فوائد من خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية؛

#### 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 وسياسات الإيكاو بالشكل الوارد في الوثيقة Doc 9082، 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 وفقاً 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 الإيكاو 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- تحث الدول الأعضاء على التعاون على استرداد تكاليف مرافق وخدمات الملاحة الجوية متعددة الجنسيات والنظر في استخدام الإرشادات المرتبطة بسياسات الإيكاو بشأن تخصيص تكاليف "النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية" (GNSS)؛

٨- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل، حسب الاقتضاء، تحديث سياسات الإيكاو بشأن رسوم الانتفاع وما يتصل بذلك من مواد إرشادية بهدف المساهمة في زيادة الكفاءة وتحسين فعالية التكاليف في توفير وتشغيل المطارات وخدمات الملاحة الجوية وإقامة تعاون وطييد بين مقدمي الخدمات والمنتفعين؛

٩- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل، حسب الاقتضاء، تحديث الإرشادات بشأن تمويل ما يلائم من مهام المراقبة وتخصيص تكاليف "النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية" (GNSS)، فضلاً عن معالجة مسألة استرداد تكاليف توفير خدمات الأرصاد الجوية للطيران المدني الدولي؛

١٠- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل تعزيز سياسات الإيكاو بشأن رسوم الانتفاع وما يتصل بذلك من مواد إرشادية من أجل إنكاء الوعي والتنفيذ من جانب الدول الأعضاء وما لديها من مطارات وهيئات خدمات الملاحة الجوية.

#### **القسم الثاني: إدارة وتمويل البنى الأساسية في مجال الطيران**

**ولما كانت** الدول الأعضاء تركز بشكل متزايد على تحسين الكفاءة وفعالية التكلفة في مجال تقديم خدمات المطارات والملاحة الجوية؛

**ولما كانت** الدول الأعضاء أصبحت تكثر من إسناد تشغيل خدمات المطارات والملاحة الجوية إلى هيئات تجارية ومخصصة قد تكون أقل إدراكاً ووعياً بالتزامات الدول بموجب اتفاقية شيكاغو وملاحقها وسياسات وإرشادات الإيكاو في المجال الاقتصادي، وتستخدم تجهيزات وخدمات متعددة الجنسيات للوفاء بالالتزامات التي تعهدت بها الدول بموجب المادة (٢٨) من اتفاقية شيكاغو؛

**وإذ تسلم** بالحاجة إلى القيام باستثمارات كبيرة على المدى الطويل فيما يخص تطوير وتحديث البنى الأساسية ذات الجودة في مجال الطيران بما يتناسب مع مستوى توقعات نمو الحركة، بما في ذلك احتياجات الوافدين الجدد في المستقبل؛

**ولما كان** قطاع الطيران يتحمل معظم تكاليف البنى الأساسية الخاصة به، عوضاً عن تمويلها من الضرائب أو الاستثمارات الحكومية أو الإعانات؛

**ولما كان** تطوير الهياكل الأساسية للنقل الجوي والخطة العالمية بشأن "حزم التحسينات في منظومة الطيران" (ASBUs) يتطلب مسوغات ضرورية لتحليل الجدوى بما يضمن تعبئة الأموال والتمويل لدعم تنفيذها؛

**وإذ تشير** إلى أن "إعلان إطار خطة عمل تطوير البنى الأساسية في مجال الطيران في أفريقيا" قد تم اعتمادهما في إطار خطة عمل لومي (٢٠١٧-٢٠١٩) للاتحاد الأفريقي وذلك خلال "منتدى الإيكاو العالمي الثالث للطيران"، الذي انعقد في أبوجا بنيجيريا في نوفمبر (٢٠١٧)؛

#### **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 إنشاء النظم الإدارية، على سبيل المثال، إنشاء الأطر المؤسسية والقانونية والتنظيمية التمكينية، واتباع نهج يستند إلى البيانات، وإقامة التعاون واتخاذ القرارات المتوافقة بين سلطات النقل وغيرها من الوزارات المكلفة بالمجالات ذات الصلة بالموضوع، والتي يمكن أن تشكل دافعاً لتحفيز الاستثمار في البنى الأساسية في مجال الطيران؛

٤- **تحث** الدول الأعضاء على وضع برامج وخطط وطنية و/أو إقليمية للبنى الأساسية في مجال الطيران، والتي ينبغي مواءمتها ودمجها مع التطوير المتوازن بشكل مناسب لوسائل النقل، وربطها بالأطر والاستراتيجيات الإنمائية الوطنية و/أو الإقليمية، وتنسيقها مع الأطر الاقتصادية والمالية الدولية؛

٥- **تشجع** الدول الأعضاء على تهيئة مناخ يتسم بالشفافية والاستقرار ويمكن التنبؤ به في مجال الاستثمار لدعم تطوير البنى الأساسية للطيران، على سبيل المثال، من خلال إشراك الجهات المعنية، وتنويع مصادر التمويل وتصعيد دور القطاع الخاص، بما في ذلك من خلال الاستثمار الخاص، وإصلاح الأعمال التجارية، واتخاذ مبادرات التمويل الخاص، وإقامة الشراكات بين القطاعين العام والخاص ومختلف خطط الحوافز؛

٦- **تطلب** إلى المجلس أن يقوم، حسبما هو مطلوب، بمواصلة إعداد وتحديث الإرشادات والأدوات المتعلقة بتمويل تطوير وتحديث البنى الأساسية ذات الجودة في مجال الطيران، بما في ذلك آليات لدعم التحسينات التشغيلية على النحو المبين في "حزم التحسينات في منظومة الطيران" (ASBUs)،

٧- **تطلب** إلى المجلس تنفيذ ودعم أعمال المتابعة ذات الصلة بالموضوع لتنفيذ "إعلان وإطار لخطة عمل لتطوير البنى الأساسية في مجال الطيران في أفريقيا" وذلك بموجب الترتيبات الحالية، لا سيما في إطار "خطة الإيكو التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا" (AFI Plan).

## المرفق (د)

### بيانات وإحصاءات الطيران

**لما كان** برنامج الإيكو لبيانات وإحصاءات الطيران يمثل أساساً مستقلاً وعالمياً 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 وفقاً للمادة ٦٧ من اتفاقية شيكاغو؛

**ولما كان** المجلس قد أعد أيضاً شروطاً لبيانات وإحصاءات عمليات الخطوط الجوية الداخلية والمطارات الدولية وتجهيزات الطرق الدولية، طبقاً للمادتين (٥٤) و(٥٥) من اتفاقية شيكاغو؛

**ولما كان** المجلس قد أعد شروطاً لجمع البيانات والإحصاءات عن الطائرات المدنية المسجلة طبقاً للمادة ٢١ من اتفاقية شيكاغو؛

**ولما كان** يتعين على الإيكو 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 والهياكل 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 الإيكاو في تجهيز ونشر بيانات وإحصاءات الطيران يتيح للدول استخدامها كأداء فعالة في النمو الآمن والمنظم لخدمات الطيران المدني الدولي التي تُدار بصورة ناجعة واقتصادية؛

وإذ تسلم بأن تحاليل بيانات الطيران تمر بتحديات في ظل سرعة وكمية تنامي البيانات وظهور التكنولوجيات الجديدة المتطورة لتحليل هذه البيانات؛

وإذ تسلم بأن الإيكاو تواصل بذل جهودها كي تتسم العمليات التي تشمل بيانات وإحصاءات الطيران بالفعالية والكفاءة من خلال وضع مجموعة من الأدوات الإلكترونية وبناء الخبرات بشأن التكنولوجيات الناشئة بالاستفادة من الإمكانيات المتاحة من البيانات الضخمة لتلبية الاحتياجات المتطورة للدول الأعضاء؛

#### فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول الأعضاء على أن تعين 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؛

٣- تطلب إلى المجلس أن يدعو الخبراء الوطنيين في مختلف التخصصات المطلوبة حسب الاقتضاء ليدرسوا بصفة منتظمة البيانات والإحصاءات، بما فيها البيانات الضخمة، التي تجمعها الإيكاو، وذلك لتلبية احتياجات المنظمة ودولها الأعضاء تلبية أكثر فاعلية، وليضعوا المقاييس الضرورية لرصد أداء المنظمة من حيث بلوغ أهدافها الاستراتيجية وتحسين اتساق البيانات والإحصاءات 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، بما فيها البيانات الضخمة حسبما هو مطلوب؛
- (ب) أن يضع الترتيبات الملائمة لكي تقدم الإيكاو المساعدة إلى الدول الأعضاء بناء على طلبها لتحسين بيانات وإحصاءات وتحليلات الطيران المدني والتقارير الإحصائية المقدمة إلى المنظمة؛
- (ج) أن يواصل جمع ومعالجة وتحليل بيانات الطيران، بما في ذلك البيانات الضخمة، مع الحرص في الوقت ذاته على ضمان تنسيق بيانات وإحصاءات الطيران من مصادر مختلفة من أجل تسهيل توفير البيانات الدقيقة والموثوقة والمتسقة اللازمة لاتخاذ قرارات مستتيرة من جانب الدول؛
- (د) وأن ينشر ويتبادل مع الدول الأعضاء بيانات الطيران ذات الاهتمام المشترك في مجال النقل الجوي 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 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 بمواصلة تحديث 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 تحسين دقة التنبؤات من خلال صقل أساليب التنبؤ واستخدام البيانات الضخمة.

#### القسم الثاني: التحليل الاقتصادي

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

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

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

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

#### فإن الجمعية العمومية:

١- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل وضع الإطار المنهجي لحساب الطيران الفرعي، وأن يتحقق من مطابقة مختلف البيانات لقياس الأثر المباشر على الاقتصاد الوطني وفقاً لنظام الحسابات القومية، 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 يصدر بصفة دورية دراسة عن الاختلافات الإقليمية في مستوى التكاليف التشغيلية للنقل الجوي الدولي، وأن يحل في هذه الدراسة تأثير اختلاف العمليات وأسعار المستلزمات على مستويات التكاليف وعلى تعريفات النقل الجوي؛

٣- **تطلب** إلى المجلس أن يضع منهجيات وإجراءات لقياس التأثير غير المباشر والمستحدث لنشاط الطيران على الاقتصادي الوطني، والإرشادات بشأن دراسة الجدوى لتحليل التكاليف والمنافع وتحليلات التكاليف والمنافع وتحليل الفعالية من حيث التكاليف لتلبية احتياجات المنظمة والمجموعات الإقليمية لتخطيط الملاحة الجوية وهيئات 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 جزءاً 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 تزود الاتحاد البريدي العالمي بناء على طلبه وعلى النحو المنصوص عليه في ترتيبات التعاون ذات الصلة بين الاتحاد البريدي العالمي والإيكاو بالمعلومات الوقائية الجاهزة.

### القرار ٤٠-١٠: معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني

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

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

و**تدرك** أن التهديد الذي تُشكّله 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؛

و**تقرّر** 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؛

و**تقرّر** بالسمة المتعددة الوجوه والتخصّصات للتحديات والحلول الخاصة بالأمن الإلكتروني وإذ تلاحظ بأن المخاطر الإلكترونية يمكن أن تؤثر بشكل متزامن على مجموعة واسعة من المجالات وتنتشر بسرعة؛

**وإذ تؤكد من جديد** الالتزامات المنصوص عليها بموجب "اتفاقية الطيران المدني الدولي" (اتفاقية شيكاغو) لضمان سلامة وأمن واستمرارية الطيران المدني؛

**وبالنظر** إلى أن "اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي" (اتفاقية بيجين) و"البروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (بروتوكول بيجين) ستعزز الإطار القانوني العالمي للتصدي للهجمات الإلكترونية ضد الطيران المدني الدولي بوصفها جرائم وبالتالي من شأن مصادقة الدول على نطاق واسع على تلك المواثيق أن يضمن ردع هذه الهجمات ومعاينة مرتكبيها في أي مكان تحدث من أنحاء العالم؛

**وإذ تُعيد التأكيد** على الأهمية والطابع الملح لحماية نظم البنى التحتية الهامة للطيران المدني وبياناتها من الهجمات الإلكترونية؛

**وثراعي** 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؛

**وإذ تُقرر** بعمل مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بالأمن الإلكتروني، والتي قدمت مساهمة كبيرة إلى شكل استراتيجية الأمن الإلكتروني من خلال الربط بين خصائص الأمن والسلامة للأمن الإلكتروني؛

**وإذ تقر** بأن الأمن الإلكتروني في مجال الطيران يحتاج إلى التنسيق على المستويات العالمي والإقليمي والوطني من أجل تعزيز الاتساق العالمي وضمان قابلية التشغيل البيني الكامل لتدابير الحماية ونظم إدارة المخاطر؛

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

**إن الجمعية العمومية تُقرر** ما يلي:

١- **حث** الدول الأعضاء والإيكاو على التشجيع على الاعتماد والتتفيذ على المستوى العالمي "لاتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي" (اتفاقية بيجين) و"البروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (بروتوكول بيجين) كوسيلة للتصدي للهجمات الإلكترونية ضد الطيران المدني؛

٢- **مناشدة** الدول والجهات المعنية بقطاع الطيران اتخاذ الإجراءات التالية لمكافحة الهجمات الإلكترونية ضد الطيران المدني:

(أ) تنفيذ استراتيجية الأمن الإلكتروني الواردة في المرفق؛

(ب) تحديد التهديدات والمخاطر من الهجمات الإلكترونية المحتملة على عمليات الطيران المدني والمنظومات الحيوية، والعواقب الوخيمة التي يُمكن أن تتجم عن هذه الهجمات؛

(ج) تحديد مسؤوليات الوكالات الوطنية والجهات المعنية بقطاع الطيران فيما يتصل بالأمن الإلكتروني في الطيران المدني؛

(د) تشجيع التوصل إلى تفاهم مشترك فيما بين الدول الأعضاء بشأن تهديدات ومخاطر الأمن الإلكتروني، وإلى معايير مشتركة لتحديد مدى أهمية الأصول والمنظومات التي يتعين حمايتها؛

- هـ) 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؛
- و) 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؛
- ز) 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؛
- ح) تشجيع ثقافة قوية وشاملة في مجال الأمن الإلكتروني ضمن الوكالات الوطنية وعبر قطاع الطيران؛
- 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 تتّال 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 لنهج شاملٍ وجامعٍ وعملي يتضمّن الملاحة الجوية والاتصالات والمراقبة وعمليات الطائرات وصلاحيّة الطائرات للطيران وغيرها من التخصّصات اللازمة.

### ٣- تكليف الأمانة العامة بالقيام بما يلي:

- أ) وضع خطة عمل لدعم الدول وقطاع الطيران فيما يخص اعتماد استراتيجية الأمن الإلكتروني؛
- ب) مواصلة التأكّد من مراعاة وتنسيق المسائل المرتبطة بالأمن الإلكتروني بشكل شامل من خلال الآليات المناسبة وفقاً لروح الاستراتيجية.

### قرار الجمعية العمومية ٤٠-١١: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران

لما كان من المستصوب توحيد قرارات الجمعية العمومية بشأن سياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران، وذلك تيسيراً لتنفيذ هذه السياسات وتطبيقها العملي من خلال جعل نصوصها أقرب إلى متناول اليد وأسهل فهمًا وأفضل تنظيمًا من الناحية المنطقية؛

ولما كانت الجمعية العمومية قد قررت في قرارها ٣٩-١٨ أن تصدر في كل دورة من دوراتها بياناً موحداً بشأن سياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران؛

ولما كانت الجمعية العمومية قد استعرضت اقتراحات المجلس بتعديل هذا البيان الموحد بشأن سياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران، الوارد في المرفقات (أ) إلى (ح) بالقرار ٣٩-١٨، وعدّلت ذلك البيان ليشمل القرارات الصادرة عن الدورة الأربعين للجمعية العمومية:



فإن الجمعية العمومية:

- ١- تقرر أن مرفقات هذا القرار تشكل البيان الموحد بشأن سياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران، حسبما كانت عليه هذه السياسات عند ختام الدورة الأربعين للجمعية العمومية؛
- ٢- تقرر أن تطلب إلى المجلس أن يعرض على نظر كل دورة من دوراتها العادية بياناً موحداً بشأن سياسات الإيكاو المستمرة في مجال أمن الطيران؛
- ٣- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٩-١٨.

## 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 الطابع المتغير لتهديد الأعمال الإرهابية، بما فيها تلك التي تشكلها الأجهزة المتفجرة المخبأة والهجمات في المنطقة المفتوحة للجمهور، وأسلحة الدفاع الجوي المحمولة (المانباز) وغيرها من نظم الصواريخ أرض-جو والتهديدات الكيميائية وشن الهجمات باستخدام نظم الطائرات الموجهة عن بعد واستغلال استخدام نظام الشحن الجوي لأغراض إرهابية والهجمات الإلكترونية وغيرها من من أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني، بما فيها بشكل خاص تطوير التهديدات من الداخل، تؤثر تأثيراً ضاراً وخطيراً على سلامة الطيران المدني الدولي وكفاءته وانتظامه، مما يعرض للخطر أرواح الأشخاص على متن الطائرات وعلى الأرض ويقوّض 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 تُذكر بأنّ القرارين ٢٧-١٢ و ٢٩-١٦ يظلان ساريين؛

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

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

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؛

وتضع في اعتبارها قرارات مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة رقم ٢٣٠٩ (٢٠١٦) ورقم ٢٣٩٥ (٢٠١٧) ورقم ٢٣٩٦ (٢٠١٧) فيما يتعلق بالأخطار التي تهدد السلام والأمن الدوليين من جراء الأعمال الإرهابية؛

وتسلم بأن المشاورات العالمية وجهود التواصل مع الدول الأعضاء لإعداد وتتيقح عناصر الخطة العالمية لأمن الطيران قد تكللت بالنجاح باعتماد المجلس لهذه الخطة في نوفمبر ٢٠١٧؛

وتسلم بالدعم القوي الذي تحظى به الخطة العالمية لأمن الطيران والجهود المستمرة التي تبذلها الدول لتنفيذ الخطة منذ تم اعتمادها من أجل تنفيذها؛

وتسلم بأهمية تنفيذ وتعزيز ممارسات الأمن على المستوى العالمي، من جانب الإيكو والدول الأعضاء فيها، والقائمة على المخاطر، والملائمة والمتناسبة مع مستوى التهديدات؛

وتضع في اعتبارها خطط الطريق الإقليمية التي اعتمدتها المؤتمرات الإقليمية لأمن الطيران المعقودة في مصر وبنما والبرتغال وتايلند في الفترة بين عامي ٢٠١٧ و٢٠١٨؛

وتشير إلى البيان الختامي للمؤتمر الرفيع المستوى بشأن أمن الطيران الذي عُقد في مونتريال في نوفمبر ٢٠١٨، وما انبثق عنه من استنتاجات وتوصيات؛

وتذكر بأهمية أن تقوم الدول ببلورة رؤية شاملة لأمن الطيران ومجالات الطيريات الأخرى، مع الحفاظ على التنسيق الفعال بين مختلف هيئاتها بما يضمن مراعاة جميع المعلومات ذات الصلة بالموضوع، وتقييم عواقب أي تدابير يتم اتخاذها بشأن أنشطة الطيران المدني، لاسيما بشأن سلامة 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 أي هجوم على المطارات المدنية باستخدام الصواريخ الباليستية أو الطائرات المسيّرة، وإساءة 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- تتأشد جميع الدول الأعضاء أن تؤكد تأييدها الحازم لسياسة الإيكو الثابتة وذلك بتطبيق أكثر إجراءات الأمن فعالية سواء بشكل فردي أو بالتعاون فيما بينها للوقاية من أفعال التدخل غير المشروع ومعاقبة المرتكبين والمخططين والراعين والممولين والمتأمرين في أي فعل من هذه الأفعال؛

٥- تؤكد مجدداً مسؤولية الإيكو 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، وتأمين أداء هذا العمل بأعلى درجة من الكفاءة والاستجابة؛

- ٧- تدعو الإيكاو والدول الاعضاء فيها إلى تنفيذ قرارا مجلس الأمن للأمم المتحدة رقم ٢٣٠٩ ورقم ٢٣٩٥ وفقاً لكفاءات كل منها والعمل بشكل جماعي على إبراز الدور القيادي الذي تقوم به الإيكاو على المستوى العالمي فيما يخص حماية الطيران المدني الدولي ضد أفعال التدخل غير المشروع؛
- ٨- تُقرّ بالدور القيادي الذي تضطلع به الإيكاو في مجال أمن الطيران وتطلب إلى المجلس ضمان الاستدامة طويلة الأجل لبرنامج أمن الطيران في المنظمة في سياق ميزانية البرنامج العادي؛
- ٩- تحث جميع الدول الأعضاء على مواصلة دعم تمويل أنشطة المنظمة في مجال أمن الطيران من خلال التبرعات في شكل موارد بشرية ومالية خارج الأنشطة الممولة في إطار البرنامج العادي؛
- ١٠- تعرب عن تقديرها لفريق خبراء أمن الطيران لإسراعه في إعداد الخطة العالمية لأمن الطيران وعرضها على المجلس للموافقة عليها بالتشاور مع الدول الأعضاء والجهات المعنية؛ بحلول النصف الثاني من عام ٢٠١٧؛
- ١١- تكلف المجلس بالنظر في الدروس المستفادة من تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران عند إدخال تنقيحات على الخطة بما يضمن أن تعكس الأهداف والغايات الواضحة والجماعية لأمن الطيران، أن تستند إلى المؤشرات الملموسة والقابلة للقياس لتوجيه الإيكاو والدول والجهات المعنية في ضمان التحسين المستمر في مجال أمن الطيران؛
- ١٢- تحث جميع الدول الأعضاء على المشاركة بفعالية في الجهود العالمية والإقليمية لتحقيق مقاصد وأهداف وغايات وأولويات الخطة العالمية لأمن الطيران 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)، فضلاً 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

\* أصبحت "اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي" (بيجين، ٢٠١٠) سارية المفعول في عام ٢٠١٨.

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؛

٢- تتأشد الدول التي لم تصبح بعد أطرافاً في موثيق قانون الجو المذكورة أعلاه، أن تنفذ المبادئ التي تتضمنها هذه الموثيق، 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 أطرافاً 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 الموثيق؛

#### (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 كثيراً ردع تلك الأفعال؛

#### فإن الجمعية العمومية:

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

٢- تتأشد الدول الأعضاء أن تتخذ إجراءات وافية لتسليم أو محاكمة الأشخاص الذين يرتكبون أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني، وذلك بسن أحكام قانونية وإبرام اتفاقات مناسبة، 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 اليقظة 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 والتحديات الإلكترونية،

\* يمكن الاطلاع على قوائم الدول الأطراف في موثيق أمن الطيران القانونية على موقع الايكاو [www.icao.int](http://www.icao.int) تحت عنوان ICAO Treaty Collection.

والتهديدات التي تتعرض لها المناطق المفتوحة للجمهور في المطارات، وكذلك الهجمات التي تضطلع بها أو تسهلها عناصر من الداخل؛

ولما كانت وثائق السفر المقروءة آليا تسمح بتعزيز الأمن من خلال تحسين الوثائق التي تثبت هوية المسافرين وأطقم الطيارين؛ ولما كانت وثائق السفر المقروءة آليا تسمح أيضا 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 الملغاة، واستخدام الجوازات التي تم الحصول عليها بالغش؛

ولما كان استعمال وثائق السفر المقروءة آليا والوسائل الأخرى لمعلومات الركاب يمكن استخدامه أيضا لأغراض أمنية، مما يضيف مستوى هاما 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 التنفيذ الفعال لإجراءات 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 تفيد إلا من خلال توظيف أفراد الأمن المدربين تدريباً عالياً، وإجراء التحريات الشخصية، وإصدار الإجازات، ومراقبة الجودة؛

ولما كان غرس ثقافة أمنية مُحكمة في أوساط جميع العاملين، في مجال الأمن وخارجه، وعلى جميع المستويات، شرطاً أساسياً لتهيئة بيئة أمنية فعالة ومستدامة؛

ولما كانت التكنولوجيا والابتكارات في العمليات والتدريب المناسب مطلوبة لتحقيق أمن الطيران الفعال والكفؤ وتدابير التسهيلات، وفي تعريف مستقبل نظم التفقيش الأمني؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تحت المجلس على أن يستمر في إعطاء أعلى أولوية لاعتماد تدابير فعالة وقائمة على المخاطر وقابلة للاستمرار من الناحية التشغيلية 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- تحت المجلس على أن يقوم دون إبطاء باعتماد القواعد القياسية من أجل تعزيز التصدي للتهديدات من الداخل؛

٣- تحت 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؛

٤- تذكر مجدداً بمسؤولية جميع الدول عن تنفيذ تدابير فعّالة تتعلق بأمن الطيران داخل أراضيها، مع الأخذ بعين الاعتبار للتهديدات المتطورة.

٥- تحث الدول الأعضاء على أن تتخذ بالكامل وبشكل مستدام أحكام الملحق السابع عشر "الأمن" والأحكام المتعلقة بإدارة الحدود في الملحق التاسع "التسهيلات"، التي تنطوي على منافع في مجال أمن الطيران، من أجل تعزيز 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؛

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

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

٨- تشجع الدول الأعضاء على اتخاذ خطوات لإعداد وتطبيق برامج للثقافة الأمنية والوعي الأمني وتنفيذ هذه البرامج في جميع الأوساط المعنية ضمن بيئة الطيران؛

٩- تشجع الدول الأعضاء ومنظمات القطاع التي تستثمر في وضع استراتيجيات للأمن الإلكتروني على مواصلة العمل على إعداد استراتيجية شاملة للأمن الإلكتروني ووضع آليات لتحديد المخاطر وإدارتها، بما يشمل تبادل ما يناسب من معلومات تتعلق بالأمن الإلكتروني؛

١٠- تشجع الدول الأعضاء على تطبيق رقابة فعالة على جميع جوانب نظمها الخاصة بأمن الطيران لضمان تنفيذ الإجراءات الأمنية بصورة فعالة ومستدامة؛

١١- 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 استخدام التكنولوجيات 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 والمناسبة معها والفعالة والتي تتسم بالكفاءة وتعدد المستويات الممكنة تشغيليا والمستدامة اقتصاديا وتشغيليا، وتأخذ في الاعتبار التأثير على الركاب والإتجار المشروع؛

(هـ) 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 ومستدام؛
- (٣) اعتماد نهج كامل لسلسلة الإمداد في أمن الشحن الجوي والبريد، إذا كان ذلك مناسباً؛
- (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؛

(و) إيلاء الاهتمام لسوء الاستخدام المحتمل لنظم الطائرات الموجهة عن بُعد وتطبيق التدابير الأمنية لمنع استخدامها في أفعال التدخل غير المشروع؛

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

(ح) 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 قدر الإمكان خلق مواطن ضعف من 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 ما يلي:

(ط) ضمان حماية الطيران المدني ضد الهجمات والتهديدات الإلكترونية؛

(ي) معالجة اله خطر الذي تشكله الجهات من الداخل من خلال استغلال الموظفين وامتيازات حق الوصول إلى المناطق المأمونة والمعلومات الأمنية الحساسة.

١٢- تتأشد الدول الأعضاء أن تحسن استخدامهما لآليات تبادل المعلومات، ولا سيما بيانات آلية المعلومات المسبقة عن الركاب (API) وسجل أسماء الركاب (PNR) التي يقدمها الناقلون الجويون، لتعزيز أمن الطيران والتقليل من الخطر على الركاب، مع ضمان حماية الخصوصية والحريات المدنية؛

١٣- تدعو الدول الأعضاء إلى دعم أعمال الإيكاو بشأن إعداد وتنفيذ قاعدة قياسية خاصة بسجل أسماء الركاب (PNR) والمساهمة في تلك الأعمال وفقاً لقرار مجلس أمن الأمم المتحدة رقم ٢٣٩٦؛

١٤- تتأشد 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؛

١٥- تتأشد 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؛

١٦- تطلب إلى المجلس أن يوجه الأمانة العامة إلى ما يلي:

أ) أن تتأكد من أن أحكام الملحق السابع عشر - الأمن والملحق التاسع - التسهيلات متوافقة ومكملة لبعضها؛

ب) 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؛

ج) أن تواصل دعم تعاون فريق خبراء أمن الطيران لمعالجة التهديدات الجديدة والقائمة ضد الطيران المدني وأن يضع الإجراءات الوقائية الملزمة؛

د) أن تعزز تطوير عمليات الاعتراف المتبادل بغرض مساعدة الدول على اتخاذ ترتيبات ذات نفع متبادل، بما في ذلك ترتيبات الأمن الشاملة، التي تعترف بتبادل إجراءات أمن الطيران فيها، حيث تحقق هذه نفس النتائج، وذلك وفقاً للشروط المنصوص عليها في الملحق السابع عشر، والتي تستند إلى عملية تحقيق شاملة ومستمرة وتبادل فعال للمعلومات عن نظم أمن الطيران في كل منها؛

هـ) 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؛

١٧- تطلب من المجلس أن يوجه الأمانة العامة بتحديث وتعديل دليل أمن الطيران للإيكاو (Doc 8973) على فترات ملائمة وإعداد مواد إرشادية جديدة لمساعدة الدول الأعضاء على معالجة التهديدات الجديدة والقائمة ضد الطيران المدني وعلى تنفيذ المواصفات والإجراءات المتعلقة بأمن الطيران المدني؛

١٨- تطلب من المجلس أن يبلغ الأمانة العامة وفريق خبراء أمن الطيران أن يضمنا الاستعراض الدوري والتحديث لبيان الإيكاو العالمي الخاص بسياق المخاطر (Doc 10108)، الذي ينص على منهجية تقدير المخاطر لأمن الطيران التي يمكن أن



تتظر فيها الدول الأعضاء لاستخدامها في تطوير تقييماتها الوطنية للأخطار وإدراج التقييمات 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.

١٩- 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؛

٢٠- 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)

##### 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 ٣٩-١٨؛

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

ولما كانت الدول الأعضاء ملتزمة بالامتثال للقواعد القياسية المنصوص عليها في الملحق السابع عشر "الأمن" والقواعد القياسية المنصوص عليها في الملحق التاسع "التسهيلات" والتي تدعم الأهداف المرتبطة بإدارة الحدود وأمن الطيران؛

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؛

وإذ تذكر بأن الدول الأعضاء هي التي تضطلع بالمسؤولية النهائية عن ضمان 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؛

وتضع في اعتبارها بأن نتائج التدقيق في إطار "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقا لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA) تساهم كثيرا في فهم وضعية أمن الطيران على المستويين العالمي والإقليمي وعلى مستوى فرادى الدول؛ واعتماد "الخطة العالمية لأمن الطيران" على البيانات المجمعة بخصوص "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقا لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA) وذلك للتأكد من تلبية الدول للمستويات المستهدفة للأمن؛

وتسلم بأن التنفيذ الفعال من جانب 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؛

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 التاسعة 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 كمُدققي 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 وفقاً لنهج الرصد المستمر في الإشراف على أنشطة البرنامج لدى رصده قدرة الدول على تنفيذ نظمها لأمن الطيران بشكل مستدام على نحو يمثل للقواعد والتوصيات الدولية للإيكاف والمتعلقة بالأمن وتنفيذ خطط الإجراءات التصحيحية التي تضعها الدول؛

٤- تحيط علماً بما اضطلعت به الأمانة العامة للإيكاف من عمل، بالتشاور مع الدول الأعضاء، من أجل باستعراض نطاق ومنهجية "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA)،

٥- تطلب إلى المجلس أن يكلف الأمانة العامة بتنفيذ التحسينات التي تهدف إلى ضمان التفسير المتسق للقواعد القياسية الواردة في الملحق السابع عشر، وهو تركز تشغيلي أكبر على "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA)، والعمل في الوقت المناسب على معالجة أوجه القصور الخطيرة؛ وتطبيق نهج قائم على المخاطر في تحديد أولويات التدقيق، وبالتالي ضمان الإبلاغ الفعال عن امتثال الدول الأعضاء الذي يقوم على المخاطر ويركز على النتائج للأهداف الأمنية ذات الصلة بالموضوع؛ ولتقييم تنفيذ هذه التحسينات؛

٦- 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؛

٧- تحث جميع الدول الأعضاء على تقديم الدعم الكامل للإيكاف عن طريق:

أ) توقيع مذكرة التفاهم الخاصة بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر؛

ب) قبول بعثات الرصد المستمر في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران في المواعيد التي تحددها المنظمة، بالتنسيق مع الدول المعنية؛

ج) تسهيل عمل أفرقة الرصد المستمر في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران؛

- (د) إعداد وتقديم جميع الوثائق المطلوبة؛
- (هـ) إعداد وتقديم خطة إجراءات تصحيحية ملائمة إلى الإيكاو لسد الثغرات المكتشفة من خلال التحقيق أنشطة نهج الرصد المستمر في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران؛
- ٨- تطلب إلى المجلس أن يكلف الأمانة العامة بلضمان الاستدامة المالية طويلة الأجل للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP) من خلال اتخاذ تدابير لإدماج متطلبات التمويل لأنشطتها في ميزانية البرنامج العادي في أقرب وقت ممكن وبقدر ما يمكن ذلك.
- ٩- تحث جميع الدول الأعضاء على أن تتبادل، حسب الاقتضاء، وبما يتسق 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؛
- ١٠- تطلب من المجلس أن يقدم إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية تقريراً عن التنفيذ العام للرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران.

### المرفق (هـ)

#### 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 استخدام تأثير المنظمة كي تعزز الدول على المستوى العالمي وغيرها من هيئات الطيران جهودها من أجل المساعدة والدعم الفنيين والمنسقين للدول التي تحتاج إلى تحسين أمن الطيران، بما في ذلك من خلال إعداد إطار لبناء القدرات في نظام منسق وموجه وفعال لأمن الطيران الدولي؛
- ٢- تحث الدول الأعضاء على أن تسهم طوعاً بالموارد المالية والعينية لزيادة نطاق وتأثير أنشطة الإيكاو لتعزيز أمن الطيران؛
- ٣- تكلف المجلس بأن يطلب إلى الأمانة العامة بالتأكد من أن المساهمات المتلقاة من أجل "برنامج دعم التنفيذ والتطوير الخاص بالأمن" (ISD-SEC) قد تم تخصيصها بالكامل لأنشطة هذا البرنامج؛
- ٤- تحث الدول القادرة على تقديم المساعدة على تنفيذ الأنشطة الفعالة 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 فعال ومُحسّن؛
- ٥- تدعو الدول الأعضاء إلى الاستفادة من قدرة الإيكاو على تقديم أو تسهيل أو تنسيق المساعدة العلاجية القصيرة الأجل والمساعدة طويلة 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؛

٦- تدعو الدول الأعضاء إلى أن تنتظر أيضاً في طلب المساعدة من الإيكاو والمنظمات الدولية والإقليمية الأخرى لتلبية احتياجاتها إلى المساعدة الفنية الناشئة عن الحاجة لحماية الطيران المدني الدولي؛

٧- تحث الدول الأعضاء والمنظمات على أن تشارك في معلومات الإيكاو عن برامج المساعدة وأنشطتها من أجل النهوض بالموارد والاستخدام الكفؤ والفعال لها؛

٨- تكلف المجلس بأن يطلب من الأمانة العامة تسهيل تنسيق برامج المساعدة وأنشطتها بجمع المعلومات عن هذه المبادرات؛

٩- تكلف المجلس بأن يطلب من الأمانة العامة أن ترصد وتقيم نوعية وفعالية مشاريع الإيكاو للمساعدة وتقديم التقارير الدورية بشأن استخدام الموارد المالية والعينية وبشأن الآثار المقاسة لهذه المساهمات؛

١٠- تحث الدول الأعضاء وأصحاب المصلحة المعنيين على التشارك لتنظيم وتوصيل أنشطة بناء القدرات، التي توثق الالتزامات التي أبدوها كل طرف؛

١١- تطلب من المجلس أن يكلف الأمانة العامة بتحديث وتحسين 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؛

١٢- تحث الدول الأعضاء على المساهمة في أنشطة الإيكاو للتدريب في مجال الأمن؛

١٣- تطلب من المجلس أن يكلف الأمانة العامة بأن تقوم بالإشراف على إعادة تقييم شبكة مراكز التدريب على الطيران المدني التابعة للإيكاو وتطويرها وتعزيزها ودعمها والمواظبة على التأكد من مراعاة معايير التدريب وتحقيق مستويات التعاون السليمة؛

١٤- تحث الدول الأعضاء على استخدام مراكز الإيكاو للتدريب على أمن الطيران لغرض التدريب الأمني؛

## المرفق (و)

### 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 وبالأمن الشامل واحتراماً لروح التعاون المعروفة في الاتفاقات متعددة الأطراف و/أو الثنائية الخاصة بخدمات النقل الجوي، تعد مبادئ سياسية يمكن لتنفيذها أن يساهم 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 المتباينة 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 (ز)

### 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 (IAEA)، 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 لمكافحة الإرهاب (UNOCT)، ومكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة (UNODC)، والاتحاد البريدي العالمي (UPU)، ومنظمة الجمارك العالمية (WCO)، والاتحاد الأفريقي (AU)، والاتحاد الأوروبي (EU)، والهيئة العربية للطيران المدني (ACAC)، واللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك)، واللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)، ولجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (LACAC)، والاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA)، والمجلس الدولي للمطارات (ACI)، 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 الإيكافو 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.

### قرار الجمعية ٤٠-١٢: إعلان بشأن أمن الطيران - يؤكد الالتزام العالمي بتعزيز التنفيذ

إن الجمعية، إذ تقرّ بالحاجة إلى تعزيز أمن الطيران في جميع أنحاء العالم، وفي ضوء التهديد المستمر للطيران المدني منذ إعلان أمن الطيران الصادر عن الدورة السابعة والثلاثين لجمعية الإيكافو، بما في ذلك الهجمات الأخيرة على رحلة مترو جيت رقم 7K9268 في ٢٠١٥/١٠/٣١ ورحلة خطوط دالو الجوية DA0159 في ٢٠١٦/٢/٢، والهجمات المسلحة في مطار بروكسل في ٢٠١٦/٣/٢٢ وفي مطار إسطنبول أتاتورك في ٢٠١٦/٦/٢٨؛ وإن تقرّ بأهمية قرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة 2309 (UNSCR) الذي تم تبنيه في ٢٠١٦/٩/٢٢ ووضع الخطة العالمية لأمن الطيران (GASEP) التي أقرها مجلس الإيكافو في ٢٠١٧/١١/١٥؛ وإذ تلاحظ مع التقدير المؤتمرات الإقليمية لأمن الطيران التي استضافتها مصر وبنما والبرتغال وتايلند لتعزيز تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران؛ والمؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران المنعقد في مونتريال عام ٢٠١٨، تحث الدول الأعضاء والجهات المعنية على اتخاذ الإجراءات التالية لتعزيز الأمن وتعزيز التعاون الدولي لمواجهة التهديدات التي تواجه الطيران المدني:

- (١) بذل المزيد من الجهود لتنفيذ قرارات مجلس الأمن ٢٣٠٩ و ٢٣٤١ و ٢٣٩٥ و ٢٣٩٦ و ٢٤٨٢ وفقاً للكفاءات ذات الصلة وتأكيد القيادة العالمية للإيكافو في المسائل المتعلقة بحماية الطيران المدني الدولي من أعمال التدخل غير المشروع؛
- (٢) تعزيز الوعي بالتهديدات والمخاطر التي يتعرض لها الطيران المدني من خلال تبادل المعلومات بين الدول ومع الجهات المعنية، ومن خلال الاهتمام المستمر ببيان سياق المخاطر العالمية للإيكافو (Doc 10108)؛
- (٣) زيادة تعزيز وتشجيع التطوير الفعال لقواعد وتوصيات الإيكافو الدولية واعتمادها وتنفيذها، مع التركيز بشكل خاص على الملحق السابع عشر - الأمن؛
- (٤) مواصلة تطوير وتبادل نهج جديدة ومبتكرة لتعزيز أمن الطيران ومواجهة التهديدات والمخاطر المستمرة والناشئة؛
- (٥) ضمان التنفيذ السريع لقرار الجمعية العمومية ٤٠-١٢/٢ المتعلق بمعالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني؛
- (٦) اتخاذ خطوات عملية لتعزيز ثقافة الأمن وبرامج التوعية الأمنية بالشراكة مع جميع الجهات المعنية داخل بيئة الطيران؛
- (٧) التشجيع على التنسيق والتعاون الفعالين بين أمن الطيران والتخصصات الأخرى لضمان اتباع نهج شامل ومنسق لأمن الطيران وتسهيلاته ومسائل السلامة لتوفير أنظمة طيران وطنية وعالمية قوية؛
- (٨) المشاركة الفعالة في الجهود العالمية والإقليمية لتحقيق أهداف ومقاصد الخطة العالمية لأمن الطيران وغاياتها الطموحة والأولويات الصعيدين الوطني والإقليمي، وتبادل الخبرات والدروس المستفادة في تنفيذ هذه الإجراءات مع الإيكافو؛
- (٩) ضمان التنفيذ الفعال لأحكام الملحق التاسع - /التسهيلات التي تعود بالنفع على أمن الطيران؛
- (١٠) تنفيذ الالتزامات المتعلقة باستخدام البيانات المسبقة للركاب (API) وبيانات سجل أسماء الركاب (PNR)، مع الاحترام الكامل لحقوق الإنسان والحريات الأساسية، وفقاً لأهداف قرار مجلس الأمن الدولي رقم ٢٣٩٦ و ٢٤٨٢؛
- (١١) تقديم المساعدة الفنية إلى الدول التي هي في حاجة إلى ذلك، بما في ذلك التمويل وبناء القدرات والوصول إلى التكنولوجيا، والتي تكون مستدامة وتعالج بفعالية التهديدات والمخاطر الأمنية التي تهدد الطيران المدني بالتعاون مع الدول الأخرى والمنظمات الدولية وشركاء الصناعة، بما يتماشى مع مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب؛
- (١٢) دعم المنظمة في تطوير مزيد من التعاون والتنسيق مع وكالات الأمم المتحدة الأخرى والمنظمات الدولية الأخرى ذات الصلة للمساهمة في تعزيز جهود أمن الطيران العالمية؛
- (١٣) تعزيز قدرة المنظمة وإمكاناتها للتصدي بفعالية للتهديدات والمخاطر العالمية لأمن الطيران من خلال زيادة المشاركة والانخراط النشط، بما في ذلك من خلال تحديد أولويات مسائل أمن الطيران في كل من المقر الرئيسي والمكاتب الإقليمية؛

١٤) دعم عمل المكاتب الإقليمية للمنظمة لتعزيز تطوير أمن الطيران والتعاون بين الدول الأعضاء وأصحاب المصلحة.

#### القرار ٤٠-١٣: البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP -CMA)

لما كان الهدف الرئيسي للمنظمة مازال يتمثل في تأمين سلامة الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم؛ وحيث إن المادة السابعة والثلاثين من اتفاقية شيكاغو تقتضي من كل دولة متعاقدة أن تتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة من التوحيد في الأنظمة، والقواعد القياسية، والإجراءات، والتنظيم فيما يتعلق بجميع الأمور التي يؤدي فيها هذا التوحيد إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها؛

ولما كانت مسؤولية مراقبة السلامة الجوية وسلامة الطيران المدني الدولي بصورة عامة تقع على الدول المتعاقدة، جماعة وفرداً، كما تتوقف أيضاً على التعاون الوثيق للإيكاو، والدول المتعاقدة، وصناعة الطيران، وجميع أصحاب المصلحة الآخرين في تنفيذ خطة الإيكاو العالمية للسلامة الجوية (GASP)؛

ولما كان مؤتمر رؤساء الطيران المدني لسنة ٢٠٠٦ قد قدّم توصيات لإتاحة وصول الجمهور إلى المعلومات المناسبة بشأن عمليات تدقيق مراقبة السلامة الجوية ووضع آلية إضافية للتغلب على الشواغل الرئيسية بخصوص السلامة (SSCs) المحددة من خلال البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP)؛

ولما كان المؤتمر الرفيع المستوى المعني بالسلامة الجوية لعام ٢٠١٠ (HLSC 2010) قد رفع توصيات إلى الإيكاو بوضع معايير للمشاركة في الشواغل البارزة في مجال السلامة مع أصحاب المصلحة المعنيين ولتقييم كيفية تبادل هذه المعلومات مع الجمهور بالشكل الذي يمكنه من اتخاذ قرار مستنير فيما يتعلق بسلامة النقل الجوي؛

ولما كان المؤتمر الرفيع المستوى للسلامة الجوية لعام ٢٠١٠ قد قدّم توصيات إلى الإيكاو للدخول في اتفاقات جديدة وتعديل اتفاقات قائمة لتبادل المعلومات السرية المتعلقة بالسلامة الجوية مع كيانات ومنظمات دولية، من أجل تخفيف العبء عن الدول، الناشئ عن عمليات التدقيق أو التفتيش المتكررة ولخفض تكرار أنشطة الرصد؛

وحيث إن المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/13) قدّم توصيات وافق عليها المجلس لمواصلة تطوير منهجية USOAP وعملياته وأدواته، وكذلك لضمان أن يظل الرصد المستمر الذي تقوم به الدول قوياً ومناسباً ومحدثاً؛

وإذ تُذكر بأن الدورة العادية الثانية والثلاثين للجمعية العمومية قررت إنشاء برنامج عالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، يتضمن قيام الإيكاو بتنفيذ عمليات تدقيق مراقبة منتظمة، وإلزامية، ومنهجية ومنسقة؛

ولما كانت الدورة التاسعة والثلاثون للجمعية قد وافقت على أن تنشئ الإيكاو فريقاً مستقلاً يضطلع بإجراء استعراض منظم لتحديد التعديلات التي يتعين إدخالها على نظام الرصد المستمر USOAP CMA بهدف مواصلة تطوير البرنامج وتعزيزه، مع الأخذ في الاعتبار إستراتيجية السلامة المتطورة لتقديم الإيكاو وتقديم الدول في تنفيذ الملحق ١٩ - إدارة السلامة، ولا سيما متطلبات برنامج السلامة الوطني، وأن المجلس قد وافق على التوصيات الناشئة عن هذا الاستعراض مع بعض التحفظات لمواصلة تطوير نظام USOAP CMA؛

ولما كان تنفيذ البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية قد شكّل إنجازاً رئيسياً لسلامة الطيران، محققاً الولاية التي منحت له بموجب القرارات ٣٢-١١ و ٣٥-٦ وموفراً إمكانية تقييم قدرات الدول المتعاقدة على المراقبة وتحديد مجالات التحسين؛



وإذ تذكّر بأن قرار الجمعية العمومية ٣٣-٨ قد طلب من المجلس أن يضمن قدرة البرنامج العالمي لتدقيق السلامة الجوية على تحقيق الاستدامة المالية على المدى الطويل، وأن ينقل جميع نشاطات هذا البرنامج تدريجياً إلى الميزانية البرنامجية العادية؛

وإذ تذكّر بأهداف برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، الذي يرمي إلى التأكد من أن الدول المتعاقدة تضطلع بمسؤولياتها عن مراقبة السلامة الجوية على النحو الواجب؛

ومع التسليم بأنه لأمر أساسي أن يستمر البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية في تغطية جميع أحكام الملحق المتعلقة بالسلامة من أجل تعزيز التنفيذ المناسب للقواعد القياسية والتوصيات الدولية المتصلة بالسلامة؛

وإذ تدرك أن الأمانة العامة قد اتخذت الخطوات الملائمة لضمان إنشاء آلية مستقلة لضمان الجودة تستخدم لرصد وتقييم جودة هذا البرنامج؛

وإذ تدرك أن التنفيذ الفعال للخطط التصحيحية الخاصة بالدول أمر حيوي لتعزيز سلامة الملاحة الجوية العالمية؛

وإذ تقرّ بالمساهمات في تحسين السلامة الناتجة عن عمليات التدقيق والتفتيش والاستعراض والتقييم و/أو التقدير التي تقوم بها المنظمات الإقليمية والدولية، ومن بينها المنظمات التي لديها اتفاقات مع الإيكاو مثل مجلس المطارات الدولي (ACI)، ووكالة السلامة الجوية التابعة للاتحاد الأوروبي (EASA)، والمفوضية الأوروبية، ومؤسسة سلامة الطيران (FSF)، والاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا) والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)؛

وإذ تقرّ بأن الشفافية وتبادل معلومات السلامة يمثلان إحدى دعائم سلامة شبكة النقل الجوي؛

وإذ تقرّ بأن المنظمات الإقليمية المشرفة على السلامة (RSOs) لها دورها المهم في نهج الرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، وأن كلمة "الدول" الواردة أدناه يجب أن تُقرأ - حيثما ينطبق ذلك - على أنها تشمل المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية، متى ما وُجد إطار قانوني يمكن من ذلك على النحو الملائم؛

#### فإن الجمعية العمومية:

١- تُعرب عن تقديرها للأمانة العامة على التنفيذ الناجح لنهج البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر؛

٢- تكلف الأمانة العامة بتطوير البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر إلى برنامج يقوم بشكل أكبر على الأدلة، والاستهداء بالمخاطر، والتوجه نحو تحقيق النتائج، بحيث يتسنى تطبيقه على أساس عالمي لتقييم فعالية واستدامة نظم مراقبة السلامة في الدول، فضلاً عن التقدم المحرز في تنفيذ متطلبات إدارة السلامة، لا سيما برامج السلامة الوطنية (SSPs)؛

٣- تكلف الأمانة العامة بتنفيذ التحسينات التنظيمية اللازمة للنجاح في إدارة التغيرات التي أحدثتها تطور البرنامج على المدى الطويل تماشياً مع توصيات مجموعة (GEUSR) التي وافق عليها المجلس والمؤتمر الثالث عشر للجنة الملاحة الجوية؛

٤- تكلف الأمانة العامة بأن تضمن محافظة البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقاً لنهج الرصد المستمر، كعناصر أساسية، على أحكام السلامة الرئيسية المتضمنة في الملحق ١ - إجازة العاملين، الملحق ٦ - تشغيل الطائرات، الملحق ٨ - صلاحيات الطائرات للطيران، الملحق ١١ - خدمات الحركة الجوية، الملحق ١٣ - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، والملحق ١٤ - المطارات، والملحق ١٩ - إدارة السلامة؛

- ٥- **تكلف** الأمانة العامة بضمان أن يمثل البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقا لنهج الرصد المستمر لمبادئ من بينها الاستقلالية والعالمية والتوحيد القياسي والشفافية، من أجل الإمعان في تعزيز تقبل البرنامج ونتائجه على الصعيد العالمي؛
- ٦- **تكلف** الأمانة العامة بالاستمرار في ضمان المحافظة على آلية ضمان الجودة التي أنشئت لرصد وتقييم نوعية البرنامج، وشفافية جميع جوانب عمليات الرصد المستمر؛
- ٧- **تكلف** الأمانة العامة بمواصلة تقاسم الشواغل الأمنية الخطيرة، وفقاً للإجراءات المعمول بها بشأن تبادل معلومات السلامة، مع أصحاب المصلحة المهتمين والجمهور للسماح لهم باتخاذ قرارات مستنيرة بشأن سلامة النقل الجوي؛
- ٨- **تكلف** الأمانة العامة إتاحة كل المعلومات المتعلقة بمراقبة السلامة الناشئة عن البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقاً لنهج الرصد المستمر إلى جميع الدول الأعضاء من خلال موقع الإيكاو المقيّد على الانترنت؛
- ٩- **تكلف** الأمانة العامة مواصلة تعزيز التنسيق والتعاون بين البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر وبرامج التدقيق للمنظمات الأخرى المتصلة بالسلامة الجوية، لتبادل معلومات السلامة الجوية السريّة من أجل تخفيف العبء على الدول الناشئة عن عمليات التدقيق أو التفتيش المتكررة ولخفض ازدواج الجهود والوقوف على أوجه تآزر لتحسين فعالية البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر؛
- ١٠- **تكلف** الأمانة العامة الاستمرار في تعزيز تبادل معلومات السلامة الجوية (FSIX)، لغرض تسهيل تبادل معلومات السلامة الحرجة فيما بين الدول الأعضاء، وصناعة الطيران، وأصحاب المصلحة الآخرين، من خلال المواقع الإلكترونية الملائمة؛
- ١١- **تحث** الدول الأعضاء على دعم الإيكاو في تحقيق تطور البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقاً لنهج الرصد المستمر وعلى إعارة موظفين فنيين مؤهلين وذوي خبرة إلى الإيكاو لأجل طويل أو قصير، إذا كانت قادرة على ذلك، حتى يتسنى للمنظمة مواصلة تنفيذ هذا البرنامج بنجاح؛
- ١٢- **تحث** جميع الدول الأعضاء على أن تحيل إلى الإيكاو، في الوقت المناسب، جميع المعلومات والوثائق التي تطلبها الإيكاو لغرض ضمان تنفيذ البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقاً لنهج الرصد المستمر المتعلق ببرنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية بفعالية، وأن تواظب على تحديث هذه المعلومات؛
- ١٣- **تحث** جميع الدول الأعضاء على أن تتعاون مع الإيكاو وأن تقبل قدر المستطاع أنشطة الرصد المستمر وفقاً للمواعيد التي تحددها المنظمة، بما في ذلك بعثات التدقيق والتحقق، حتى يسهل تنفيذ البرنامج بسلاسة؛
- ١٤- **تحث** جميع الدول الأعضاء على تنفيذ خطط عمل تصحيحية لمعالجة الاستنتاجات التي أسفرت عنها أنشطة برنامج الرصد المستمر؛
- ١٥- **تحث** الدول الأعضاء على أن تتبادل مع الدول المتعاقدة الأخرى معلومات السلامة الجوية الحرجة التي يمكن أن تؤثر على سلامة الملاحة الجوية الدولية وتسهيل الوصول إلى جميع معلومات السلامة الجوية ذات الصلة؛
- ١٦- **تشجّع** الدول الأعضاء على الاستفادة الكاملة من معلومات السلامة المتاحة عند قيامها بعمليات مراقبة السلامة الجوية، ولاسيما في سياق عمليات التفتيش المنصوص عليها في المادة السادسة عشرة من اتفاقية شيكاغو؛
- ١٧- **تذكّر** الدول الأعضاء بالحاجة إلى متابعة جميع عمليات الطائرات في داخل إقليمها، بما في ذلك عمليات الطائرات الأجنبية، واتخاذ الإجراء الملائم عند الضرورة للحفاظ على السلامة الجوية؛

١٨- تكلف المجلس بأن يعطي الأولوية للعمل على تحقيق تطور البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقاً لنهج الرصد المستمر والسعي إلى توفير الموارد البشرية والمالية الكافية للبرنامج، وبأن يطلع الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية على التنفيذ العام للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقاً لنهج الرصد المستمر؛

١٩- تُعلن أن هذا القرار قد حل محل القرار ٣٧-٥.

**القرار ٤٠-١٤: التخفيف من حدة انتشار الأمراض من خلال وسائل تشمل، في جملة أمور، تطهير الطائرات وأساليب مكافحة ناقلات الأمراض وأهمية برنامج الترتيب التعاوني لمنع وإدارة أحداث الصحة العمومية في مجال الطيران الدولي ("كابسكا")**

لما كانت المادة ١٤ من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" تقتضي من الدول الأعضاء اتخاذ تدابير فعّالة لمنع انتشار الأمراض المعدية عن طريق الملاحة الجوية؛

ولما كان الملحق التاسع - "التسهيلات" يتضمن أحكاماً بشأن خطط الطيران الوطنية لمنع تفشي الأمراض المعدية وتطهير الطائرات وتطبيق اللوائح التنظيمية المتعلقة بالصحة العامة ووضع التسهيلات اللازمة لتنفيذ تدابير الصحة العامة، ولما كان "دليل التسهيلات" (الوثيقة Doc 9957) يتضمن إرشادات بشأن تطهير الطائرات وتدابير الصحة العامة وبرامج التسهيلات؛

ولما 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 تفيد 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؛

وحيث إنه توجد مخاطر متزايدة على صعيد انتقال الأمراض المعدية عالمياً؛

وحيث إن العديد من الاجتماعات والمؤتمرات الدولية قد حددت الحاجة إلى تبادل المعلومات والتعاون بين مختلف القطاعات للوقاية من طوارئ الصحة العامة وإدارتها؛

**فإن الجمعية العمومية:**

١- تكلف المجلس بالاستمرار في التواصل 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 -تحت الدول المتعاقدة على ما يلي:

(أ) الانضمام إلى عضوية برنامج الترتيب التعاوني لمنع وإدارة أحداث الصحة العمومية في مجال الطيران الدولي ("كابسكا")؛

(ب) الاضطلاع بالأنشطة الواردة في برنامج "كابسكا" وكذلك في أي برامج متعلقة به، قد تتقدم بها الإيكاو في المستقبل؛

(ج) دعم الإيكاو ومنظمة الصحة العالمية لدى تنفيذها لقرارات الجمعية العمومية ذات الصلة من خلال النظر في التوصيات التي ترد في المطبوعات والمواد الإرشادية الصادرة عن كلتا المنظميتين وبرنامج "كابسكا"؛

(د) فرض برامج لمكافحة الحشرات حول المطارات والمرافق المتصلة بها، من أجل تدارك الحاجة إلى فرض شروط لتطهير الطائرات من الحشرات؛

(هـ) تشجيع المطارات على الإبلاغ في سجل الإيكاو لمكافحة ناقلات الأمراض في المطارات ومواصلة تحديث معلوماتها في السجل؛

٣- **تطلب** إلى المجلس أن يقدم إلى دورتها المقبلة تقريراً عن تنفيذ هذا القرار؛

٤- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٤ ٣٩-٢٨.

#### القرار ٤٠-١٥: إعداد وتنفيذ أحكام خاصة بالتسهيلات: مكافحة الإتجار بالبشر

حيث إن بروتوكول منع الإتجار في الأشخاص، وخاصة النساء والأطفال وقمعه والمعاقبة عليه، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية الذي اعتمدته الجمعية العامة للأمم المتحدة في نوفمبر ٢٠٠٠ ودخل حيز النفاذ في ٢٨/١/٢٠٠٤، يوفر إطاراً دولياً وصدقت عليه أغلبية البلدان؛

وحيث إن الكتاب الدوري ٣٥٢ الصادر في عام ٢٠١٨: "إرشادات بشأن تدريب طاقم مقصورة الركاب على كشف الاتجار بالأشخاص والتصدي له"، المشترك بين الإيكاو وللمفوضية السامية لحقوق الإنسان، يؤكد الدور الهام الذي يضطلع به الطيران الدولي في مكافحة الإتجار في البشر؛

وحيث إن تدريب العاملين الذين يتعاملون مع الزبائن وغيرهم من العاملين في الطيران على كشف الحالات المشبوهة للإتجار في البشر والاستجابة لها من شأنه أن يساعد في وضع حد لهذه الجريمة؛

وحيث إن التوصية ٨-٤٧ في الملحق التاسع — "التسهيلات" تشجع الدول الأعضاء على اتخاذ تدابير لضمان وجود إجراءات لمكافحة الإتجار بالأشخاص بما في ذلك نظم إبلاغ واضحة وجهات اتصال لدى السلطات المختصة لمشغلي المطارات والطائرات؛

وحيث إن التوصية ٨-٤٨ في الملحق التاسع تشجع الدول الأعضاء على اتخاذ تدابير لضمان توفير التدريب المناسب للعاملين في المطار وفي الطائرة ممن لهم اتصال مباشر مع جمهور المسافرين لتوعيتهم بشأن الإتجار بالأشخاص؛

وحيث إن القيام بحملات توعية في صفوف العاملين في الطيران والمسافرين من شأنه أن يساعد في التعرف على حالات الإتجار في البشر والإبلاغ عنها؛

وحيث إنه ينبغي للإيكاو أن تروج لإعداد مبادئ إرشادية واضحة بشأن الإتجار في البشر لاتباعها من جانب الدول كافة، بما في ذلك بروتوكولات نموذجية للإبلاغ والاستجابة تتمحور حول الضحية وإنفاذ القوانين بشكل يجنب الصدمات للضحية.

**فإن الجمعية العمومية:**

- ١- تحت الدول الأعضاء على إيلاء الاهتمام لاعتماد التوصيتين الجديتين ٨-٤٧ و ٨-٤٨ في الملحق التاسع وتنفيذهما فوراً؛
  - ٢- تدعو الدول الأعضاء إلى إيلاء المراعاة الواجبة للكتاب الدوري ٣٥٢ - "إرشادات بشأن تدريب طاقم مقصورة الركاب على كشف الاتجار بالأشخاص" والتصدي له، لدى تنفيذها للأحكام ذات الصلة من الملحق التاسع؛
- تطلب من المجلس التأكد من تحديث المواد الإرشادية ذات الصلة بمسألة مكافحة الإتجار في البشر ومن كونها تفي باحتياجات الدول الأعضاء.

#### القرار ٤٠-١٦: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال 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.

ولما كانت القرارات الصادرة عن مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة تشدد على أهمية العمل التي تواصل الإيكاو القيام به فيما يتعلق بإدارة المراقبة على الحدود وضمان أمن وثائق السفر في إطار مكافحة الإرهاب.

**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 الأربعين 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- **تعلم** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٩-٢٠: البيان الموحد لسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة فيما يخص التسهيلات.

### المرفق (أ)

#### إعداد وتنفيذ أحكام التسهيلات

**ولما كانت** "اتفاقية حقوق الأشخاص المعوقين" وبروتوكولها الاختياري، التي اعتمدتها 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 وتعزيز برامج الامتثال للإجراءات التي تضعها سلطات الهجرة وغيرها من السلطات المعنية بمراقبة الحدود؛

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

**ولما جعلت** سبل السفر الجوي متاحة لجميع الركاب أداة مساهمة رئيسية في تحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة.

**ولما كانت** وثائق السفر المقروءة آلياً تعزز إجراءات إدارة مراقبة الحدود والأمن من خلال تحسين سلامة الوثائق المستخدمة لتحقيق من هوية المسافرين والطواقم الجوي؛

**ولما كانت** الدورة الثامنة والثلاثون للجمعية العمومية للإيكاو المنعقدة في عام ٢٠١٣ قد قررت بأنه ينبغي تشجيع الدول الأعضاء على استخدام نظام الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات (EFOD) والذي تم إعداده لسد الحاجة إلى توفير وسيلة أكثر فعالية للإبلاغ والبحث عن الاختلافات عن القواعد القياسية والتوصيات وإلى استبدال الآلية القائمة على الورق؛

**وإذ تضع في اعتبارها** مكونات الملحق التاسع "التسهيلات" التي تدعم أهداف إدارة الحدود وأمن الحدود على حد سواء والتي تخضع للتدقيق بموجب "برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران" (USAP)؛

**وإذ تذكّر** بالبيان الصادر عن المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران المنعقد في مونتريال في نوفمبر ٢٠١٨ وما صدر عنه من استنتاجات وتوصيات مرتبطة بإدارة مراقبة الحدود.

#### 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 وضع برنامج عمل بشأن تمكين استفادة الركاب ذوي الإعاقة من نظام النقل الجوي المخصص لذوي الإعاقة؛

- ٤- **تطلب** إلى المجلس أن يكفل تحديث الملحق التاسع - "التسهيلات" بحيث يفي بالمتطلبات المعاصرة للدول الأعضاء وكذلك ما عليهم من التزامات إزاء قرارات مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة فيما يتعلق بإدارة مراقبة الحدود وتأمين وثائق السفر، علاوة على متطلبات الدول الأعضاء المتعلقة بالتعامل مع البضائع والركاب؛ والتطورات التكنولوجية ذات الصلة بهذه الإدارة؛ وتيسير الشحن؛ ومعالجة الأحداث الصحية وغيرها من الأحداث المعرّقة للطيران والتصدي لها؛ والقصر غير المصحوبين؛
- ٥- **تطلب** إلى المجلس أن يتأكد من أن المواد الإرشادية ذات الصلة مواكبة للتطورات وملبية لاحتياجات الدول الأعضاء؛
- ٦- **تطلب** إلى المجلس أن يضمن التوافق والتكامل بين أحكام الملحق التاسع - "التسهيلات" المرتبطة بإدارة مراقبة الحدود والملحق السابع عشر - "الأمن"؛
- ٧- **تحث** الدول الأعضاء على إيلاء الاهتمام الواجب بالمواد الإرشادية وأفضل الممارسات الحالية بشأن الاستدلال على الطريق ووضع اللافتات بما في ذلك الوثيقة (Doc 9636) - "الإشارات الدولية لإرشاد الأشخاص في المطارات والمحطات البحرية"، بقدر ما تظل أحكامها منطبقة؛
- ٨- **تحث** الدول الأعضاء على ضمان أن جميع الوكالات والفروع التي تضطلع بدور في تنفيذ القواعد القياسية والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع - "التسهيلات"، بما في ذلك سلطات الطيران المدني وسلطات الهجرة والجمارك والصحة والحجر الصحي وسلطات إصدار وثائق السفر ومراقبة الحركة الجوية وسلطات إنفاذ القانون وسلطات البريد والشرطة على الحدود والسلطات المعنية بالشؤون الخارجية، تُمنح حق الوصول على النحو المناسب إلى النظام الإلكتروني للإبلاغ عن الاختلافات (EFOD)، وذلك من أجل استيفاء بشكل كامل قائمة الامتثال التي ينص عليها الملحق التاسع؛
- ٩- **تؤكد مجدداً** أنه يجب على منظمة الطيران المدني الدولي ودولها الأعضاء الاستمرار في معاملة برامج التسهيلات باعتبارها أمراً يحظى بأعلى درجات الأولوية وينبغي توفير الموارد المناسبة لها؛
- ١٠- **تحث** جميع الدول الأعضاء على مواصلة توفير الدعم المالي لنشاطات المنظمة في مجال التسهيلات من خلال الإسهامات الطوعية في شكل موارد بشرية ومالية تتخطى تلك المحددة في ميزانية البرنامج العادي؛
- ١١- **وإذ تقرّ** بالدور الريادي للإيكافو في مجال نشاطات التسهيلات، تطلب إلى المجلس والأمانة العامة أن يضمنوا استمرارية برامج الإيكافو في مجال التسهيلات على المدى الطويل، وذلك من خلال اتخاذ التدابير لإدماج، قدر الإمكان، احتياجات التمويل ضمن ميزانية البرنامج العادي بأسرع وقت ممكن.

## المرفق (ب)

### الإجراءات الوطنية والدولية الهادفة إلى ضمان سلامة

### أنشطة تحديد هوية المسافرين وعمليات مراقبة الحدود وتعزيز الأمن

لما كانت الدول الأعضاء تسلّم بأهمية إدارة شؤون هوية المسافرين ومراقبة الحدود في إطار هدف الإيكافو الاستراتيجي لأمن الطيران والتسهيلات؛

ولما كانت الدول الأعضاء تسلّم 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 في الوثيقة (Doc 9303) "وثائق السفر المقروءة آلياً"؛
- ج) الإجراءات والبروتوكولات الخاصة بإصدار الوثائق من قبل السلطات المختصة إلى الأشخاص المصرح لهم، والضوابط للتصدي لحالات السرقة والتلاعب والفقدان؛
- 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 (PKD) 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 هوية المسافرين؛
- ولما كانت** الدول الأعضاء في الأمم المتحدة قد قررت، بموجب القرار ١/٧٠ الذي اعتمد 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 كان** مجلس الأمم المتحدة قد قرر، بموجب قراراته ١٣٧٣ (٢٠٠١) و ٢١٧٨ (٢٠١٤) و ٢٣٩٦ (٢٠١٧)، بأنه يجب أن تمنح الدول كافة حركة الإرهابيين أو المجموعات الإرهابية من خلال مراقبة فعالة على الحدود وعلى إصدار وثائق الهوية ووثائق السفر، ومن خلال تدابير لمنع تزيف هذه الوثائق أو تزويرها أو استخدامها بطرق احتيالية؛
- ولما كانت** صحة وصلاحيه 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 للسفر 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** الإبلاغ على وجه السرعة بالمعلومات الدقيقة عن وثائق السفر المسروقة أو المفقودة أو الملغاة الصادرة عن الدول الأعضاء لغرض إدراجها في قاعدة بيانات الوثائق المسروقة والمفقودة للمنظمة الدولية للشرطة الجنائية هي من القواعد القياسية التي تنص عليها أحكام الملحق التاسع - "التسهيلات"؛



**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** 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 عديمي الجنسية ("اتفاقية عام ١٩٥٤") أن تمنحها للاجئين أو للأشخاص عديمي 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** الإيكاف وقد وضعت "دليل المفاتيح العامة" لفحص وتدقيق جوازات السفر المقروءة آلياً المعززة بالقياسات البيولوجية والمعروفة بالجوازات الإلكترونية، بما يعزز أمن هذه الجوازات وسلامة عمليات مراقبة الحدود؛

**ولما كانت** الدول الأعضاء تطلب من برامج الإيكاف المساعدة الفنية والمساعدة على بناء القدرات من أجل تعزيز برامجها في تحديد هوية المسافرين وإدارة مراقبة الحدود؛

**ولما كان** التعاون بشأن مسائل الإتجار بالبشر فيما بين الدول الأعضاء ومع مختلف الأطراف الوطنية والإقليمية والدولية والجهات المعنية الأخرى المهمة بهذا المجال قد عاد بالنفع على إجراءات مكافحة الاتجار بالأشخاص.

### **فإن الجمعية العمومية:**

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

٢- **تحثّ** الدول الأعضاء على تنفيذ الإجراءات والأدوات الصارمة للحفاظ على سلامة وأمن مستندات الهوية الأساسية، لاسيما من خلال تطبيق مبادئ دليل إثبات الهوية، مثل ضمان أن صاحب الهوية موجود وأنه ما زال على قيد الحياة من خلال التحقق من مصدري بيانات مختلفين، مع التأكد من ارتباط مقدم الطلب بالهوية المعنية واقتصارها عليه وحده في النظام من خلال توفير الإثبات بالبصمة الاجتماعية لمقدم الطلب، أي كيف تفاعل هذا الشخص مع الجهات المعنية في المجتمع طوال حياته والتحقق من سجلات الوكالات أو من خلال ربط هذا السجل بمقياس واحد أو أكثر من المقاييس البيومترية؛

- 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- **تحث** 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 بالمواظبة على تحديث خارطة الطريق لتنفيذ 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- **تحث** 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- **تذكر** الدول الأعضاء بأن تكفل سحب الجوازات غير المقروءة آلياً من التداول؛
- ٩- **تحث** الدول الأعضاء بأن تتأكد عند إصدار وثائق سفر اللاجئين والأشخاص عديمي الجنسية ("وثائق سفر اتفاقية الأمم المتحدة") من كونها وثائق مقروءة آلياً، طبقاً للمواصفات الواردة في الوثيقة Doc 9303؛
- ١٠- **تذكر** الدول الأعضاء بوضع الضوابط للتصدي لحالات سرقة وثائق السفر الفارغة واختلاس وثائق السفر الصادرة حديثاً؛
- ١١- **تحث** 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- **يحث** الدول الأعضاء على تعزيز عمليات إدارة المراقبة على حدودها وفقاً لما تقتضي به أيضاً قرارات مجلس الأمن المتعلقة بهذا الشأن وذلك بتطبيق القواعد المرتبطة بهذه المسألة والواردة في الملحق التاسع "التسهيلات".
- ١٤- **تدعو** الدول الأعضاء إلى تنفيذ الحلول التكنولوجية التي تهدف إلى تعزيز الأمن وتسهيل المراقبة على الحدود مع تحسين إجراءات التخليص، مثل الاستخدام المشترك لبوابات المراقبة الآلية على الحدود ودليل الإيكاو للمفاتيح العامة، وذلك عند التحقق من صلاحية جوازات السفر الإلكترونية؛
- ١٥- **تطلب** إلى الأمانة العامة أن تواصل استطلاع الحلول التكنولوجية التي تهدف إلى تعزيز الأمن وتسهيل عمليات مراقبة الحلول على الحدود مع تحسين إجراءات التخليص؛
- ١٦- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل العمل على تحسين سلامة إجراءات تحديد هوية المسافرين وإدارة مراقبة الحدود، وتعزيز الأمن ووضع الإرشادات لمساعدة الدول الأعضاء على تحقيق المزيد من هذه الأهداف؛

- ١٧- **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؛
- ١٨- **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؛
- ١٩- **تحت** الدول الأعضاء - إن لم تقم بذلك بعد - على الإسراع في الإبلاغ بالبيانات الدقيقة بشأن وثائق السفر المسروقة والمفقودة والملغاة الصادرة عنها إلى الإنتربول لإيداعها في قاعدة بيانات وثائق السفر المسروقة والمفقودة (SLTD)؛
- ٢٠- **تدعو** 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 المسروقة والمفقودة (SLTD)؛
- ٢١- **تحت** الدول الأعضاء على أن تنشئ آليات تتسم بالفعالية والكفاءة بهدف تنفيذ عمليات إيداع البيانات في قاعدة بيانات وثائق السفر المسروقة والمفقودة (SLTD) وعمليات استخراج المعلومات منها؛
- ٢٢- **تحت** الدول الأعضاء على أن تنشئ نظاماً فعالاً لتبادل المعلومات والتعاون بين جميع الجهات المعنية في مجال منع الاتجار بالبشر؛
- ٢٣- **يطلب** إلى الأمانة العامة أن تكفل إعداد مواد إرشادية بشأن الإجراءات الواجب تنفيذها لمكافحة الاتجار بالبشر بهدف توفير الدعم للدول الأعضاء في تنفيذها للأحكام التي ترد في الملحق التاسع "التسهيلات" فيما يخص الاتجار بالبشر.

### 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 تسهيلات النقل الجوي 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 والإقليمية والدولية التي تهمها شؤون التسهيلات قد عاد بالنفع على جميع المعنيين؛
- وحيث أن** هذا التعاون قد أصبح حيوياً بعد تعدد النظم غير الموحدة لتبادل المعلومات عن المسافرين مما أثر سلباً على جدوى قطاع النقل الجوي، وفي ضوء تزايد طلبات سلطات مراقبة الحدود لتبادل بيانات الركاب؛
- 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- تحت الدول الأعضاء على إنشاء برامج تسهيلات النقل الجوي الوطنية واللجان المعنية بالتسهيلات والاستعانة بها، واعتماد سياسات للتعاون على الصعيد الإقليمي مع الدول المجاورة؛
- ٢- تحت الدول الأعضاء على المشاركة في برامج تسهيلات النقل الجوي الإقليمية ودون الإقليمية للمنظمات الدولية الحكومية الأخرى المعنية بالطيران؛
- ٣- تحت الدول الأعضاء على أن تتخذ جميع التدابير الضرورية من خلال برامج تسهيلات النقل الجوي الوطنية واللجان المعنية بالتسهيلات أو بالوسائل الملائمة الأخرى للقيام بما يلي:
  - أ) المواظبة على استرعاء 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؛
  - ج) ضمان توافر آلية تنسيق مناسبة من أجل كفاءة تنفيذ استراتيجي برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين؛
- ٤- تحت الدول الأعضاء على أن تشجع برامج ولجان التسهيلات الوطنية أو برامج ولجان التسهيلات الأخرى على دراسة مشاكل التسهيلات، وأن تنسق نتائج هذه الدراسات مع النتائج التي توصلت إليها الدول الأعضاء الأخرى التي ترتبط معها بصلات في مجال الطيران؛
- ٥- تحت الدول الأعضاء المتجاورة والمتاخمة على أن تتشاور فيما بينها بشأن المشاكل المشتركة التي قد تجابهها في مجال التسهيلات، كلما تبين أن تلك المشاورات قد تؤدي إلى حل موحد لتلك المشاكل؛
- ٦- تحت 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- تحت 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- تحت الدول الأعضاء على أن تنفذ أحكام الملحق التاسع لتيسير تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسْرهم؛

- ٩- تطلب إلى المجلس النظر في الارتقاء بمستوى التوصية ٨-٦ الواردة في الملحق التاسع لتصبح قاعدة قياسية وكذلك النظر في استحداث توصية جديد في الملحق التاسع موجهة إلى مشغلي الطائرات ومشغلي المطارات بشأن وضع خطط ملائمة لتوفير المساعدة الفعالة وفي الوقت المناسب إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسره وإبلاغ الإيكاو بذلك؛
- ١٠- تحثّ 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؛
- ١١- تحثّ الدول الأعضاء على إجراء الحوار وإقامة التعاون بين الجهات الوطنية والإقليمية والدولية المعنية بمراقبة الحدود والأمن وذلك بشأن التزاماتها إزاء أحكام الملحق التاسع "التسهيلات" وقرارات مجلس الأمن في هذا الصدد؛
- ١٢- يطلب إلى الأمانة العامة أن تكفل استمرار الإيكاو في القيام بأعمالها المتعلقة بإدارة مراقبة الحدود وتأمين وثائق السفر في سياق مكافحة الإرهاب، وتعزيز سبل تعاونها مع وكالات الأمم المتحدة المعنية، مثل مكتب الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب (UNOCT) ومكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة (UNODC).

#### 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، في قراره ٢٣٩٦ (٢٠١٧)، قد رغب بقرار الإيكاو بإنشاء قاعدة قياسية ضمن الملحق التاسع - "التسهيلات" بخصوص قيام دولها الأعضاء باستخدام نظم المعلومات المسبقة عن الركاب مع تسليمه بأن العديد من الدول الأعضاء في الإيكاو لم تنفذ بعد هذه القاعدة القياسية، قرر في الفقرة ١١، تعزيزاً للفقرة ٩ من القرار ٢١٧٨ (٢٠١٤) والقاعدة القياسية الصادرة عن الإيكاو، بأن تنفذ الدول الأعضاء في الأمم المتحدة إجراءات عديدة من بينها إنشاء نظم لتقديم المعلومات المسبقة عن الركاب وبأنها تلزم شركات الطيران العاملة في أراضيها بتوفير المعلومات المسبقة عن الركاب إلى السلطات الوطنية المختصة؛

ولما كان مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة قد قرر أيضاً بموجب الفقرة ١٢ من القرار ٢٣٩٦ بأن تقوم الدول الأعضاء بإنشاء قدرات لجمع بيانات عن سجلات أسماء الركاب ومعالجتها وتحديثها وتحليلها وفقاً للقواعد القياسية والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو، وضمان أن تستخدم جميع سلطاتها الوطنية المختصة هذه البيانات، مع الاحترام الكامل لحقوق الإنسان والحريات الأساسية من أجل منع الجرائم الإرهابية وما يتصل بها من سفر الإرهابيين كشفهما والتحقيق فيهما، يهيب كذلك بالدول الأعضاء والأمم المتحدة والكيانات الدولية والإقليمية ودون الإقليمية الأخرى أن توفر المساعدة الفنية والموارد وبناء القدرات إلى الدول الأعضاء من أجل تفعيل هذه القدرات، وعند الإمكان، يشجع الدول الأعضاء على تبادل بيانات سجل أسماء الركاب مع الدول الأعضاء المعنية أو ذات الصلة من أجل الكشف عن المقاتلين الإرهابيين الأجانب العائدين إلى بلدانهم الأصلية أو البلدان التي يحملون جنسيتها أو المسافرين أو المتنقلين إلى بلد ثالث، مع التركيز على جميع الأفراد الذين حددتهم اللجنة المنشأة عملاً بالقرارات ١٢٦٧ (١٩٩٩) و ١٩٨٩ (٢٠١١) و ٢٢٥٣ (٢٠١٥)، ويحثّ أيضاً الإيكاو على العمل مع دولها الأعضاء لوضع قاعدة قياسية من أجل جمع بيانات سجل أسماء الركاب واستخدامها وحمايتها؛

ولما كان مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة، بموجب القرار ٢٤٨٢ (٢٠١٩)، قد دعا الدول الأعضاء إلى تنفيذ التزاماتها بجمع وتحليل المعلومات المسبقة عن الركاب (API) وتطوير قدرتها على جمع ومعالجة وتحليل بيانات سجلات أسماء الركاب (PNR)،

وذلك التزاماً بقواعد الإيكاو وتوصياتها الدولية، وضمان استخدام بيانات سجلات أسماء الركاب وإطلاع السلطات الوطنية المختصة عليها، مع الاحترام الكامل لحقوق الإنسان والحريات الأساسية، ما من شأنه أن يساعد مسؤولي الأمن على الربط بين الأفراد ذوي الصلة بالجريمة المنظمة، سواء كانت محلية أو عابرة للحدود الوطنية، والإرهابيين، لمنع الإرهابيين من السفر ومحاكمة الضالعين بأعمال الإرهاب والجريمة المنظمة، سواء كانت محلية أو عابرة للحدود الوطنية، بما في ذلك عن طريق الاستفادة من برامج بناء القدرات؛

**ولما كان** استخدام كل من المعلومات المسبقة عن الركاب بيانات سجل أسماء الركاب، كما ذكر في استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TRIP) يمكن أن يتم أيضاً لأغراض أمنية، بحيث تضاف طبقة هامة لتحسين نظام الطيران المدني الدولي من أجل الكشف عن الإرهابيين ومنع أفعال التدخل غير المشروع قبل إجراءات الصعود على متن الطائرات بوقت طويل؛

**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 المطارات الدولية؛
- ٢- **تحث** الدول الأعضاء، في استخدامها لنظم تبادل بيانات الركاب الإلكترونية، على ضمان أن تكون شروط بيانات الركاب مطابقة للقواعد القياسية الدولية التي تعتمدها وكالات الأمم المتحدة المختصة لهذا الغرض، وضمان أمن تلك البيانات ومعالجتها معالجة منصفة وصيانتها مع الاحترام الكامل لحقوق الإنسان؛
- ٣- **تحث** الدول الأعضاء على التعاضد وتبادل أفضل الممارسات، حسب الاقتضاء، مع الدول الأعضاء الأخرى من أجل إنشاء نظم تبادل بيانات الركاب؛
- ٤- **تطلب** من الدول الأعضاء، التي لم تقم بذلك بعد، إعداد القدرات على جمع بيانات سجلات أسماء الركاب ومعالجتها وتحليلها وضمان أن هذه البيانات مستخدمة فقط من جانب السلطات الوطنية المختصة مع الاحترام الكامل لحقوق الإنسان والحريات الأساسية من أجل منع الجرائم الإرهابية وما يتصل بها من سفر الإرهابيين وكشفهما والتحقيق فيهما.

#### **القرار ٤٠-١٧: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والوضوء ونوعية الهواء المحلي.**

**لما كانت** الجمعية العمومية قد قررت، بموجب قرارها ٣٩-١، أن تواصل في كل دورة من دوراتها العادية اعتماد البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة،

**ولما كان** القرار ٣٩-١ يتكون من نص تمهيدي وعدد من المرفقات بخصوص موضوعات محددة ولكن مترابطة،

**وبالنظر إلى** الحاجة إلى التعبير عن التطورات التي استجدت منذ الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية في مجال وضوء وانبعثات محركات الطائرات.

**فإن الجمعية العمومية:**

- ١- **تقرر** أن مرفقات هذا القرار المذكورة أدناه، مع القرار ٤٠-١٨: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ" والقرار ٤٠-١٩: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية

البيئة خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)، تشكل البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة، حسبما كانت هذه السياسات قائمة عند اختتام الدورة الأربعين 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 النفثة 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 (هـ) — 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 ٤٠-١٨: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ" والقرار ٤٠-١٩: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)"، تحل محل القرارات ٣٩-١ و ٣٩-٢ و ٣٩-٣.

## 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، ومشاركة المجتمعات المحلية، 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 الاقتصاديين 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.

**وإقراراً** 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.

**وتسليماً** 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.

**وإقراراً** بأنه يجري بوتيرة سريعة إعداد التكنولوجيات الابتكارية ومصادر الطاقة الجديدة لأغراض الطيران وبأنه سيتعين على الإيكاو القيام بالكثير لمواكبة ترخيص هذه التكنولوجيات الجديدة في مجال البيئة وفي الوقت المناسب، حسب الاقتضاء؛

**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 دوراً في معالجة آثار انبعاثات الطيران من غازات الدفيئة على المناخ العالمي، وأنه ينبغي أن تعالج الدول، فردياً أو جماعياً 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.

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

**وبالنظر إلى** أهمية أحدث المعلومات عن تأثير ضوضاء الطائرات في الحاضر والمستقبل، وذلك على النحو المبين في اتجاهات الإيكاو في مجال البيئة على المستوى العالمي، من أجل دعم اتخاذ القرارات بشأن المسائل البيئية.

**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 الإيكاف لدورها القيادي في كل مسائل الطيران المدني الدولي المتعلقة بالبيئة وتطلب إلى المجلس أن يحتفظ بزماء 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** من المجلس أن يتابع عن كتب التكنولوجيات الابتكارية ومصادر الطاقة الجديدة لأغراض الطيران من أجل الترخيص لهذه التكنولوجيات في مجال البيئة وفي الوقت المناسب، حسب الاقتضاء؛
- ٥ **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.
- ٦- **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.
- ٧- **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 الإيكاف العالمية للملاحة الجوية، والقواعد والتوصيات الدولية التي تضعها الإيكاف، وسياسة الإيكاف وموادها الإرشادية في مجال البيئة بطريقة ملائمة، مثلاً من خلال تقديم التقارير المنتظمة والحلقات الدراسية، بما يشمل التنسيق مع مكاتب الإيكاف الإقليمية.
- ٨- **تدعو** الدول إلى أن تواصل تقديم دعمها النشط لأنشطة الإيكاف المتعلقة بالبيئة، وتحث الدول الأعضاء على دعم الأنشطة غير المتوقعة في الميزانية عن طريق تقديم مستوى معقول من المساهمات الطوعية.
- ٩- **تدعو** الدول والمنظمات الدولية إلى تقديم المعلومات والبيانات العلمية اللازمة لتمكين الإيكاف من تقوية عملها في هذا المجال.
- ١٠- **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.
- ١١- **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 تثير 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، وأخطر الدول الأعضاء بذلك.

**ولما كان** المجلس قد اعتمد المجلد الثالث من الملحق السادس عشر بعنوان: "انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطائرات"، والذي يتضمن القواعد القياسية الخاصة بترخيص انبعاثات ثاني أكسيد الكربون للطائرات وأخطر الدول الأعضاء بذلك.

**وإقراراً** بتوصية لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بشأن وضع قاعدة قياسية جديدة لكتلة ورقم انبعاثات الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة، والتي ستشكل بعد اعتمادها المجلد الثاني من الملحق السادس عشر؛

**وإقراراً** بأن القاعدة القياسية بشأن الترخيص لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون والجسيمات الدقيقة تمثل مقارنة فنية لتكنولوجيات الطيران المصممة للاستخدام في عمليات الترخيص لانبعاثات الجسيمات الدقيقة وترخيص مستويات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، على التوالي، ولم تصمم لتستخدم أساساً يُركز 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؛

**وإقراراً** بأعمال لجنة حماية البيئة بشأن الاستعراض المتكامل الأول وتكنولوجيات المحركات وتحديد الأهداف التكنولوجية على المدى المتوسط (٢٠٢٧) وال المدى البعيد (٢٠٣٧) فيما يخص الضوضاء واحتراق الوقود والانبعاثات.

**وإقراراً** بأن التكنولوجيات الابتكارية ومصادر الطاقة الجديدة لأغراض الطيران يجري إعدادها بوتيرة سريعة، بما في ذلك الطائرات الهجينة والإلكترونية.

**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 تم 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 تم تطبيقها اعتباراً من ٢٠١٨/١/١ أو بعد هذا التاريخ تطبيقها على الطائرات ذات المراوح القلابية؛
- ٤- **ترحب** باعتماد المجلس في ٢٠١٧/٣/١ 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** باعتماد المجلس في مارس ٢٠١٧ 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- **ترحب** باعتماد المجلس في مارس ٢٠١٧ للقاعدة القياسية بشأن انبعاثات كتلة الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة من جميع محركات الطائرات التوربينية المروحية والنفثة التي يتجاوز دفعها المقدّر ٢٦,٧ كيلونيوتن ويقع تاريخ صنع كل محرك فيها في ٢٠٢٠/١/١ أو يتجاوز ذلك، وكذلك قيام "لجنة حماية البيئة" بوضع القاعدة القياسية الجديدة بشأن انبعاثات كتلة وعدد الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة لجميع محركات الطائرات التوربينية المروحية والنفثة التي يتجاوز دفعها المقدّر ٢٦,٧ كيلونيوتن ويجب تطبيقها في ٢٠٢٣/١/١؛
- ٧- **تحث** الدول على الإقرار بأن القواعد القياسية الخاصة بترخيص انبعاثات ثاني أكسيد الكربون والجسيمات الدقيقة غير المتطايرة لم تُصمم لاستخدامها كأساس لفرض القيود التشغيلية والرسوم على الانبعاثات؛
- 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** من المجلس أن يتابع عن كثب التكنولوجيات الابتكارية ومصادر الطاقة الجديدة لأغراض الطيران من أجل الترخيص لهذه التكنولوجيات في مجال البيئة وفي الوقت المناسب، حسب الاقتضاء؛
- ١٠- **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.
- ١١- **تحث** الدول الأعضاء من أقاليم العالم غير الممثلة بالشكل الكافي حالياً في لجنة حماية البيئة في مجال الطيران على أن تشارك في أعمال تلك اللجنة؛
- ١٢- **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؛

١٣- تحت الدول الأعضاء على أن تتبع، حسب ما هو ملائم، الأحكام التي وضعتها الإيكاو عملاً بالفقرة (٥) من هذا المرفق؛

١٤- **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.

**وإقراراً** بأن الكتاب الدوري رقم ٣٥١ الصادر عن الإيكاو بعنوان "إشراك المجتمعات المحلية في الإدارة البيئية للطيران" يُبرز دور إشراك المجتمعات المحلية كمكون أساسي لسياسة شاملة تتعلق بإدارة الضوضاء.

**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 موازنة 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" للإيكو.

**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 كوندورات الضوضاء بعد عام ٢٠٣٠، إذا ما اتخذت الدول الأعضاء في الإيكو عدداً من الإجراءات الطموحة لتحقيق هذا السيناريو.

#### **فإن الجمعية العمومية:**

١- **تناشد** جميع الدول الأعضاء لدى الإيكو، والمنظمات الدولية، أن تعترف بالدور القيادي للإيكو في معالجة مشكلات ضوضاء الطائرات.

٢- **ترحب** بالتقدم المحرز حتى الآن في التصدي لضوضاء الطائرات وتشجع الدول والمصنعين والمشغلين على مواصلة المشاركة في أعمال الإيكو 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 الإيكو (Doc 9829) والالتزامات القانونية والاتفاقات القائمة والقوانين السارية والسياسات الثابتة ذات الصلة بهذا الموضوع، عند معالجة مشكلات الضوضاء في مطاراتها الدولية.

(ب) وضع إجراءات شفافة 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- تشجع 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 التعديات 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) المشاركة مع المجتمعات المحلية في الوقت المناسب وبشكل منسق، وذلك وفقاً للمبادئ المحددة في الكتاب الدوري رقم ٣٥١ الصادر عن الإيكاو؛
- ج) ضمان أن يتوافق تطبيق أي تدابير لخفض الضوضاء مع مبدأ عدم التمييز الوارد في المادة الخامسة عشرة من اتفاقية شيكاغو.
- د) 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) التأكد من إتاحة وترسيخ الارشادات المناسبة بشأن مشاركة المجتمعات المحلية إلى الدول؛
- د) 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 تتظر 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 وتفرض 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 تتظر في ما يلي:

(أ) ما إذا كان الاستفاد 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 والمدايح 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- **تحت** الدول التي تقرر، بالرغم من الاعتبارات المذكورة في الفقرة الأولى من منطوق هذا القرار، سحب الطائرات التي تتمثل 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 تقترض، قبل انتهاء الفترة المذكورة أعلاه، قيوداً على عمليات أي طائرات قبل مرور ٢٥ سنة على تاريخ إصدار أول شهادة صلاحية لها.

(ج) ألا تقترض، 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 الإيكو 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- **تحت** الدول على ألا تقترض تدابير لسحب الطائرات التي تتمثل، 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- **تحت** الدول على ألا تقترض أي قيود تشغيلية على الطائرات المستوفية لشروط الفصل الثالث، ما لم يكن ذلك جزءاً من النهج المتوازن الذي وضعته الإيكو للسيطرة على الضوضاء ووفقاً للمرفقين (ج) و(هـ) بهذا القرار.

٦- **تحت** الدول على أن تساعد مشغلي الطائرات في جهودهم الرامية إلى الإسراع بتحديث أساطيلهم بما يزيل العقوبات 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 التعديلات 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 تنظر 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

وأى 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 مدعوماً 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 تتمثل 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 يعتمد عليها المجلس.**

## **المرفق (و)**

### **تخطيط وإدارة استخدام الأراضي**

**لما كان** تخطيط وإدارة استخدام الأراضي يشكلان عنصراً 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 النفاثة دون الصوتية التي تتمثل 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.

**وإقراراً** 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 ضوضاءً.

**وإقراراً** 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 ضوضاءً.

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

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

**وإقراراً** بأن الكتاب الدوري رقم ٣٥١ الذي أصدرته الإيكاو بعنوان "إشراك المجتمعات المحلية في الإدارة البيئية للطيران" يكمل السياسة الحالية لإدارة ضوضاء الطائرات في المطارات والمناطق المحيطة بها.

**وإقراراً** بمجموعة الأدوات الإلكترونية للمطارات التي تراعي الاعتبارات الإيكولوجية كمصدر من المصادر المفيدة لسياسات الإدارة السليمة بيئياً بالمطارات 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 9184 Doc وجعلها ملبية لاحتياجات الدول.
- (ب) أن ينظر في الخطوات التي يمكن اتخاذها لتعزيز إدارة استخدام الأراضي، ولا سيما في أجزاء العالم التي قد تتوفر فيها الفرصة لتلافي مشكلات ضوضاء الطائرات في المستقبل، بما في ذلك من خلال مجموعة الأدوات الإلكترونية للمطارات التي تراعي الاعتبارات الإيكولوجية.

### 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.**

**وإقراراً 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.**

**وإقراراً بأن منح ترخيص صلاحية الطيران لطائرة أسرع من الصوت يمكن أن يحدث ضمن الفترة الزمنية ٢٠٢٠-٢٠٢٥، والحاجة إلى دراسة استطلاعية تهدف إلى فهم الآثار الناجمة عن إدخال الطائرات الأسرع من الصوت وتبعات ذلك على ضوضاء المطارات.**

#### **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 المتوفرة وبالإستعانة بالأجهزة الملائمة، بأن يستعرض الملاحق والوثائق الأخرى ذات الصلة، للتأكد من أنها تراعي المشاكل التي قد ينشئها لعامة 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 إقناعاً.**

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

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

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

**وإقراراً** بأعمال لجنة حماية البيئة بشأن الاستعراض المتكامل الأول وتكنولوجيات المحركات وتحديد الأهداف التكنولوجية على المدى المتوسط (٢٠٢٧) وال المدى البعيد (٢٠٣٧) فيما يخص الضوضاء واحترق الوقود والانبعاثات.

**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 ازديادا 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 أحكاما 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، Doc 9082) 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 قرارا 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 دليلا إرشاديا 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 النتروجين 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- **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.
- ٥- **تطلب** من المجلس مواصلة عمله على وضع أهداف تكنولوجية وتشغيلية طويلة الأجل فيما يتعلق بالمسائل البيئية للطيران، بما في ذلك انبعاثات أكاسيد النتروجين من الطائرات.
- ٦- **تطلب** من المجلس مواصلة تعزيز التحسينات التشغيلية وتحسينات الحركة الجوية التي تقلل تأثير تلوث الهواء المحلي من الطائرات.
- ٧- **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.
- ٨- **ترحب** بوضع وترويج مواد إرشادية بشأن المسائل المتعلقة بتقييم نوعية الهواء المتصلة بالمطارات.
- ٩- **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.
- ١٠- **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.
- ١١- **تحث** الدول المتعاقدة على ضمان أعلى مستوى عملي من التوافق وان تراعي على النحو الواجب سياسات الإيكاو وإرشاداتها بشأن رسوم الانبعاثات المتعلقة بنوعية الهواء المحلي.

### القرار ٤٠-١٨: 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؛

**وتقرر بأن عمل المنظمة بشأن البيئة يسهم في ١٤ هدفاً 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، بناءً على طلب من الإيكاو، 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 مفهوم 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 النقل الجوي القطاع المطرد؛**

**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 الإيكاو (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 سيخفّض 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 للإيكاو في دورتها السابعة والثلاثين في ٢٠١٠ وأكدته من جديد في دورتيها الثامنة والثلاثين والتاسعة والثلاثين في ٢٠١٣ و ٢٠١٦، وكذلك العمل المضطلع به لاستكشاف هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران الدولي في ضوء هدفه في درجة الحرارة البالغة درجتين مئويتين و ١,٥ درجة مئوية لاتفاق باريس؛**

**وتسليم 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؛**



**وتؤكد** أن التصدي لانبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي يقتضي المشاركة والتعاون الفعليين من جانب الدول وقطاع الطيران، **وتلاحظ** 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؛

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

**وتقر** بمبادئ عدم التمييز وبالفرض المتكافئة والمنصفة لتنمية الطيران الدولي، المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو؛ **وتسلم** بأن هذا القرار لا يشكل سابقة أو يستتق نتائج المفاوضات في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية وبروتوكول كيوتو، كما أنه لا يمثل مواقف الأطراف في تلك الاتفاقية وذلك البروتوكول؛

**وتشير** إلى أن النهوض بالنمو المستدام للطيران الدولي وتحقيق أهدافه الطموحة العالمية يستلزم اتباع نهج شامل يتمثل في تطوير سلة من التدابير التي تشمل التكنولوجيا ووضع القواعد القياسية ووقود الطيران المستدام 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** باعتماد معيار ترخيص انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون للطائرات من قبل المجلس في مارس ٢٠١٧؛ **واعترافاً منها** بالعمل المضطلع به للنظر في الجوانب البيئية لانتهاج عمر الطائرات مثل أن يتم ذلك من خلال تدوير الطائرات.

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

**وترحب** بتقييم المنافع البيئية لحزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs) الذي استُكمل بالنسبة للحزمة صفر والحزمة ١ ونتائج أول تحليل عالمي لكفاءة الطيران الأفقي؛

**وترحب** بعقد ندوات الإيكاو عن المطارات الخضراء في نوفمبر ٢٠١٧ ومايو ٢٠١٩؛

**وتشير** إلى أن المؤتمر الأول بشأن الطيران وأنواع الوقود البديلة (CAAF/1) الذي انعقد في نوفمبر ٢٠٠٩ أيد استخدام أنواع وقود الطيران المستدامة، خاصة استخدام أنواع الوقود المطابق على المدى القصير والمتوسط، كوسيلة مهمة لخفض انبعاثات الطائرات؛

**وتشير** أيضاً إلى أن مؤتمر الطيران وأنواع الوقود البديل قد وضع إطاراً عالمياً للإيكاو يتعلق بأنواع وقود الطيران البديل تم من خلاله تسجيل تقدم، بما في ذلك ستة أساليب لترخيص أنواع وقود الطيران البديل حتى تاريخه، ومطارات أخرى تقوم بتوزيع هذه الأنواع من الوقود؛

**وتشير** كذلك إلى أن المؤتمر الثاني عن الطيران والوقود البديل في أكتوبر ٢٠١٧ (CAAF/2) قد اعتمد توصيات وأقرّ إعلاناً في هذا الشأن، بما يشمل رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ لوقود الطيران المستدام، كمسار ملهم وحي لنسبة كبيرة من أنواع وقود الطيران لكي يحل محلها وقود الطيران المستدام بحلول عام ٢٠٥٠؛

**وتقرّ** بأن الجدوى التكنولوجية لأنواع الوقود المستدام للطيران المطابق سهل الإحلال تم إثباتها ومن المطلوب استحداث السياسات والحوافز المناسبة لإيجاد منظور سوقي طويل الأجل؛

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

**وتقرّ** بأن معايير الاستدامة وترخيص الاستدامة وتقييم انبعاثات دورة الحياة لهذه الأنواع من الوقود تُعتبر جزءاً من العمل الجاري لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)؛

**وتسلّم** 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 رقم ٧ "ضمان الحصول على الطاقة الميسورة التكلفة والموثوقة والمستدامة والحديثة للجميع"؛

**وتشير** إلى أن قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ قد طلب إلى المجلس أن يضطلع، بدعم من الدول الأعضاء، بأعمال من أجل إعداد إطار عالمي للتدابير القائمة على السوق في مجال الطيران الدولي، بما في ذلك زيادة تفصيل المبادئ التوجيهية الواردة في الملحق بهذا القرار، وأن هذه المبادئ التوجيهية قد أعدت على النحو الوارد في قراري الجمعية العمومية ٣٨-١٨ و ٣٩-٢، علماً بأنها ترد أيضاً في الملحق بهذا القرار؛

**وتلاحظ** أنّ المنظمة، وفقاً لقرار الجمعية العمومية ٣٩-٢، 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 إقليمية، ووضع وتحديث وثيقة الإيكاو 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 الإيكاو للمنافع البيئية وأداة منحنى تكلفة التخفيض الهامشي؛

**وترحب** بما قامت به طوعاً ١١٤ دولة عضواً، أي ما يعادل أكثر من ٩٣ في المائة من الحركة الجوية العالمية، من إعداد وتقديم خطط العمل عملها إلى الإيكاو حسب الوضع السائد في يونيو ٢٠١٩؛

**وتسلم** 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؛

**وتؤكد** أنه ينبغي وضع تدابير محددة لمساعدة الدول النامية وتيسير الوصول إلى الدعم المالي، ونقل التكنولوجيا، وبناء القدرات في أقرب وقت ممكن؛

**وتعترف** بالمساعدة التي تقدمها الإيكاو في شراكة مع منظمات أخرى، بما في ذلك مع الاتحاد الأوروبي لتقديم الدعم المالي لدول أعضاء أفريقية وكاريبية مختارة من أجل إعداد وتقديم وتنفيذ خطط عمل، ومع برنامج الأمم المتحدة الإنمائي ومرفق البيئة العالمية لتسهيل عمل الدول الأعضاء على خفض انبعاثات الطيران، فضلاً عن البحث المستمر عن شراكات مساعدة محتملة مع منظمات أخرى؛

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

وتسلم بما أحرزته الإيكاو من تقدم في تنفيذ مبادرة الأمم المتحدة المحايدة مناخيا وبالدعم الكبير الذي قدمته الإيكاو لهذه المبادرة، ولا سيما من خلال وضع أداة احتساب الكربون الخاصة بالإيكاو، لدعم تقييم الانبعاثات الناجمة عن الركاب المسافرين جوا وترحب بتوسيع نطاقها لإضافة انبعاثات نقل البضائع جوا:

#### فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن يحل هذا القرار، إلى جانب القرار ٤٠-٢٠٠٠ "البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — الأحكام العامة، والضوضاء ونوعية الهواء المحلي" والقرار ٤٠-٢٠٠٠: "البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)، محل القرارات ٣٩-١ و ٣٩-٢ و ٣٩-٣ للجمعية العمومية، ويشكل البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة؛

#### ٢- تطلب من المجلس:

(أ) أن يكفل اضطلاع الإيكاو 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 للحد من أثر انبعاثات محركات 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 الإيكاو 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 الإيكاو 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 ٤ أعلاه، لن ينسب التزامات محددة إلى دول فردية، وأن ظروف وقدرة ومساهمة كل دولة من الدول النامية والمتقدمة النمو في تركيز 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 الإيكو والدول الأعضاء فيها، إلى جانب المنظمات ذات الصلة، السعي إلى أن تحقق في المدى المتوسط جماعياً الهدف العالمي الطموح المتمثل في الإبقاء على صافي الانبعاثات العالمية من الكربون الناجمة عن الطيران الدولي ابتداء 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 وتعتزم اتخاذها الدول الأعضاء في الإيكو من أجل بلوغ الأهداف الطموحة الجماعية، بما في ذلك تحديث إدارة الحركة الجوية، والإسراع باستخدام تكنولوجيات الطائرات المقتصدة في استهلاك الوقود، وتطوير واستعمال أنواع الوقود المستدامة للطيران، وتشجّع على مواصلة بذل مثل هذه الجهود؛

٨- **تتفق** على أن تستعرض، في دورتها الحادية والأربعين، 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 تحديد هدف عالمي طموح على المدى البعيد في مجال الطيران الدولي، خاصة عن طريق تقييم نصيب الطيران الدولي في ميزانية الكربون العالمية في ضوء درجتي الحرارة ٢ درجة مئوية و ١,٥ درجة مئوية، 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 للإيكو في دورتها الحادية والأربعين. وينبغي أن يشمل تقييم الأهداف طويلة الأجل معلومات من الدول الأعضاء من حيث خبراتها في العمل على تحقيق هدف متوسط الأجل.

١٠- **تشجّع** أيضاً الدول على أن تقدم طوعاً خطط عمل تبين السياسات والإجراءات، وعلى إبلاغ الإيكو 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 الإيكو في أقرب وقت ممكن ويحبذ أن يكون ذلك بنهاية يونيو ٢٠٢١ ومرة كل ثلاث سنوات بعد ذلك، لكي يتسنى للإيكو أن تواصل جمع المعلومات المحددة كماً 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 كماً عن المنافع البيئية المتوقعة من تنفيذ التدابير المنتقاة من تلك المجموعة، وكذا معلومات عن أي مساعدة معينة قد تحتاج إليها؛

١٢- **تشجّع** 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 ييسّر 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 ٢٠٢١، لكي يتسنى للدول أن تجري الدراسات اللازمة وتقدم طوعاً خطط عمل إلى الإيكو؛

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 تغير 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 تغير المناخ، إزاء استخدام الطيران الدولي كمصدر من المصادر المحتملة لجمع الإيرادات لتمويل أنشطة المناخ في قطاعات أخرى، وذلك كي لا يصبح الطيران الدولي مستهدفا بصورة غير متناسبة كمصدر من مصادر هذه الإيرادات؛

١٧- **تطلب** من المجلس القيام بما يلي:

(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، فضلا التوصيات الأخرى، وذلك بصورة أولية قبل نهاية عام ٢٠٢١ وخلال الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية؛

(ج) مواصلة اتخاذ تدابير محددة لمساعدة الدول النامية وكذلك تيسير حصولها على الموارد المالية ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات؛

١٨- **تطلب** من الدول القيام بما يلي أن تنهض بالبحث العلمي الذي يهدف الى 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؛

١٩- **تطلب** من المجلس القيام بما يلي:

(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 مزيدا 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 معا بشكل تعاوني لبلوغ المستوى الأمثل من المنافع البيئية التي يمكن تحقيقها عن طريق برامجها المختلفة؛

٢٠- **تطلب** إلى الدول القيام بما يلي:

(أ) أن تنظر في وضع سياسات تشجع على إدخال طائرات إلى السوق تتسم بمزيد الكفاءة في استهلاك الوقود؛ والعمل معا من خلال الإيكاو لتبادل المعلومات ووضع إرشادات لأفضل الممارسات بشأن انتهاء عمر الطائرات مثل تدوير الطائرات؛

(ب) أن تعجل بالاستثمار في البحث والتطوير كيما تُسوّق تكنولوجيا أكثر كفاءة بحلول عام ٢٠٢٠؛

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

(أ) تحديث معيار ترخيص مستوى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون للطائرات حسب الاقتضاء؛

(ب) بتحديث أهداف تكنولوجية على المدى المتوسط والبعيد، في مجال حرق وقود الطائرات؛

٢٢- **تطلب** إلى الدول القيام بما يلي:

(أ) 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؛

(ب) 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؛

(ج) العمل معا من خلال الإيكاو لتبادل المعلومات ووضع إرشادات لأفضل الممارسات بشأن المطارات الخضراء؛

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

(أ) الأخذ بإرشادات يتم تحديثها بشأن والتدابير التشغيلية لخفض الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي والتركيز على زيادة كفاءة الوقود في كل جوانب خطة الإيكاو العالمية للملاحة الجوية؛ وتشجيع الدول والجهات المعنية على تطوير إدارة الحركة الجوية التي تحقق أقصى منافع بيئية؛

(ب) 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)؛

(ج) أن يواصل توفير المنتدى لتبادل المعلومات عن أفضل الممارسات بشأن المطارات الخضراء، حيث يجري تناول موضوعات مثل البنايات الذكية والطاقة المتجددة والتنقل المراعي للبيئة والمرونة في مواجهة تغير المناخ والمشاركة المجتمعية وتقديم المعلومات عن الاستدامة واستهداف الملاءمة والتنسيق فيما بين المطارات؛

(د) نشر وتحديث الإرشادات بشأن تنفيذ الممارسات المستدامة بيئيا في المطارات، بما في ذلك نشر مجموعة الأدوات الإلكترونية للمطارات المراعية للبيئة؛

٢٤- **تطلب** إلى الدول القيام بما يلي:

(أ) اتباع نهج منسق من أجل الإدارات الوطنية من أجل إجراءات سياسة واستثمار للتعبيل بطريقة ملائمة بتطوير مصادر طاقة نظيفة ومتجددة للطيران، بما في ذلك استخدام أنواع مستدامة من وقود الطيران البديل، ونشرها واستخدامها، وفقا لظروفها الوطنية؛

(ب) النظر في استخدام حوافز لتشجيع استعمال مصادر الطاقة النظيفة والمتجددة في مجال الطيران، بما في ذلك أنواع وقود الطيران المستدامة؛

(ج) النظر في اتخاذ تدابير لدعم البحوث والتطوير فضلا 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؛

(د) الإقرار بالنهج القائمة لتقييم الاستدامة لجميع أنواع الوقود عموما، بما في ذلك أنواع الوقود المستخدمة للطيران، والتي ينبغي أن تقي بما يلي أن تحقق خفضا صافيا في انبعاثات غازات الدفيئة على أساس دورة الحياة وتسهم في التنمية الاجتماعية والاقتصادية المحلية، كما ينبغي لها تجنب المنافسة مع الأغذية والمياه؛

(هـ) اعتماد التدابير اللازمة لضمان الاستدامة لأنواع وقود الطيران، والبناء على النهج القائمة أو مزيج منها، والمتابعة على المستوى الوطني، للإنتاج المستدام؛ ومواصلة العمل معا من خلال الإيكاو لوضع معايير الاستدامة لأنواع وقود الطيران المستدامة ضمن العمل الذي يُضطلع به لتنفيذ خطة كورسيا؛

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

(أ) أن يشجع الدول الأعضاء ويدعو أوساط الصناعة والمؤسسات المالية والمنظمات الدولية الأخرى من أجل المشاركة الفعالة 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 وقود الطيران، من خلال ندوات إقليمية؛

(ب) أن يواصل الحفاظ على الإطار العالمي للإيكاو المعني بأنواع وقود الطيران البديلة؛

(ج) أن يواصل إعطاء نظرة شاملة عن مستقبل استخدام أنواع وقود الطيران المستدامة، ومراعاة التغيرات في دورة حياة انبعاثات غازات الدفيئة من أجل تقييم التقدم المحرز نحو تحقيق الأهداف الطموحة العالمية؛

(د) أن يعمل مع المؤسسات المالية على تيسير الوصول إلى تمويل مشاريع تطوير الهياكل الأساسية المكرسة لأنواع الوقود المستدامة، وحوافز لتجاوز عوائق السوق الأولية؛

(هـ) أن يتعاون مع المبادرات الدولية ذات الصلة الأخرى، بما في ذلك مبادرة الطاقة المستدامة للجميع، لتسهيل حصول الطيران على الطاقة المتجددة؛

- (و) أن يواصل إجراء عملية لتقييم الوضع من أجل الاستمرار في تقييم التقدم المحرز في تطوير أنواع وقود الطيران المستدام ونشره، بما في ذلك المواظبة على تنظيم حلقات العمل والحلقات الدراسية في إطار التحضير للمؤتمر الثالث للطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3) في موعد أقصاه عام ٢٠٢٥، بهدف تحديث رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ لأنواع وقود الطيران المستدامة لتضمينها حصة محددة من وقود الطيران المستدام بحلول عام ٢٠٥٠؛
- ٢٦- **تطلب** إلى المجلس 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 ووضع إرشادات بشأن إجراء تقييم لمخاطر تغير المناخ لأغراض الطيران الدولي، وذلك بالتعاون مع منظمات دولية أخرى ذات صلة ومع صناعة الطيران؛
- ٢٧- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل التعاون مع مبادرة الأمم المتحدة المحايدة مناخياً، ويحرص على تصدُّ الجهود الرامية إلى إعداد أساليب وأدوات لتحديد كمية انبعاثات غازات الدفيئة في مجال الطيران بخصوص تلك المبادرة، بما في ذلك أداة احتساب الكربون الخاصة بالإيكاو 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 فعالة 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 تقر بالإنجازات 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 تُراعي التدابير القائمة على آليات السوق مبدأ المسؤوليات المشتركة والمتباينة وقدرات كل طرف، والظروف الخاصة به، ومبدأ عدم التمييز وإتاحة الفرص بنزاهة وعلى قدم المساواة.

#### القرار ٤٠-١٩: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)

لما كان قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ قد نصّ 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، تحديد القضايا والمشاكل الرئيسية، بما في ذلك ما يتعلق بالدول الأعضاء، ووضع توصية بشأن خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق تعالجها بشكل ملائم وتتناول عناصر التصميم الرئيسية، بما في ذلك سبل مراعاة الظروف والقدرات الخاصة، وآليات تنفيذ الخطة اعتباراً من عام ٢٠٢٠ كجزء من مجموعة تدابير تتضمن أيضاً التكنولوجيات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدام لتحقيق الأهداف الطموحة العالمية للإيكاو؛

ولما كان قرار الجمعية العمومية ٣٩-٣ قد نصّ على تطبيق خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق بشكل خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا) كجزء من سلة تدابير تشمل أيضاً تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية ووقود الطيران المستدام لبلوغ أهداف الإيكاو الطموحة؛

وتسليماً بأن الإيكاو هي المنتدى الملائم لتناول مسألة الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي، وبالقدر الكبير من العمل، الذي اضطلع به المجلس والمجموعة الاستشارية المختصة بخطة كورسيا (AGC) والهيئة الاستشارية الفنية (TAB) ولجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP) المنبثقة عنه لدعم تنفيذ خطة كورسيا؛

وترحيباً باعتماد الطبعة الأولى من المجلد الرابع - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا) من الملحق السادس عشر - حماية البيئة، والذي تشمل أحكامه إجراءات الرصد والإبلاغ والتحقق (MRV) الخاصة بكورسيا؛

وترحيباً أيضاً بصدر الطبعة الأولى من المجلد الرابع - إجراءات إثبات الامتثال لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي - من الدليل الفني للبيئة (ETM الوثيقة 9501 Doc)؛

وترحيباً بالنقّذ المحرز في إعداد عناصر تنفيذ خطة كورسيا، الواردة في ١٤ وثيقة صادرة عن الإيكاو مشار إليها بصورة مباشرة في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر تتضمن مواد أقرها المجلس، وهي ضرورية لتنفيذ خطة كورسيا؛

**وترحباً أيضاً بإنشاء مجلس الهيئة الاستشارية الفنية (TAB) المكلفة برفع توصيات إلى المجلس بشأن وحدات الانبعاثات المؤهلة لكورسيا؛**

**وإقراراً بأهمية اتباع نهج منسق في أنشطة بناء القدرات من جانب الإيكاو ودولها الأعضاء، بالتعاون مع قطاع الطيران، لدعم تنفيذ خطة كورسيا، لاسيّما من خلال برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (ACT-CORSIA) الذي يشمل تنظيم ندوات، وإعداد مواد للتوعية، وإقامة شراكات في إطار خطة كورسيا ما بين الدول؛**

**وترحباً بالعدد المتزايد للدول التي أعلنت عن نيتها المشاركة طوعاً في خطة كورسيا في المرحلة التجريبية اعتباراً من ٢٠٢١؛**

**وإقراراً بأن أنشطة بناء القدرات المتينة من شأنها تيسير اتخاذ الدول الأعضاء قرار المشاركة طوعاً في خطة كورسيا؛**

**وإشارة إلى أن قطاع الطيران يدعم وجود خطة كورسيا باعتبارها 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 فيها 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 التاسعة والثلاثين بشأن تنفيذ خطة كورسيا 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 وابتفاق باريس وتسليماً بمبدئه الخاص بالمسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة وقدرات كل دولة، التي تختلف باختلاف الظروف الوطنية؛**

**وتسليماً أيضاً بمبادئ عدم التمييز وبالفرص المتكافئة والمنصفة لتنمية الطيران الدولي المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو؛**

**وإقراراً بأن العمل المتعلق بخطة كورسيا وتنفيذها سيسهم في تحقيق الأهداف المحددة في اتفاق باريس المعتمد في ظلّ اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ؛**

**ولما كانت اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس تنصّان 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؛**

**وترحباً 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 ٤٠-X: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - أحكام عامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي والقرار ٤٠-Y: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ، محل القرارات ٣٩-١ و ٣٩-٢ و ٣٩-٣ وتشكل هذه القرارات معاً البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة؛

٢- **وتسلم** بالتقدم 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 وقود الطيران المستدامة وخطة كورسيا، **وتؤكد** إعطاء الأفضلية إلى استخدام تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع وقود الطيران المستدامة التي توفر فوائد بيئية في قطاع الطيران؛

٣- **وتسلم** أيضاً بأنه، على الرغم من هذا التقدم المحرز، فإن الفوائد البيئية الناجمة عن تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع وقود الطيران 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 خطة كورسيا استكمالاً لحزمة التدابير الأوسع نطاقاً، من أجل تحقيق الهدف الطموح العالمي، من دون فرض أعباء اقتصادية غير مناسبة على الطيران الدولي؛

٥- **وتذكر** بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بشأن 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 وقود الطيران المستدامة لكورسيا التي تبذلها الدول الأعضاء وتتعاكس 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 القود المؤهل لخطة كورسيا (مثلاً أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران المنخفض الكربون في إطار خطة كورسيا)، 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 - وتسلم 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 حددها الأدنى؛

٩ - وتذكر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بشأن الاضطلاع بتنفيذ تدريجي فيما يتعلق بخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي لمراعاة الظروف الخاصة وقدرات كل دولة من الدول، ولا سيما الدول النامية، مع تخفيض أوجه الخلل الخاصة بالسوق إلى حددها الأدنى، على النحو التالي:

(أ) تنطبق 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) تنطبق المرحلة الأولى من عام ٢٠٢٤ حتى نهاية عام ٢٠٢٦ على الدول التي شاركت طواعية في المرحلة التجريبية، فضلا عن أي دول أخرى تتطوع للمشاركة في هذه المرحلة، مع احتساب شروط التعويض في الفقرة (١١ أ) أدناه

(ج) تشجع 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) وتنطبق 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) وتشجع 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. أما 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 - وتذكر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بأنه 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 حددها الأدنى، على النحو التالي:

(أ) جميع الرحلات الجوية الدولية على الطرق بين دولتين تتدرج كلتاها 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 كلتاها 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 - وتذكّر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين 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 عمّا 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 عمّا إذا كان يتعين تعديل النسبة المئوية الفردية وإلى أي مدى؛
- (و) انبعاثات مشغّل 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 الفترتين 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- **وتذكّر** بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بأن 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- **وتذكّر** بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بأنه 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- **وتذكّر** بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بأن 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- **وتذكّر** بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بأن 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 لمشغّل الطائرات كل عام؛
- ١٦- **وتذكّر** بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين 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 يقرّر ما يلزم من أساس ومعايير للشروع في هذه الإجراءات وأن يحدد السبل الممكنة لمعالجة هذه الأمور؛

\* يُعرّف "الناقل الجديد" بأي مشغّل طائرات يستهل نشاطاً في مجال الطيران يقع في نطاق المجلّد الرابع من الملحق السادس عشر عند سريان مفعوله أو بعده ولا يتمثل نشاطه في الاستمرار بأداء نشاط في مجال الطيران اضطلع به سابقاً مشغّل طائرات آخر، أكان هذا النشاط كاملاً أم جزئياً.

١٧- وتذكر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بإجراء مراجعة دورية لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي يتولاها المجلس، مع مساهمة فنية من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، 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 تمديدتها لما بعد عام ٢٠٣٥ أو إدخال أي تحسينات أخرى عليها، بما في ذلك النظر في المساهمة التي تقدمها تقنيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود المؤهل لكورسيا سعياً إلى تحقيق الأهداف البيئية للإيكو؛

١٨- **تحدد** أن خطة التعويض عن الكربون هي الخطة العالمية الوحيدة القائمة على آليات السوق والمنطبقة على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، ليتسنى بذلك تقادي احتمالات ظهور مزيج من التدابير الوطنية أو الإقليمية المكررة القائمة على السوق، وبالتالي ضمان احتساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي مرة واحدة فقط؛

١٩- **وتطلب** اتخاذ الإجراءات التالية لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي:

أ) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بتحديث المجلد الرابع من الملحق السادس عشر والمجلد الرابع من الدليل الفني للبيئة، حسب الاقتضاء؛

ب) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بمواصلة إعداد وتحديث وثائق خطة كورسيا المشار إليها في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر والمتعلقة بأداة تقدير انبعاثات ثاني أكسيد الكربون والإبلاغ عنها في إطار خطة كورسيا؛ وأنواع الوقود المؤهلة في إطار كورسيا؛ ومعايير وحدات الانبعاثات في إطار كورسيا؛ والسجل المركزي لخطة كورسيا، حسب الاقتضاء؛

ج) اضطلاع المجلس بإعداد وتحديث وثيقة كورسيا المشار إليها في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر بشأن وحدات الانبعاثات المؤهلة لاستخدامها في إطار خطة كورسيا، مع مراعاة توصيات الهيئة الاستشارية الفنية؛

د) اضطلاع المجلس في مطلع عام ٢٠٢٠ بإنشاء وصون السجل المركزي لخطة كورسيا تحت رعاية الإيكو لتمكين الدول الأعضاء من إبلاغ الإيكو بالمعلومات ذات الصلة؛

هـ) مواصلة المجلس الإشراف على تنفيذ خطة كورسيا، بدعم من المجموعة الاستشارية المختصة بخطة كورسيا ولجنة حماية البيئة، حسب الاقتضاء؛

و) اتخاذ الدول الأعضاء ما يلزم من إجراءات لضمان وضع السياسات والأطر التنظيمية الوطنية للامتثال لأحكام خطة كورسيا وإعمالها، وفقاً للجدول الزمني المحدد في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر؛

٢٠- تذكر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بأن 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 تتمشى مع قرارات المجلس، مع المساهمة الفنية من الهيئة الاستشارية الفنية ولجنة حماية البيئة في مجال الطيران، بما في ذلك ما يتعلق بتجنب العدّ المزدوج وعلى أساس ميزة مؤهلة وإطار زمني.

٢١- تقرر أن تتخذ الإيكاف والدول الأعضاء جميع الإجراءات اللازمة لتوفير إمكانية بناء القدرات وتقديم المساعدة وبناء الشراكات فيما يتعلق بخطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي وفقاً للأجل الزمنية المحددة في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر، بما في ذلك من خلال برنامج الإيكاف للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (ACT-CORSIA) الذي يشمل تنظيم ندوات، وإعداد مواد للتوعية، وإقامة شراكات في إطار خطة كورسيا ما بين الدول، مع التشديد على أهمية اتباع نهج منسق تحت مظلة الإيكاف للاضطلاع بأنشطة بناء القدرات والمساعدة؛

٢٢- وتذكر بالقرار الذي اعتمدته في الدورة التاسعة والثلاثين بأن تستخدم خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي وحدات الانبعاثات التي بقيت بمعايير وثيقة الإيكاف "معايير أهلية وحدات الانبعاثات في إطار خطة كورسيا" الواردة في الفقرة ١٩ أعلاه؛

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

٢٤- 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.

#### القرار ٤٠-٢٠: زيادة كفاءة المنظمة وفعاليتها

لما كانت منظمة الطيران المدني الدولي قد اضطلعت بفعالية وكفاءة، بوظائفها المنصوص عليها في الجزء الثاني من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" (اتفاقية شيكاغو)؛

ولما كانت الأهداف الأساسية للمنظمة، الواردة في المادة الرابعة والأربعين من اتفاقية شيكاغو، ووظائف المجلس، الواردة في المادتين الرابعة والخمسين والخامسة والخمسين من الاتفاقية، لا تزال فائقة الأهمية؛

ولما كانت المنظمة تواجه الآن تحديات جديدة وسريعة التطور ذات طبيعة تكنولوجية واقتصادية وبيئية وقانونية؛

ولما كانت الضرورة تقتضي من المنظمة أن تتجاوب بكفاءة وفعالية مع هذه التحديات؛

ولما كانت الإيكاف بحاجة إلى توظيف ورعاية واستبقاء قوى عاملة ذات مؤهلات عالية وتتصف بالمرونة والحماس وبروح الأداء العالية، من أجل معالجة القضايا التقليدية والناشئة وتلبية الاحتياجات المتغيرة للدول؛

ولما كانت الإيكاف بحاجة إلى إقامة شراكات جديدة مبتكرة مع أصحاب المصلحة القادرين على المساهمة بمعلومات وخبرات ووجهات نظر وموارد تكميلية تصب في تحقيق أهداف الإيكاف الاستراتيجية؛



**ولما كان الأداء التنظيمي للإيكو وقدرتها على الحصول على تمويل إضافي من المصادر العامة والخاصة يشكلان عاملين رئيسيين يؤثران على حسن تنفيذها للبرامج وأنشطة التدريب وبناء القدرات وتقديم المساعدة إلى الدول؛**

**ولما كانت الدول وأصحاب المصلحة ومنظمات التمويل بحاجة للحصول على معلومات دقيقة وشاملة في الوقت المناسب عن أنشطة الإيكو وسياساتها وأدائها؛**

**فإن الجمعية العمومية:**

- ١- **تعرب عن تقديرها للمجلس وللأمانة العامة على التقدم المحرز في وضع خطة أعمال الإيكو؛**
- ٢- **تؤيد القرارات التي سبق أن اتخذها المجلس بشأن إعداد خطة أعمال لكل فترة ثلاثية، من أجل مواصلة مساعيها الرامية إلى انتقال الإيكو نحو نهج الإدارة القائمة على الأداء وإنشاء آلية للإشراف تشمل إجراء استعراض منظم للتقدم المحرز بواسطة أداة الإدارة والإبلاغ المؤسسية؛**
- ٣- **تكلف المجلس والأمانة العامة، كل في نطاق اختصاصه، بما يلي:**
  - أ) إعداد خطة أعمال مرة كل ثلاث سنوات، مع القيام بعملية تخطيط منتظمة وتطبيق نهج الإدارة القائمة على الأداء بما يرفع مستوى الفعالية والشفافية والمساءلة، ويساعد في إعداد ميزانية البرنامج العادي.
  - ب) وضع خطة الأعمال في متناول الدول المتعاقدة، وعرض الصيغة المحدثة لهذه الخطة خلال فترة السنوات الثلاث المعنية، إلى كل دورة عادية تعقدها الجمعية العمومية.
  - ج) اتخاذ مزيد من الخطوات الجادة لزيادة الشفافية، وتحسين بيئة مكان العمل، وإقامة شراكات مبتكرة جديدة مع أصحاب المصلحة الخارجيين، وزيادة الفعالية التنظيمية، وضمان أن تظل النتائج القائمة على توافق الآراء قيمة أساسية وهدفاً للإيكو وهيئات الخبراء المتخصصين لديها، وتعبئة موارد إضافية من أجل تحقيق المزيد من الإنجازات.
  - د) تجنب أي تضارب محتمل في المصالح عند إقامة الشراكات والحصول على التمويل الطوعي.
- ٤- **تكلف المجلس بما يلي:**
  - أ) مواصلة ترشيد أساليب وإجراءات عمل الجمعية العمومية بما يحقق مزيداً من الشفافية والكفاءة؛
  - ب) إجراء دراسة متعمقة لعمليات صنع القرار، ولأساليب وإجراءات عمل المجلس وهيئاته المساعدة، سعياً إلى تحقيق الترشيح وتقويض السلطة وتحسين كفاءة المنظمة؛
  - ج) كفالة فاعلية الجهاز الإشرافي الذي يقدم تقارير مستقلة إلى المجلس، بما يضمن فعالية البرامج وشفافيتها والمساءلة عنها.
- ٥- **تدعو الأمانة العامة، في حدود اختصاصها، إلى أن تواصل اتخاذ مبادرات من أجل تحسين إنتاجية المنظمة وكفاءتها من خلال تنفيذ إصلاحات في الأساليب الإجرائية والتنظيمية والإدارية، وأن تقدم تقارير في هذا الشأن إلى المجلس؛**
- ٦- **تدعو المجلس والأمانة العامة إلى مراعاة الاعتبارات، الواردة في القائمة غير الحصرية في مرفق هذا القرار، لدى تنفيذ الفقرات ٣ إلى ٥ أعلاه؛**

٧- تعلن أن هذا القرار يحل محلّ قرار الجمعية العمومية ٣١-٢ بشأن تحسين إنتاجية منظمة الطيران المدني الدولي.

### المرفق

#### قائمة من الاعتبارات لجعل الإيكاف أكثر كفاءة وفعالية

عملية التخطيط المنتظمة (الفقرة ٣ أ) من منطوق القرار)

- أ) إنشاء ربط مباشر وواضح بين خطة الأعمال وميزانية البرنامج العادي؛
- ب) وضع إجراءات لإعداد ميزانية البرنامج العادي بطريقة تركز على تخصيص الموارد على المستوى الاستراتيجي القائم على النتائج المنشودة لا على مستوى التفاصيل الإدارية ("من القمة إلى القاعدة" لا من "القاعدة إلى القمة")؛
- ج) وضع إجراءات لتحديد الأهداف الاستراتيجية والنتائج المتوقعة والأنشطة الرئيسية والنواتج والغايات المستهدفة، مع استخدام مؤشرات الأداء؛
- د) وضع خطط أكثر تحديداً لكل هدف استراتيجي، في إطار الأعمال؛
- هـ) استعراض التقدم المحرز في تنفيذ خطة الأعمال بشكل مستمر من الأمانة العامة وبشكل دوري من المجلس والهيئات الفرعية؛
- و) تحديث خطة الأعمال وتجديدها مرة على الأقل كل ثلاث سنوات.

#### أساليب وإجراءات عمل الجمعية العمومية (الفقرة ٤ أ) من منطوق القرار)

- أ) تبسيط جدول الأعمال وتقليل الوثائق، مع التركيز على مسائل الاستراتيجية والسياسة العليا وعلى المجالات الرئيسية ذات الأولوية وعلى تخصيص الموارد؛
- ب) احترام المهل المحددة لإعداد الوثائق وتوزيعها؛
- ج) تقديم معلومات أكثر إسهاباً إلى المسؤولين المنتخبين؛
- د) ترشيد إجراءات تقديم التقارير، والعمل بصفة خاصة على تفادي الازدواج في التقارير، وتفادي النظر في الوثيقة الواحدة في هيئات مختلفة، ما لم يكن ذلك ضرورياً؛
- هـ) إلغاء شرط إعداد المحاضر لاجتماعات اللجان (مثلاً حدث في الدورة الحالية)؛
- و) تحسين إجراءات إلقاء الكلمات الافتتاحية، وتحسين الالتزام بالوقت المحدد للاجتماعات؛
- ز) وضع إجراءات عصرية وفعالة للتصويت، لا سيما لانتخاب أعضاء المجلس.

ملاحظة — إذا اقتضى الأمر إدخال تعديلات على النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية Doc 7600، فإنه ينبغي إخطار الدول بذلك قبل انعقاد الدورة العادية للجمعية العمومية بوقت كاف حتى يتسنى اعتماد التعديلات في مستهل الدورة وبدء سريانها على الفور.

عمليات صنع القرار وأساليب وإجراءات عمل المجلس (الفقرة ٤ ب) من منطوق القرار)

ينبغي أن يدور محور الاستعراض حول ما يلي:

(أ) المفهوم الذي يقضي بأن يواصل المجلس تصريف مهامه وولاياته طبقاً لاتفاقية شيكاغو وأن يركز خصوصاً على مسائل السياسة العليا.

(ب) أن يضطلع الأمين العام بمسؤولياته باتخاذ الإجراءات والقرارات الإدارية بوصفه الرئيس التنفيذي لموظفي المنظمة طبقاً لأحكام المادة الرابعة والخمسين (ج) من اتفاقية شيكاغو.

الجهاز الإشرافي (الفقرة ٤ ج) من منطوق القرار)

يتركز الاهتمام هنا على وضع إجراءات قوية لتقديم التقارير بصورة مستقلة ومباشرة إلى المجلس عن الفاعلية والوضوح والمساءلة في جميع برامج المنظمة. ووفقاً للأسلوب الشائع في تدقيق الحسابات ستتاح للأمين العام فرصة التعقيب على ما ورد في التقارير المستقلة دون أن يكون له الحق في تغييرها.

تدابير أخرى لتحسين إنتاجية المنظمة وكفاءتها (الفقرة ٥ من منطوق القرار)

(أ) وضع إجراءات تكفل إصدار وتعديل اتفاقات قانون الجو والقواعد والتوصيات وخطط الملاحة الجوية الإقليمية في حينها؛

(ب) زيادة التركيز على تشجيع الدول على التصديق على اتفاقات قانون الجو وتنفيذ القواعد والتوصيات الصادرة عن المنظمة تنفيذاً على أوسع نطاق ممكن في جميع أنحاء العالم؛

(ج) تحسين وتشهيل الاتصالات مع الدول المتعاقدة، لا سيما حين تتعلق هذه الاتصالات بالقواعد والتوصيات، وذلك من خلال تدابير منها التوسع في استخدام أجهزة الإرسال الإلكتروني؛

(د) توطيد درجة الاستقلال الذاتي في عملية التخطيط الإقليمي ودرجة السلطة والموارد التي تمنح لمكاتب الإيكاو الإقليمية، مع العمل على كفالة التنسيق المناسب على المستوى العالمي؛

(هـ) دراسة العلاقة بين الإيكاو وغيرها من الهيئات (العاملة في مجال الطيران أو في مجالات أخرى ذات صلة، على المستويين العالمي والإقليمي) سعياً إلى تحديد مجال مسؤولية كل منها والقضاء على التداخل في المسؤوليات، وتنظيم برامج مشتركة حيثما كان ذلك مناسباً؛

(و) توفير فرصة أمام جميع أطراف مجتمع الطيران المعنية، بمن فيهم مقدمو الخدمات وأهل الصناعة، للمشاركة في نشاطات المنظمة على النحو الملائم؛

(ز) ترشيد الجداول الزمنية والوثائق وتقليل مدة عقد اجتماعات الإيكاو بوجه عام؛

(ح) النظر في مدى استصواب وجدوى الاستعانة بخبرات خارجية حسب الاقتضاء للمساعدة في تنفيذ أي من المهام المذكورة أعلاه.

القرار رقم ٤٠-٢١: مساهمة الطيران في خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠

إقراراً بأن النقل الجوي يعد حافزاً للتنمية المستدامة ويمثل شريان حياة أساسي بالنسبة إلى أقل البلدان نمواً، ولا سيما إلى البلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية من أجل التواصل مع العالم؛

وإقراراً بأن روابط النقل الجوي تكتسي أقصى الأهمية لتوفير التماسك الاقتصادي والاجتماعي والقطري للدول الأعضاء وشعوبها؛

وإقراراً بأنه لا يمكن تحقيق المزايا التي ييسرها النقل الجوي إلا إذا امتلكت الدول نظم نقل جوي آمنة وفعالة وسالمة ومستدامة اقتصادياً وسليمة بيئياً؛

ولما كانت مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" تستهدف مساعدة الدول في التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية للإيكاو وخططها وسياساتها وبرامجها، وفي معالجة الشواغل البارزة في مجالي السلامة والأمن، لضمان حصول الدول كافة على المزايا الاجتماعية والاقتصادية الهامة للنقل الجوي؛

ولما كانت الجمعية العامة للأمم المتحدة قد اعتمدت قرار "تحويل عالمنا: خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠" الذي يشمل مجموعة تتألف من سبعة عشر هدفاً عالمياً وتحولياً تدعمها ١٦٩ غاية تحقق التوازن بين الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية والبيئية للتنمية المستدامة؛

وتذكيراً بأن اتساع نطاق خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ ومدى طموحها يستلزم إقامة شراكة عالمية تجمع بين الحكومات والقطاع الخاص والمجتمع المدني ومنظومة الأمم المتحدة وجهات فاعلة أخرى لتعبئة جميع الموارد المتاحة من أجل تنفيذها؛

ولما كان تنفيذ الأهداف الاستراتيجية للإيكاو بشأن السلامة، وسعة الملاحة الجوية وكفاءتها، والأمن والتسهيلات، والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي، وحماية البيئة يساهم في بلوغ أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة؛

وإقراراً بأن المنتدى السياسي الرفيع المستوى للأمم المتحدة بشأن التنمية المستدامة هو المحفل الرئيسي الذي تقدّم فيه الدول، من خلال الاستعراضات الوطنية الطوعية، معلومات محدّثة عن التقدم السنوي المحرز في تحقيق أهداف التنمية المستدامة على المستوى الوطني وما يعترض تنفيذها من تحديات؛

وإقراراً بأهمية الأطر العالمية لدعم الأهداف الاستراتيجية للإيكاو؛

وإقراراً بأهمية التنفيذ الفعال للخطط والمبادرات الوطنية والإقليمية استناداً إلى هذه الأطر العالمية؛

#### فإن الجمعية العمومية:

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، إلى تأكيد أن الإيكاو تواصل دورها في مناصرة الطيران من خلال إدكاء وعي الدول الأعضاء، ومنظومة الأمم المتحدة، ومجموعة المانحين وجميع الجهات المعنية الأخرى، بشأن مساهمات الطيران في التنمية المستدامة وبلوغ أهداف التنمية المستدامة؛

٣- تحثّ الدول الأعضاء على إدراج الطيران في تقارير الاستعراض الوطني الطوعي، باعتباره عنصراً فاعلاً في دعم التنمية المستدامة، من خلال الربط بينه وبين أهداف التنمية المستدامة الأخرى ذات الصلة؛

٤- تشجّع الدول الأعضاء على تضمين خططها الوطنية ذات الصلة بإشارات واضحة إلى أهداف الأمم المتحدة

للتنمية المستدامة، بهدف إبراز مساهمة الطيران في تحقيق هذه الأهداف وفي الاقتصادات الوطنية؛

- ٥- **تحتّ** 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 مشفوعاً بخطط استراتيجية محكمة لقطاع النقل الجوي، وخطط رئيسية للطيران المدني، بما يُفضي إلى بلوغ أهداف التنمية المستدامة؛
- ٦- **توجّه** المجلس لأن يوعز إلى الأمانة العامة بأن تأخذ في الحسبان الخصائص والاحتياجات 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، وترتيب أولويتها وتسييرها وتنفيذها؛
- ٧- **توجّه** الأمانة العامة لأن تواصل، حسب الاقتضاء، رصد واستعراض ما يترتب على ذلك من مساهمات مقدمة لبلوغ أهداف التنمية المستدامة من خلال تنفيذ أهداف الإيكاو الاستراتيجية وبرامج عملها؛
- ٨- **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 بأهمية الطيران في أطرها الإنمائية؛
- ٩- **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؛
- ١٠- **تعلن** أن هذا القرار يحل محلّ قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٥ بشأن خطة الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠ - أهداف التنمية المستدامة.

#### القرار ٤٠-٢٢ : تعبئة الموارد

##### إنّ الجمعية العمومية:

- إذ تُسلّم بأن النقل الجوي يُشكّل حافزاً للتنمية المستدامة وبأنّه، بالرغم من أهميته الاقتصادية والاجتماعية، يتلقّى تمويلًا محدوداً من آليات التمويل الدولية القائمة دعماً لتطوّره؛
- وتُسلّم 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 تتنفّذها 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؛

وتُذكر بأن العديد من قرارات الجمعية العمومية، بما فيها القرارات ١٢-٣٩ و ١٤-٣٩ و ١٦-٣٩ و ١٨-٣٩ و ٧-٣٨ و ١٦-٣٧ و ١٨-٣٦ و ١٥-٣٥ و ١-٣٣ و ٩-٣٣ و ١٣-٢٩ و ١٩-٢٢، 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؛

وتُسلّم 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 للتوقع ومستدامة تُيسّر أداء مهمّة 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 المتّحدة والمنظمات الدولية والإقليمية والمؤسسات المالية والقطاع الخاص والجهات المانحة بفوائد تعبئة الموارد لأغراض الاستثمار في النمو المستدام لنُظُم 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 حدّدتها المنظّمة مع نقادي ازدواجية الجهود؛

٣- تطلب من الأمانة العامة إعداد مواد إرشادية لمساعدة الدول في إدراج أولوية قطاع الطيران في خططها 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 العمل مع المؤسسات المالية لإعطاء الأولوية في التمويل لقطاع الطيران لتنفيذ مشروعات المساعدة والمشروعات الوطنية، دعماً لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"؛

٥- تحثّ الدول الأعضاء على تأمين التمويل الوطني لأغراض النمو المستدام للنقل الجوي وتشجّعها على التماس المساعدة من الإيكاو، عند الاقتضاء؛

٦- 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؛

٧- تحثّ الدول الأعضاء كافة وقطاع الطيران والمنظمات الدولية والإقليمية والمؤسسات المالية والمانحين وشبّنى 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 نُظُم الطيران المدني بها، بما في ذلك تحسين قدراتها على المراقبة؛

٨- توجّه المجلس والأمانة العامة، في نطاق اختصاصاتهما، لأن يستمرّا في تعزيز شراكات المنظمة 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؛

٩- 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 سيما أقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، في تعزيز نُظُم النقل الجوي بها عند الاقتضاء وبما يتوافق مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"؛

١٠- توجّه الأمانة العامة للعمل مع المنظمات الدولية بما يضمن تجسيد أولويات الطيران وما يتيح من فرص، على النحو المناسب، في المبادرات العالمية والإقليمية ذات الصلة بتعبئة الموارد لأغراض تطوير النقل الجوي؛

١١- توجّه الأمانة العامة للعمل مع المنظمات الدولية بما يكفل مواءمة مبادرات الإيكاو الخاصة بتعبئة الموارد واندماجها ضمن إطار التمويل والتنمية ذات الصلة.

١٢- تعلن أن هذا القرار يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٦ بشأن تعبئة الموارد.

#### القرار ٤٠-٢٣: خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في إفريقيا

لما كان من الجوهر أن يزداد تنسيق الجهود المبذولة تحت قيادة الإيكاو من أجل الحد من أوجه القصور الخطيرة في أمن الطيران والتسهيلات في إفريقيا والمحيط الهندي التي تعرقل عمل الطيران المدني الدولي وزيادة تطوره؛

ولما كان مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة قد رَحَّب في القرار ٢٣٩٦ (٢٠١٧)، بقرار الإيكاو بوضع قاعدة بموجب الملحق التاسع - "التسهيلات"، فيما يتعلق باستخدام نظم المعلومات المسبقة عن الركاب (API) من قبل الدول الأعضاء فيها، والاعتراف بأن العديد من الدول الأعضاء في الإيكاو لم تقم بعد بتنفيذ هذه القاعدة قررت في الفقرة ١١ أنه وفقاً للفقرة ٩ من القرار ٢١٧٨ (٢٠١٤) والقواعد القياسية للإيكاو فإن الدول الأعضاء فيها، ضمن أمور أخرى، تنشئ نظم المعلومات المسبقة عن الركاب وتطلب من شركات الطيران العاملة في أراضيها توفير المعلومات المسبقة عن الركاب للسلطات الوطنية المختصة؛

ولما كان مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة أيضاً في الفقرة ١٢ من القرار ٢٣٩٦ (٢٠١٧) قد قرر بأن "تقوم الدول الأعضاء بإنشاء قدرات لجمع بيانات عن سجلات أسماء الركاب ومعالجتها وتحديثها وتحليلها وفقاً للقواعد القياسية والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو، وضمان أن تستخدم جميع سلطاتها الوطنية المختصة هذه البيانات، مع الاحترام الكامل لحقوق الإنسان والحريات الأساسية من أجل منع الجرائم الإرهابية وما يتصل بها من سفر الإرهابيين وكشفها والتحقيق فيها، يهيب كذلك بالدول الأعضاء والأمم المتحدة والكيانات الدولية والإقليمية ودون الإقليمية الأخرى أن توفر المساعدة الفنية والموارد وبناء القدرات إلى الدول الأعضاء من أجل تفعيل هذه القدرات، وعند الإمكان، يشجع الدول الأعضاء على تبادل بيانات سجل أسماء الركاب مع الدول الأعضاء المعنية أو ذات الصلة من أجل الكشف عن المقاتلين الإرهابيين الأجانب العائدين إلى بلدانهم الأصلية أو البلدان التي يحملون جنسيتها أو المسافرين أو المنقلين إلى بلد ثالث، مع التركيز على جميع الأفراد الذين حددتهم اللجنة المنشأة عملاً بالقرارات ١٢٦٧ (١٩٩٩) و ١٩٨٩ (٢٠١١) و ٢٢٥٣ (٢٠١٥)، ويحث أيضاً الإيكاو على العمل مع دولها الأعضاء لوضع قاعدة قياسية من أجل جمع بيانات سجل أسماء الركاب واستخدامها وحمايتها"؛

وإذ يلاحظ أن مجلس الإيكاو قد اتخذ خطوات لمعالجة قضايا أمن الطيران والتسهيلات من خلال وضع خطة تنفيذ إقليمية شاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا (AFI SECFAL Plan) ضمن أحد برامج الإيكاو.

**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 والمقاصد المحددة المعتمدة من طرف المؤتمر الوزاري بشأن الطيران والتسهيلات في أفريقيا الذي عقد في أبريل ٢٠١٦ في ويندهوك بناميبيا قد تم اعتمادها من قبل جمعية رؤساء دول وحكومات الاتحاد الأفريقي في ٢٠١٧/٧/١ في أديس أبابا بإثيوبيا؛**

**وإقراراً بأنه قد لا يكون للعديد من الدول المتعاقدة في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي ما يكفي من الموارد المالية والفنية للامتثال لاشتراطات اتفاقية شيكاغو وملاحقها وتعمل بذلك على الإيكاو وشركاء التنمية وقطاع الطيران وغيرهم من أصحاب المصلحة من أجل الحصول على الخبرة والمساعدة؛**

**وإذ تقر بالحاجة إلى القيام، تحت مظلة الإيكاو وبتنسيق أنشطة جميع الجهات المعنية التي تقدم المساعدة إلى الدول الواقعة في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي؛**

**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 في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي على الالتزام بتحقيق أهداف وغايات خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا؛**

٢- **تحث الدول الأعضاء على دعوة مشغلي الطائرات الذين يقدمون خدمات النقل الجوي الدولية إلى المشاركة في أنظمة تبادل البيانات الإلكترونية عن طريق توفير معلومات مسبقة عن الركاب من أجل تحقيق أقصى مستويات الكفاءة في معالجة حركة نقل الركاب في المطارات الدولية؛**

٣- **يطلب إلى الدول الأعضاء التي لم تفعل ذلك بعد أن تطور القدرة على جمع ومعالجة وتحليل بيانات سجل أسماء الركاب (PNR) وضمان استخدام بيانات السجل الوطني للبيانات ومشاركتها مع سلطاتها الوطنية المختصة مع الاحترام التام لحقوق الإنسان والحريات الأساسية لغرض منع وكشف والتحقيق في الجرائم الإرهابية وجرائم السفر ذات الصلة؛**

٤- **تشجع الدول الأعضاء في إقليم 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 والخطة التعاونية للخبراء لإقليم أفريقيا والمحيط الهندي تشمل كافة جوانب الإشراف على أمن الطيران والتسهيلات؛**

٥- **تشجع 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؛**



- ٦- **توجه** المجلس إلى ضمان أن تؤدي الإيكو 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 اللازمة للخطة في إطار الميزانية العادية للمكاتب الإقليمية ذات الصلة تبعاً لذلك؛
- ٧- **توجه** المجلس إلى تنفيذ خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا بما يتماشى مع مبادئ خطة الأعمال وممارسات إدارة البرنامج والموارد المتاحة؛
- ٨- **توجه** المجلس إلى رصد وقياس حالة التنفيذ في منطقة أفريقيا والمحيط الهندي على مدى ثلاث سنوات وتقديم تقرير بشأن التقدم المحرز إلى الدورة المقبلة للجمعية العمومية.
- ٩- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٩-٣٨.

#### **القرار رقم ٤٠-٢٤: البيان الموحد بسياسات الإيكو 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 الإيكو إلى الدول، والممولة من الميزانية العادية و/أو الصناديق الطوعية، والمنفذة بواسطة أي إدارة أو مكتب وفقاً لطبيعة المشروع ومدته؛

**فإن الجمعية العمومية:**

- ١- **تقرر** أن مرفقات هذا القرار تشكل البيان الموحد بسياسات الإيكو للتعاون الفني والمساعدة الفنية كما كانت عند انتهاء الدورة الأربعين للجمعية العمومية.
- ٢- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٩-١٦.

#### **المرفق (أ)**

#### **برنامجا الإيكو للتعاون الفني والمساعدة الفنية**

لما كان نمو وتحسين الطيران المدني يشكل إسهاماً قوياً في التنمية الاقتصادية للدول.

ولما كان الطيران المدني يمثل عنصراً مهماً للتقدم التكنولوجي والاقتصادي والاجتماعي والثقافي في جميع البلدان، لا سيما البلدان النامية، وللتعاون فيما بينها على المستوى شبه الإقليمي والإقليمي والعالمي.

ولما كان بوسع الإيكو أن تساعد الدول على تقديم طيرانها المدني والنهوض في الوقت ذاته بتحقيق الأهداف الاستراتيجية.

ولما كان القرار رقم 222 (IX)A 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 للإيكو 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** القرار ٣٩-٢٣ قد حث الدول الأعضاء والصناعة والمؤسسات المالية والجهات المانحة وأصحاب المصلحة الآخرين على التنسيق والتعاون فيما بينهم ودعم تنفيذ أنشطة المساعدة بما يتماشى مع الأولويات العالمية والإقليمية التي حددتها الإيكاو، بما يجنب ازدواج الجهود؛

**ولما كان** المجلس قد وافق على إعطاء إدارة التعاون الفني مزيداً 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 الفني إلى البرنامج العادي.

## فإن الجمعية العمومية:

### برنامجا التعاون الفني والمساعدة الفنية

- ١- تسلم 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 تتخذ 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 لصلاحية 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 وامتنالها 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 تتخذ 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 وللسياسات واللوائح الوطنية السارية ذات الصلة التي تصدرها الدولة المتلقية.

### اتفاقات التعاون الفني والمساعدة الفنية

١٤- **تؤكد من جديد** على أن تستخدم الإيكاو في إطار برنامجها 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- **تنظر 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 بمبالغ كبيرة على تجهيزات الطيران الأرضية توخيا 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 الملائم 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- **تسليم** 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 للأمانة العامة بأن تتلقى بإسم برنامجي الإيكافو للتعاون الفني والمساعدة الفنية المساهمات المالية أو العينية التي 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 للإيكافو عن طريق صناديق التبرعات الخاصة بالإيكافو 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 الإيكافو لأنها تمكنهم من المشاركة في تنفيذ مشاريع الإيكافو 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 الإيكافو 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 الإيكافو الاستراتيجية.

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

ولما كانت الحاجة ملحة إلى إجراء المتابعة والتصحيح الفعال فيما يتعلق بنهج الرصد المستمر في إطار برنامج الإيكافو 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 للإيكافو أن تقدم الدعم الأولي إلى الدول التي تحتاج إلى المساعدة لسد الثغرات التي كشفها نهج الرصد المستمر في إطار برنامج الإيكافو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وبعثة التحقق المنسقة التابعة للإيكافو وبرنامج الإيكافو العالمي لتدقيق أمن الطيران.

ولما كان قيام إدارة التعاون الفني أو أي طرف آخر خارج الإيكافو بتنفيذ المشاريع مع الالتزام تماماً بالقواعد والتوصيات الدولية يسفر عن تعزيز جوهرية 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 من خلال إدارة التعاون الفني 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- **توجّه 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- **توجّه 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)، وتحث المجلس على أن يواصل إعطاء أسبقية عالية لإدارة وتنفيذ هذه المشاريع من خلال برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية لأن فوائد هذه المشاريع عظيمة.**

٣- **تطلب إلى الأمانة العامة أن تعزز تطبيق المنظمة لنهج شامل حيال أنشطة الدعم الفني الهادفة بغية بناء نظم رقابة قوية ومستدامة في الدول؛**

٤- **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.**

٥- **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.**

٦- **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.**

٧- **توجّه 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.**

٨- **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.**

٩- **تطلب إلى الأمانة العامة أن تشجع الاستخدام الواسع النطاق لمؤشرات الأداء من أجل إجراء تقييم موضوعي لتأثير أنشطة التعاون الفني والمساعدة الفنية على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو.**

١٠- **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.**

١١- **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.**

#### القرار ٤٠-٢٥: تنفيذ استراتيجيات بناء القدرات والتدريب في مجال الطيران

لما كان تطوير الطيران العالمي المتصل بالاستدامة والسلامة والأمن يعتمد على إتاحة الموظفين والمشرفين والمديرين المؤهلين والأكفاء من أجل أعمال التشغيل والصيانة والتخطيط والتنسيق والإدارة والإشراف في ما يتعلق بجميع العمليات المعقدة في مختلف المطارات والمجالات الجوية والطائرات ومرافق الصيانة، وما إلى ذلك؛

وبالنظر إلى أن مجلس منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) قد وافق على "سياسة الإيكاو للتدريب في مجال الطيران المدني" التي تحدد أهداف الإيكاو ودورها في التدريب على الطيران من أجل "دعم استراتيجيات تنمية الموارد البشرية التي تعدها الدول الأعضاء وأوساط الطيران لضمان توافر العدد الكافي من العاملين المؤهلين والأكفاء لتشغيل وصون وإدارة نظم النقل الجوي الحالية والمستقبلية فضلاً عن المعايير الدولية المتصلة بالسلامة، وسعة وكفاءة الملاحة الجوية، والأمن والتسهيلات، والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي، وحماية البيئة؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن تساعد الإيكاو الدول الأعضاء على تحسين مستوى كفاءة موظفي الطيران وصونه من خلال أنشطة التدريب التابعة للإيكاو، وذلك لضمان أن يكون لدى الدول الأعضاء في الإيكاو ما يكفي من الموارد البشرية والقدرة على تنفيذ أحكام الإيكاو وبرامجها.

٢- تقرر أن تسترشد أنشطة التدريب التابعة للإيكاو بالمبادئ التالية:

- أ) تقع على الدول الأعضاء المسؤولية عن تأهيل المهنيين العاملين في مجال الطيران؛
- ب) ينبغي إيلاء الأولوية القصوى لأنشطة التعلم التي تدعم تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وبرامج الإيكاو باستخدام التدريب القائم على الكفاءة ونهج تصميم النظم التعليمية؛
- ج) ينبغي للإيكاو أن تقدم المشورة إلى مشغلي مرافق التدريب ولكن دون أن تشارك في تشغيل هذه المرافق؛
- د) إعطاء أولوية رفيعة لدعم برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران التابع للإيكاو وتنفيذ استراتيجيات وأطر إدارة الأداء البشري والمواهب البشرية التي تشمل اجتذاب الجيل القادم وتدريبه وتنشئته ورعايته والاحتفاظ به؛
- هـ) ينبغي أن تُرشد وتدعم أنشطة برنامج التدريب العالمي على الطيران فرص التدريب والتعلم التي تتيحها الإيكاو للدول لضمان جودة النتائج وتوحيدها وفعاليتها وكفاءتها؛
- و) ينبغي للأمانة العامة للإيكاو أن تعمل على تعزيز الاستدامة الذاتية لأنشطة برنامج التدريب العالمي على الطيران عبر توفير هيكل واضح لإدارته، يشمل آليات من أجل المهام المالية والفنية والإدارية ومؤشرات الأداء الرئيسية من أجل دعم احتياجات الدول للتعلم والتنمية.

٣- تحث الدول على تبادل خططها الاستراتيجية التي تتناول التعلم والتطوير في مجال الطيران، بما في ذلك التطبيق العملي لخريطة طريق التدريب وبناء القدرات في مجال الطيران التي وضعتها الإيكاو، ومساعدة بعضها لبعض من أجل تحقيق الوصول الأمثل إلى أنشطة التعلم من أجل المهنيين العاملين في مجال الطيران لديها؛



#### ٤- مناقشة الدول من أجل ما يلي:

- أ) تشجيع تنفيذ رابطات التعلم والتنمية في مجال الطيران؛
- ب) تبني شراكات بشأن المسائل المتصلة بالتدريب والتعلم من خلال التعاون وتبادل المعارف على الصعيد الإقليمي، ويشمل ذلك، على سبيل المثال لا الحصر، تبادل المتاح من موارد التدريب والمدربين ومصممي المناهج التدريبية وأدوات الدورات التدريبية وإعداد قائمة بخبراء التدريب على الطيران.

٥- **تعطي تعليمات** إلى المجلس بإنشاء آلية رصد وتقييم لمعالجة جودة وكفاءة وفعالية أنشطة الإيكاو بشأن التدريب العالمي على الطيران، وتقديم تقرير إلى الدول الأعضاء وفقاً لذلك.

#### الممارسات المرتبطة بذلك

١- ينبغي للمجلس أن يعزز المساعدة المقدمة إلى الدول الأعضاء فيه من أجل مواءمة مستويات كفاءة المهنيين العاملين في مجال الطيران، بما في ذلك وضع أطر للكفاءة لجميع الوظائف المتصلة بالطيران. وينبغي أن تستند هذه الجهود إلى ما يلي:

- أ) تحليل البيانات لتحديد الاحتياجات الوظيفية والأداء البشري المتوقع والأولويات والاحتياجات؛
- ب) تحديد الاحتياجات التدريبية اللازمة من أجل تنفيذ أحكام الإيكاو؛
- ج) نهج التدريب القائم على الكفاءة.

#### القرار ٤٠-٢٦: النقل الفضائي التجاري

لما كانت المادة الرابعة والأربعون من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" تنص على أنه ضمن غايات وأهداف الإيكاو العمل على تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وعلى تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي من أجل تلبية احتياجات شعوب العالم إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والاقتصاد؛

ولما كانت المادة السابعة والثلاثون من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" تنص على أن "...تقوم منظمة الطيران المدني الدولي من وقت لآخر، وحسب الضرورة، باعتماد وتعديل القواعد القياسية والتوصيات الدولية والإجراءات الدولية الموصى بها والتي تتعلق [...] بجميع المسائل الأخرى التي تتصل بسلامة الملاحة الجوية وانتظامها وفعاليتها، حسبما تدعو إليه الحاجة من وقت لآخر."

ولما كان المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية قد نظر في الجوانب الفنية للنقل الفضائي التجاري، لا سيما تداخله مع الطيران وحيث إن المجلس قد اعتمد توصية المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية بشأن النقل الفضائي التجاري؛

وإقراراً بالعلاقة المتداخلة بين مبادئ قانون الجو الدولي والفضاء الخارجي من حيث النقل الفضائي التجاري؛

وإقراراً بأهمية تكليف الإيكاو فيما يتعلق بالآتي: استيعاب النقل الفضائي التجاري في المجال الجوي؛ والاستخدام المشترك للبنية الأساسية؛ والمواقع المشتركة للمطارات والموانئ الفضائية؛ واستخدام الطائرات للإطلاق؛ ومراحل طيران المركبات الفضائية التي تستخدم الاحتكاك بالغلاف الجوي لاستحداث القدرة على الرفع؛

واعترافاً بالحاجة إلى العمل عن كثب مع مختلف كيانات الأمم المتحدة، وخاصة مكتب شؤون الفضاء الخارجي التابع للأمم المتحدة ولجنة الأمم المتحدة لاستخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية.

**فإن الجمعية العمومية:**

**تقرر ما يلي:**

١- **تؤكد** من جديد على الدور الذي تضطلع به الإيكاو في إعداد إرشادات السياسات في المجالات التي تتداخل فيها عمليات النقل الفضائي التجاري مع الطيران المدني الدولي بالتنسيق مع مكتب شؤون الفضاء الخارجي التابع للأمم المتحدة؛

٢- **توجه** المجلس بتكليف الأمانة العامة بأن تتشاور مع الدول بشأن الدور الذي تضطلع به الإيكاو وبأن تواصل التنسيق مع الدول والمنظمات الحكومية وغير الحكومية والقطاع الخاص والأوساط الأكاديمية والوكالات المختصة التابعة لمنظومة الأمم المتحدة لرصد تقدم وتطور النقل الفضائي التجاري ومعالجة القضايا الناشئة، بما في ذلك التأثير على العمليات المدنية الدولية دون المدارية.

واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/126، المقدمة من الاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)، واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) ونظرت في المخاوف بشأن التأثير المستمر لعمليات النقل الفضائي التجاري على الوصول إلى المجال الجوي وطلب إضفاء الطابع الرسمي على عملية وضع أحكام لدمج عمليات النقل الفضائي التجاري في المجال الجوي المراقب. وأشارت اللجنة إلى أن هذا الموضوع قد نوقش بالفعل خلال المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية الذي خلص آنذاك إلى أنه ليست لدى أي دولة من دول الإيكاو أحكام ناضجة يمكن أن تشكل أساساً لوضع هذه الأحكام. بيد أن المؤتمر شجّع الدول بالفعل على تبادل أي ممارسات ذات صلة فيما يتعلق بالتداخل ما بين العمليات الفضائية والجوية، بما يحفظ أعلى درجات السلامة الممكنة. ووافقت اللجنة على موقف المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية.

**الابتكار**

أقرت ورقة العمل A40-WP/14، المقدمة من المجلس، بأن التكنولوجيات والمفاهيم الجديدة في العمليات متاحة بشكل سريع الآن في قطاع الطيران بأكمله. وتحمل هذه الابتكارات إمكانات كبيرة في تحسين سلامة وأمن واستدامة الطيران وإمكانية الانتفاع بخدماته والقدرة على تحمل تكاليفه في جميع أنحاء العالم. كما أنها يمكن أن تؤدي إلى عمليات أكثر كفاءة وأكثر بساطة من حيث تنظيم الطيران. لذلك فإنه من الأهمية بمكان أن يتخذ قطاع الطيران المدني الدولي العالمي إجراءات في الوقت المناسب لرصد وتقييم هذه التطورات حتى تتمكن هذه الأخيرة من تحقيق فوائدها المحتملة، وأن تقوم الإيكاو بذلك بطريقة تضمن عدم ترك أي بلد وراء الركب منذ البداية. ووافقت اللجنة على التقييم المقدم في ورقة العمل A40/WP/14. وأشارت اللجنة إلى أن ميزانية المنظمة محدودة وأن ذلك يمثل عقبة كبيرة أمام قدرتها على مواكبة الابتكارات. ووافقت اللجنة على ضرورة إجراء تقييم لأسلوب الإيكاو فيما يتعلق باستيعاب الابتكار.

واستعرضت اللجنة ورقة العمل A40-WP/113، المقدمة من فرنسا وإيطاليا والسويد، وسلّمت بأن قطاع الطيران يشهد تغييرات ما فتئت تتسارع من حيث التكنولوجيا والتهديدات وتوقعات الجمهور وأن الدول والمنظمة تجد صعوبة متزايدة في مواكبة تسارع هذه التطورات. وأوصت بأن من شأن الارتباط الوثيق بصناعة الطيران، ليس على مستوى الخبراء فحسب بل أيضاً على المستوى الاستراتيجي، أن يمكّن الدول والمنظمة من التصرف بسرعة أكبر.

ولئن وافقت اللجنة على مضمون الورقة، وهو أن الارتباط الوثيق بالصناعة على المستوى التنفيذي يمكن أن ينطوي بالفعل على فوائد للمنظمة، فقد أشارت إلى ضرورة تحديد اختصاصات واضحة لمثل هذا الارتباط، وأن الأمر يتطلب المزيد من الدراسة والتفكير. وفي هذا السياق، لم تؤيد اللجنة مشروع قرار الجمعية العمومية بصياغته الحالية. ومع ذلك، وافقت اللجنة على ضرورة تكثيف الحوار بين الصناعة والإيكاو وأنه ينبغي توجيه المجلس لمعالجة هذه المسألة. وتمشياً مع هذا الاتجاه، وافقت اللجنة على إضافة فقرة إضافية إلى المنطوق لتحل الإشكال في مشروع القرار الوارد في ورقة العمل A40-WP/14.

#### القرار ٤٠-٢٧: الابتكار في مجال الطيران

**لما كانت** المادة الرابعة والأربعون من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" 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** المادة السابعة والثلاثون من الاتفاقية تنص على أن تقوم الإيكاو من وقت إلى آخر، حسب الضرورة، باعتماد وتعديل القواعد القياسية والتوصيات الدولية والإجراءات الدولية الموصى بها التي تتصل بالمسائل الآتية [...] وكذلك المسائل الأخرى التي تتصل بسلامة الملاحة الجوية وانتظامها وفعاليتها، حسبما تدعو إليها الحاجة من وقت إلى آخر؛

**ولما كان** العديد من مؤتمرات الإيكاو قد أقر بالفوائد والتحديات الحقيقية والمحتملة التي قد تتأتى عن الابتكار بالنسبة إلى سلامة النقل الجوي وكفاءته وأمنه وتسهيلاته واستدامته الاقتصادية والبيئية وبأنه ينبغي منح الدول الأعضاء فرصة جني هذه الفوائد بطريقة لا تترك أي بلد وراء الركب؛

**وإذ تدرك** أن أحكام الإيكاو تنطبق على جميع المنتفعين بالمجال الجوي المدني، وأن غياب النشاط المعياري على الصعيد العالمي من شأنه إعاقة تحقيق الحلول التكنولوجية المبكرة والحلول دون تبلور فوائدها في مجال الطيران؛ ولهذا الغرض، يمكن للإيكاو الاستفادة من التفاعل المتواصل مع القطاع للتعرف إلى آخر التطورات التكنولوجية وإدماجها في الوقت المناسب؛ **وتدرك** أن طبيعة الابتكارات ووتيرتها تتطلب من الجهات التنظيمية على المستويات الوطنية والإقليمية والعالمية الاستفادة من المنهجيات الجديدة التي تيسر تقدير وتقييم التطورات التكنولوجية في الوقت المناسب؛

#### فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تحث** جميع الدول الأعضاء التي لديها تجربة في تيسير إدماج الابتكار في مجال الطيران المدني والتي طورت أساليبها التنظيمية لتحسين تقدير تلك الابتكارات وتطبيقها على أن توفر تجربتها للدول الأخرى عبر الإيكاو؛
- ٢- **توجّه** المجلس بتقييم مدى الحاجة إلى تطوير إجراءات المنظمة، بما في ذلك أساليب عملها مع القطاع، بالإضافة إلى الموارد اللازمة، من أجل مواكبة وتيرة تطوير الابتكارات التي تؤثر على التنمية المستدامة للطيران المدني؛
- ٣- **توجّه** المجلس، بناءً على الاستنتاجات المنبثقة عن التقييم الذي سيجري وفقاً للفقرة ٢ من منطوق القرار، بالقيام، إذا كان ذلك ملائماً وضرورياً، بإعداد سياسات رفيعة المستوى من أجل معالجة نتائج التقييم المذكور أعلاه، وبالتالي توفير إطار عام من شأنه أن يساعد في ضمان وضع السياسات والقواعد القياسية العالمية التي تدعم التحسين المتواصل للسلامة والكفاءة والأمن والتسهيلات والأداء الاقتصادي والبيئي في الوقت المناسب؛

٤- **توجّه المجلس** بأن يكلف الأمانة العامة باستمرار التواصل مع الدول والمنظمات الحكومية وغير الحكومية والقطاع الخاص والأوساط الأكاديمية والهيئات المعنية في منظومة الأمم المتحدة، من أجل إقامة حوار شامل على الصعيد الاستراتيجي من شأنه تشجيع المزيد من التعاون وتبادل الخبرات فيما يتعلق بالابتكار؛

**توجّه المجلس** بالنظر على وجه السرعة في تشكيل هيئة رفيعة المستوى مع الصناعة لتقديم المشورة الاستراتيجية بانتظام إلى المجلس بشأن الابتكار في مجال الطيران.

#### **القرار ٤٠-٢٨: البيان الموحد بسياسات الإيكاو 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 الإيكاو المستمرة في المجال القانوني، والمستكملة على النحو الذي كانت عليه تلك السياسات عند ختام الدورة الأربعين للجمعية العمومية؛

٢- **تقرر** أنها ستواصل في كل دورة عادية لها اعتماد بيان موحد لسياسات الإيكاو المستمرة في المجال القانوني؛

٣- **تعلم** أن هذا القرار يلغي القرار: ٣٩-١١ 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 مصحوبا بتقرير مشروع أي اتفاقية تعتبر اللجنة القانونية أنه جاهز للتقديم إلى 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 يري 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 الإيكو الدولية

##### إن الجمعية العمومية:

إذ تذكر بقرارها ٣٩-١١، 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 البروتوكولين اللذين يعدلان المادتين ٥٠ (أ) و ٥٦ المعتمدتين في ٢٠١٦، والفقرتين الختاميتين (المتعلقتين بالنصين العربي والصيني)؛

وتلاحظ أيضاً أنه في حين يوجد عدد كبير من الدول الأطراف في البروتوكولين اللذين يدخلان المادتين ٣ مكرر و ٨٣ مكرر من اتفاقية شيكاغو، لا تزال هناك حاجة لإحراز المزيد من التقدم في التصديق على هذين البروتوكولين؛

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 تلك 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؛

وتحث 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 ٢٠١٦، في أقرب وقت ممكن؛

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

**وتحت** كل الدول المتعاقدة التي لم تصدق بعد على الوثائق الأخرى لقانون الجو الدولي، وخصوصاً 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، والبروتوكولين بشأن النص الرسمي الخماسي اللغات (١٩٩٥) والنص الرسمي السداسي اللغات (١٩٩٨) من اتفاقية شيكاغو على القيام بذلك في أقرب وقت ممكن؛

**وتحت** 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؛

**وتطلب** 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؛

**وترحب** باستحداث دورة تدريبية لمنظمة الطيران المدني الدولي في قانون الجو الدولي في عام ٢٠١٧ بهدف تمكين ممثلي إدارات الطيران المدني والمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية من دعم مؤسساتهم في تنفيذ قانون الجوي؛

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

**تحت** 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 قطيط للمنح الدراسية الجامعية العليا.

## **المرفق (هـ)**

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

#### **إن الجمعية العمومية:**

**إدراكاً 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؛

**وإذ تلاحظ** الزيادة الملموسة في عدد وخطورة الوقائع المبلغ عنها والتي ارتكبتها على متن طائرات ركاب مشاغبون وغير 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 وعدم 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 وعدم انضباط على متن الطائرات المسجلة في دول أخرى؛

**وتحيط علماً** بأن الدول اعتمدت خلال المؤتمر الدولي بشأن قانون الجو المنعقد في مونتريال في ٤/٤/٢٠١٤ "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 والمشاغبين" الذي صدر في عام ٢٠٠٢؛

**وتلاحظ كذلك** نشر وثيقة الإيكاو Doc 10117 – "دليل الجوانب القانونية للمسافرين غير المنضبطين والمشاغبين"، الذي يتضمن التغييرات التي تترتب على اعتماد بروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤ ويتضمن قائمة بالجرائم والأعمال التي من الأرجح أن ترتكب على متن الطائرات من قبل الركاب غير المنضبطين والمشاغبين؛

**لهذا:**

**تحث** جميع الدول المتعاقدة على أن تعتمد بأسرع ما يمكن قوانين وقواعد وطنية تعالج بفاعلية مشكلة غير المنضبطين والمشاغبين مع مراعاة الإرشادات الواردة في "دليل الإيكاو بشأن الجوانب القانونية للمسافرين غير المنضبطين والمشاغبين" (Doc 10117)، وأن تدرج فيها إلى أقصى حد ممكن عملياً أحكام التشريع النموذجي الواردة أدناه؛

**وتدعو** جميع الدول المتعاقدة إلى أن تقدم إلى سلطاتها المختصة، بغرض المحاكمة أو تطبيق الإجراءات الإدارية أو أي شكل آخر من أشكال الإجراءات القانونية، جميع الأشخاص الذين تتوافر لديها أسس معقولة لاعتبارهم ممن ارتكبوا أيّاً من الجرائم والأفعال المنصوص عليها في القوانين والقواعد الوطنية الصادرة على هذا النحو ويدخل في اختصاص تلك السلطات بموجب هذه القوانين والقواعد؛

**وتشجع** الدول التي لم تفرض بعد عقوبات مدنية وإدارية لمعالجة الأفعال أو الجرائم الأقل خطورة المتعلقة بسلوك غير منضبط ومشاغب على متن الطائرات أن تفعل ذلك بطريقة سريعة وفعالة.

**تشريع نموذجي بشأن بعض الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات**

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

يعد مرتكبا لجريمة كل من يقوم بأحد الأفعال التالية على متن طائرة ما:

- (١) الاعتداء الجسماني أو التهديد بارتكاب مثل هذا الاعتداء ضد أحد أعضاء الطاقم؛
- (٢) الترهيب اللفظي أو التهديد ضد أحد أعضاء طاقم الطائرة إذا كان هذا الفعل تدخلا في أداء عضو الطاقم لمهامه أو يقلل من قدرته على أداء مهامه؛
- (٣) رفض اتباع التعليمات القانونية التي يصدرها تصدر عن قائد الطائرة أو بالنيابة عنه من أجل:
  - (أ) حماية سلامة الطائرة أو سلامة الأشخاص أو الممتلكات على متن الطائرة؛
  - (ب) 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**

- (١) يعد مرتكبا لجريمة كل من يقوم على متن أي طائرة 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 ، 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 الترهيب 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**

- يعد مرتكبا لجريمة كل من يقوم بارتكاب أحد الأفعال التالية على متن أي طائرة:
- (١) التدخين في دورة المياه أو في أي مكان آخر عندما يكون ذلك الفعل ممنوعا؛
  - (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.

## **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 (وبوجه خاص ميثاق الحقوق والالتزامات في إطار النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية)، وإرشادات الإيكاو ذات الصلة (وبوجه 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؛

**ولما كان** المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية قد استعرض في ٢٠١٨ حالة التكنولوجيات الحالية والمستقبلية التي تشكل عناصر تمكين لنظام الملاحة الجوية العالمي؛

#### **فإن الجمعية العمومية:**

١- **تقرّر** بأهمية البند رقم ٨ من برنامج العمل العام للجنة القانونية دراسة المسائل القانونية الدولية المتعلقة بالنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، 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).

### المرفق (ز)

**تعزيز قدرة وفاعلية الدول على تنفيذ معاهدات قانون الجو وتحديث القوانين والأنظمة الوطنية**

إذ تُذكر بالدور المهم للقانون (خصوصاً قانون الجو) لإنجاز الإيكاف لأهدافها وأغراضها ولقيام الإيكاف والدول الأعضاء وصناعة الطيران بالاستجابة بشكل فعال للفرص الجديدة والناشئة والتحديات والتهديدات التي تعترض تطور الطيران المدني الدولي؛

وإذ تعترف أن الدول الأعضاء يجب أن تضمن صياغة التشريع الملئم والأنظمة من أجل التنفيذ لأدوات قانون الجو وأحكام الإيكاف ذات الصلة، وأنها تطبق وفقاً لاتفاقية شيكاغو؛

وإذ تؤكد الدور المهم الذي يلعبه المستشارون القانونيون في الطيران المدني وممارسو قانون الجو في دعم دولهم ومنظماتهم لتنفيذ معاهدات قانون الجو وصياغة القوانين والأنظمة الوطنية وتحديثها وذلك لتنفيذ السياسات والمتطلبات التنظيمية الوطنية والإسهام في الالتزام بسيادة القانون؛

وإذ تعتبر أن المستشارين القانونيين يجب أن يواصلوا تحديث وتعزيز مهاراتهم وقدراتهم على تنفيذ مسؤولياتهم بفاعلية؛

وإذ ترحب بالمبادرة الأولى لمنتدى المستشارين القانونيين في الطيران المدني التي نظمتها الإيكاف واستضافتها سنغافورة في مايو/أيار ٢٠١٩، والتي مكّنت المستشارين القانونيين، لاسيما هؤلاء الذين يسهمون في منظمات تنظم الطيران المدني، للمشاركة في الآراء وتبادلها حول المسائل الجارية ذات الأهمية لمجتمع الطيران الدولي وبشأن تعزيز دعمهم لمنظماتهم ودولهم؛  
**فإن الجمعية العمومية:**

١- تشجع الدول الأعضاء التي لم تفعل ذلك بعد على إنشاء مراكز للمستشارين القانونيين المحليين وذلك لخدمة إدارات الطيران المدني فيها؛

٢- تشجع الدول الأعضاء على أن تستخدم ندوات الإيكاف وحلقات العمل التي تنظمها، ودورة القانون الجوي الدولي وغيرها من الأحداث المثيلة من أجل استمرار تدريب وتنمية مستشاريها القانونيين والنظر في استضافة هذه الأحداث من وقت لآخر في دولها وأقاليمها؛

٣- تدعو الدول الأعضاء إلى دعم مبادرة منتدى المستشارين القانونيين للطيران المدني والنظر في استضافة دورات تالية لهذا المنتدى فضلاً عن تشجيع وتسهيل المستشارين القانونيين بها على الاشتراك في المنتدى والإسهام فيه؛

٤- تطلب من الأمانة العامة أن تساعد الدول الأعضاء في تحقيق وحفظ القدرات الملزمة للمستشارين القانونيين للطيران المدني بما في ذلك من خلال تطوير إطار الكفاءة لتعزيز دورهم؛

٥- وتحت الدول الأعضاء على دعم عمل الإيكافو في المجال القانوني لتشجيع المشاركة النشطة لمستشاريها القانونيين في أعمال اللجنة القانونية، واللجان الفرعية ومجموعات المهام، واجتماعات الخبراء، وأفرقة العمل وغير ذلك من الهيئات المماثلة التي تنشأ لبحث مسائل الطيران المدني وإعداد حلول قانونية لها.

القرار ٤٠-٢٩: تأكيد إجراء المجلس فيما يتعلق بتحديد الاشتراكات في الصندوق العام والسلفات في صندوق رأس المال العامل للدول التي انضمت إلى الاتفاقية

إن الجمعية العمومية:

١- إذ تلاحظ:

أ) أن المادتين ٦-٩ و ٧-٥ من النظام المالي تتصان على أن يحدد المجلس، إذا لم تكن الجمعية العمومية في حالة انعقاد، أنصبة الاشتراكات والسلفات المقدمة لصندوق رأس المال العامل المقررة على أي دولة عضو جديدة، رهنا بالموافقة عليها أو تعديلها في الدورة التالية للجمعية العمومية؛

ب) أن المجلس قد تصرف وفقاً لذلك فيما يتصل بالدولة التي أصبحت عضواً في اتفاقية الطيران المدني الدولي بعد انعقاد الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية وحدد نصيبها المقرر على النحو الوارد أدناه؛

٢- يؤكد الإجراء الذي اتخذه المجلس بتحديد اشتراك الدولة وسلفتها في صندوق رأس المال العامل حسب النسبة المحددة التي تنطبق من التاريخ المحدد أدناه:

اسم الدولة	تاريخ العضوية	تاريخ استحقاق الاشتراك	نسبة الاشتراك المقررة
توفالو	٢٠١٧/١١/١٨	٢٠١٧/١٢/١	٠,٠٦٪
دومينيكا	٢٠١٩/٤/١٣	٢٠١٩/٥/١	٠,٠٦٪

القرار ٤٠-٣٠: الاشتراكات المقررة في الصندوق العام للسنوات ٢٠٢٠ و ٢٠٢١ و ٢٠٢٢

إن الجمعية العمومية:

• تقرر أن المبالغ المقررة على الدول الأعضاء للسنوات ٢٠٢٠ و ٢٠٢١ و ٢٠٢٢ عملاً بالمادة ٦١ من الفصل الثاني عشر من الاتفاقية ستُحدد وفقاً لما هو مبين أدناه.

الدول الأعضاء		مشروع جداول أنصبة الدول المتعاقدة للسنوات ٢٠٢٠ و ٢٠٢١ و ٢٠٢٢
	%	
أفغانستان	0.06	
ألبانيا	0.06	
الجزائر	0.11	
أندورا	0.06	
أنغولا	0.08	
أنتيغوا وبربودا	0.06	
الأرجنتين	0.70	
أرمينيا	0.06	
أستراليا	1.91	
النمسا	0.55	
أذربيجان	0.07	
جزر البهاما	0.06	
البحرين	0.09	
بنغلاديش	0.09	
بربادوس	0.06	
بيلاروس	0.06	
بلجيكا	0.70	
بليز	0.06	
بنن	0.06	
بوتان	0.06	
دولة بوليفيا المتعددة القوميات	0.06	
البوسنة والهرسك	0.06	
بوتسوانا	0.06	
البرازيل	2.27	
بروناي دار السلام	0.06	
بلغاريا	0.06	
بوركينا فاسو	0.06	
بوروندي	0.06	
الرأس الأخضر	0.06	

الدول الأعضاء	مشروع جداول أنصبة الدول المتعاقدة للسنوات ٢٠٢٠ و ٢٠٢١ و ٢٠٢٢
كمبوديا	0.06
الكاميرون	0.06
كندا	2.51
جمهورية أفريقيا الوسطى	0.06
تشاد	0.06
شيلي	0.41
الصين	11.39
كولومبيا	0.32
جزر القمر	0.06
الكونغو	0.06
جزر كوك	0.06
كوستاريكا	0.06
كوت ديفوار	0.06
كرواتيا	0.06
كوبا	0.06
قبرص	0.06
الجمهورية التشيكية	0.24
جمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية	0.06
جمهورية الكونغو الديمقراطية الشعبية	0.06
الدنمارك	0.42
جيبوتي	0.06
دومينيكا	0.06
الجمهورية الدومينيكية	0.06
اكوادور	0.07
مصر	0.23
السلفادور	0.06
أريتريا	0.06
غينيا الاستوائية	0.06
استونيا	0.06

الدول الأعضاء	الدول المتعاقدة للسنوات ٢٠٢٠ و ٢٠٢١ و ٢٠٢٢	مشروع جداول أنصبة
اسواتيني	0.06	
اثيوبيا	0.22	
فيجي	0.06	
فنلندا	0.41	
فرنسا	3.66	
غابون	0.06	
غامبيا	0.06	
جورجيا	0.06	
ألمانيا	5.08	
غانا	0.06	
اليونان	0.28	
غرينادا	0.06	
غواتيمالا	0.06	
غينيا	0.06	
غينيا بيساو	0.06	
غيانا	0.06	
هايتي	0.06	
هندوراس	0.06	
هنغاريا	0.23	
آيسلندا	0.08	
الهند	0.95	
اندونيسيا	0.59	
جمهورية إيران الاسلامية	0.34	
العراق	0.10	
آيرلندا	0.72	
اسرائيل	0.43	
ايطاليا	2.44	
جامايكا	0.06	
اليابان	6.64	
الأردن	0.06	

الدول الأعضاء	مشروع جداول أنصبة الدول المتعاقدة للسنوات ٢٠٢٠ و ٢٠٢١ و ٢٠٢٢
كازاخستان	0.15
كينيا	0.06
كيريباتي	0.06
الكويت	0.21
قيرغيزستان	0.06
جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية	0.06
لاتفيا	0.06
لبنان	0.06
ليسوتو	0.06
ليبيريا	0.06
ليبيا	0.06
ليتوانيا	0.06
لوكسمبورج	0.28
مدغشقر	0.06
مالاوي	0.06
ماليزيا	0.52
ملديف	0.06
مالي	0.06
مالطة	0.06
جزر المارشال	0.06
موريتانيا	0.06
موريشيوس	0.06
المكسيك	1.10
ولايات ميكرونيزيا الموحدة	0.06
موناكو	0.06
منغوليا	0.06
مونتينيغرو	0.06

الدول الأعضاء	مشروع جداول أنصبة الدول المتعاقدة للسنوات ٢٠٢٠ و ٢٠٢١ و ٢٠٢٢
المغرب	0.12
موزامبيق	0.06
ميانمار	0.06
ناميبيا	0.06
ناورو	0.06
نيبال	0.06
مملكة هولندا	1.43
نيوزيلندا	0.34
نيكاراغوا	0.06
النيجر	0.06
نيجيريا	0.18
مقدونيا الشمالية	0.06
النرويج	0.66
عمان	0.15
باكستان	0.16
بالاو	0.06
بنما	0.12
بابوا غينيا الجديدة	0.06
باراغواي	0.06
بيرو	0.19
الفلبين	0.35
بولندا	0.60
البرتغال	0.37
قطر	1.05
جمهورية كوريا	2.21
جمهورية مولدوفا	0.06
رومانيا	0.15
الاتحاد الروسي	2.23
رواندا	0.06



مشروع جداول أنصبة  
الدول المتعاقدة للسنوات  
٢٠٢٠ و ٢٠٢١ و ٢٠٢٢

الدول الأعضاء	
سانت كيتس ونيفيس	0.06
سانت لوسيا	0.06
سانت فنسنت وجرينادين	0.06
ساموا	0.06
سان مارينو	0.06
ساو تومي وبرينسيبي	0.06
المملكة العربية السعودية	1.04
السنغال	0.06
صربيا	0.06
سيشل	0.06
سيراليون	0.06
سنغافورة	0.93
سلوفاكيا	0.11
سلوفينيا	0.06
جزر سليمان	0.06
الصومال	0.06
جنوب أفريقيا	0.29
جنوب السودان	0.06
اسبانيا	1.78
سرى لانكا	0.08
السودان	0.06
سورينام	0.06
السويد	0.67
سويسرا	1.01
الجمهورية العربية السورية	0.06
طاجيكستان	0.06
تايلند	0.58
تيمور - ليشتي	0.06
توغو	0.06

الدول الأعضاء	مشروع جداول أنصبة الدول المتعاقدة للسنوات ٢٠٢٠ و ٢٠٢١ و ٢٠٢٢
تونغا	0.06
ترينيداد وتوباغو	0.06
تونس	0.06
تركيا	1.60
تركمانستان	0.06
توفالو	0.06
أوغندا	0.06
أوكرانيا	0.08
الإمارات العربية المتحدة	2.17
المملكة المتحدة	4.19
جمهورية تنزانيا المتحدة	0.06
الولايات المتحدة	20.50
أوروغواي	0.06
أوزبكستان	0.06
فانواتو	0.06
جمهورية فنزويلا البوليفارية	0.51
فيتنام	0.18
اليمن	0.06
زامبيا	0.06
زيمبابوي	0.06
	<b>100.00</b>

القرار ٤٠-٣١: صندوق رأس المال العامل

إن الجمعية العمومية:

١- اذ تلاحظ:

أ) أن المجلس قد قدم وفقا للقرار ٣٩-٣٣ تقريرا 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 شكلا عقبة متفاقمة تحول دون تنفيذ برنامج العمل وتزعزع الوضع المالي؛
- (ج) أن الاتجاهات الماضية تدلّ على أنه لا توجد مجازفة كبيرة بعدم كفاية مستوى صندوق رأس المال العامل لتغطية الاحتياجات في المستقبل المنظور؛
- (د) أن الخبرة أظهرت بشكل عام أن الاشتراكات لا تدفع في بداية سنة استحقاقها وأن الإيكاف لا يمكنها أن تعمل على الالتزام بدفع الاشتراكات حتى في نهاية سنة استحقاق الدفع، وأن عدم وفاء بعض الدول الأعضاء بالتزاماتها المالية في إطار اتفاقية شيكاغو بهذه الصورة غير المقبولة يؤدي إلى أزمة مالية محتملة في المنظمة قد يكون لها وقع على كل الدول الأعضاء؛
- (هـ) أنه مادام التدفق النقدي غير مؤكد فإن الإيكاف ستلجأ إلى صندوق رأس المال العامل كاحتياط يمكنها الاعتماد عليه للوفاء بالتزاماتها النقدية الحتمية؛
- (و) أن المجلس استعرض الوضع المالي للمنظمة ومستوى صندوق رأس المال العامل في فبراير ٢٠١٩ ولاحظ أنه لم تكن هناك حاجة لاستخدام الصندوق خلال عام ٢٠١٨.

٢- تقرر ما يلي:

- (أ) أن يظل مستوى صندوق رأس المال العامل عند مبلغ ٨ ملايين دولار أمريكي؛
- (ب) أن يواصل المجلس رصد مستوى صندوق رأس المال العامل في موعد أقصاه شهر نوفمبر من السنوات ٢٠٢٠ و ٢٠٢١ و ٢٠٢٢ ليقرر ما إذا كانت هناك حاجة ملحة لزيادته أثناء السنة الجارية أو في السنة اللاحقة؛
- (ج) أن لا يتجاوز مستوى صندوق رأس المال العامل ١٠ ملايين دولار أمريكي إذا قرر المجلس أن الحاجة تستدعي زيادته، وذلك رهنا بالزيادات الناتجة عن السلفيات التي تدفعها الدول الحديثة العضوية في المنظمة بعد الموافقة على جدول الاشتراكات. وسوف يستند هذا التعديل في صندوق رأس المال العامل إلى جدول الاشتراكات السارية للسنة التي يتم فيها إقرار زيادة مستوى صندوق رأس المال العامل؛
- (د) أن يصرح للأمين العام، بعد موافقة اللجنة المالية التابعة للمجلس، بتمويل الاعتمادات الاعتيادية والإضافية التي لا يمكن تمويلها من الصندوق العام وصندوق رأس المال العامل، عن طريق الاقتراض الخارجي للمبالغ اللازمة لسداد الالتزامات الفورية للمنظمة، وأن يطلب من الأمين العام رد هذه المبالغ في أسرع وقت يمكن، وألا يزيد مجموع الديون المستحقة على المنظمة نتيجة هذا الاقتراض على ٣ ملايين دولار كندي في أي وقت خلال الفترة الثلاثية.
- (هـ) أن يقدم المجلس إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية تقريراً عما يلي:
- (١) مدى كفاية مستوى صندوق رأس المال العامل في ضوء الخبرة المكتسبة في السنوات ٢٠١٩ و ٢٠٢٠ و ٢٠٢١؛
- (٢) ما إذا كان الوضع المالي للصندوق العام وصندوق رأس المال العامل ينطوي على الحاجة إلى تحميل أنصبة اشتراكات الدول الأعضاء قيمة العجز النقدي الناشئ عن التأخر في دفع الاشتراكات؛

٣) مدى ملاءمة مستوى سلطة الاقتراض.

و) أن القرار ٣٩-٣٣ لم يعد سارياً ويحل محله هذا القرار؛

٣- وتحت:

أ) جميع الدول الأعضاء على أن تدفع اشتراكاتها في أسرع وقت ممكن خلال السنة التي يستحق فيها دفع تلك الاشتراكات، وذلك للتقليل من احتمالات اضطراب المنظمة إلى السحب من صندوق رأس المال العامل واللجوء إلى الاقتراض الخارجي؛

ب) الدول الأعضاء المتأخرة في دفع اشتراكاتها على الوفاء بالتزاماتها نحو المنظمة في أسرع وقت ممكن، على النحو المطالب به في القرار ٣٩-٣١.

القرار ٤٠-٣٢: إقرار حسابات المنظمة عن السنوات المالية ٢٠١٦ و ٢٠١٧ و ٢٠١٨ والنظر في تقارير المراجعة الخاصة بها

حيث إن حسابات المنظمة للسنوات المالية ٢٠١٦ و ٢٠١٧ و ٢٠١٨ وتقارير مراجعة الحسابات عنها المقدّمة من ديوان الحسابات الإيطالي - العضو بالفريق المشترك للمراجعين الخارجيين لحسابات الأمم المتحدة والوكالات المتخصصة - بصفته المراجع الخارجي لحسابات الإيكاو، قد عُرضت على الجمعية العمومية بعد تعميمها على الدول الأعضاء؛

وحيث إن المجلس قد نظر في تقارير المراجعة وقَدّمها إلى الجمعية العمومية لكي تنظر فيها؛

وحيث إنه جرى استعراض المصروفات وفقاً للفقرة (و) من المادة ٤٩ من الفصل الثامن من الاتفاقية؛

فإن الجمعية العمومية

١- تحيط علماً بتقارير مُراجع الحسابات الخارجي عن البيانات المالية وتعليقات الأمانة العامة على

تقرير مُراجع الحسابات الخارجي للسنة المالية ٢٠١٦؛

٢- تحيط علماً بتقارير مُراجع الحسابات الخارجي عن البيانات المالية وتعليقات الأمانة العامة على

تقرير مراجع الحسابات الخارجي للسنة المالية ٢٠١٧؛

٣- تحيط علماً بتقارير مُراجع الحسابات الخارجي عن البيانات المالية وتعليقات الأمانة العامة على

تقرير مراجع الحسابات الخارجي للسنة المالية ٢٠١٨؛

٤- تقرّر البيانات المالية المدققة عن السنة المالية ٢٠١٦؛

٥- تقرّر البيانات المالية المدققة عن السنة المالية ٢٠١٧؛

٦- تقرّر البيانات المالية المدققة عن السنة المالية ٢٠١٨.

#### القرار ٤٠-٣٣: تعيين المراجع الخارجي للحسابات

##### إن الجمعية العمومية:

##### ١- اذ تلاحظ:

أ) أن النظام المالي ينص على أن يعين المجلس مراجعاً خارجياً لحسابات المنظمة، شرط أن تؤكد الجمعية العمومية هذا الإجراء؛

ب) أن المجلس استعرض الترشيحات التي قدمتها الدول الأعضاء في ٢٠١٩، ووافق على تعيين السيد ميشيل هيسو، رئيس مكتب مراجعة الحسابات الاتحادي السويسري، مراجعاً خارجياً لحسابات الإيكاو للسنوات المالية ٢٠٢٠ و ٢٠٢١ و ٢٠٢٢، وفقاً للمادة ١٣-١ من النظام المالي للمنظمة.

٢- تعرب عن خالص تقديرها للسيد جيوزيبي كولياندرو، رئيس هيئة التدقيق للشؤون الداخلية والدولية بديوان المحاسبة الإيطالي، والسيد رفائيل سكوتيري، رئيس ديوان المحاسبة الإيطالي، والسيد أنجيلو بوشيميا، رئيس ديوان المحاسبة الإيطالي لما قدموه للمنظمة من خدمات رفيعة المستوى بصفتهم مراجعين خارجيين لحساباتها (للفترة ٢٠١٤-٢٠١٩)، ولما قدموه أثناء تلك الفترة من مساعدة تعاونية فعالة لمسؤولي الإيكاو وهيئاتها؛

٣- تؤكد الإجراء الذي اتخذته المجلس بتعيين السيد ميشيل هيسو، رئيس مكتب مراجعة الحسابات الاتحادي السويسري، مراجعاً خارجياً لحسابات الإيكاو للسنوات المالية ٢٠٢٠ و ٢٠٢١ و ٢٠٢٢.

#### القرار ٤٠-٣٤: ميزانيات السنوات ٢٠٢٠-٢٠٢١-٢٠٢٢

أ- إن الجمعية العمومية، فيما يخص ميزانية السنوات ٢٠٢٠-٢٠٢١-٢٠٢٢، 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 ٢٠٢٠-٢٠٢١-٢٠٢٢؛

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 الإيكاو 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:

٢٠٢٢	٢٠٢١	٢٠٢٠	النفقات التقديرية
١٠ ٨٣٠ ٠٠٠	١٠ ٦٨٠ ٠٠٠	١٠ ٥٢٠ ٠٠٠	

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 ٢٠٢٠-٢٠٢١-٢٠٢٢، فإن المبالغ التالية الواردة بالدولار الكندي، التي تقتضي عرضاً مفصلاً للأموال، قد جرى التفويض بإنفاقها على البرنامج العادي وذلك وفقاً للنظام المالي ورهنأً بأحكام هذا القرار:

المجموع	2022	2021	2020	
				الاهداف الاستراتيجية (البرامج)
97,267,000	33,218,000	32,459,000	31,590,000	السلامة
61,712,000	21,396,000	20,569,000	19,746,000	سعة وكفاءة الملاحة الجوية
43,807,000	15,433,000	14,530,000	13,844,000	الأمن والتسهيلات
15,310,000	5,096,000	5,103,000	5,111,000	التنمية الاقتصادية للنقل الجوي
17,243,000	6,539,000	5,539,000	5,165,000	حماية البيئة
41,120,000	14,919,000	13,303,000	12,898,000	دعم البرنامج
46,255,000	15,856,000	15,442,000	14,957,000	التنظيم والإدارة
<b>322,715,000</b>	<b>112,457,000</b>	<b>106,946,000</b>	<b>103,312,000</b>	مجموع الاعتمادات الموافق عليها
320,414,000	111,754,000	106,336,000	102,324,000	تشغيل
2,301,000	703,000	610,000	988,000	رأسمال

٢- تمويل مجموع الاعتمادات الموافق عليها لكل سنة على حدة بالدولار الكندي، وفقاً لأحكام النظام المالي على النحو التالي:

Total	2022	2021	2020	
288,605,000	101,058,000	95,577,000	91,969,000	أ) الأنصبة المقررة على الدول
3,606,000	1,202,000	1,202,000	1,202,000	ب) المبالغ المستردة من صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والنش
28,946,000	9,648,000	9,648,000	9,649,000	ج) تحويلات من فائض الصندوق الفرعي لتحقيق الإيرادات
1,558,000	548,000	519,000	491,000	د) إيرادات متنوعة
<b>322,715,000</b>	<b>112,457,000</b>	<b>106,946,000</b>	<b>103,312,000</b>	<b>المجموع</b>

- انتهى -







