

طبعة مؤقتة

أكتوبر ٢٠٢٥

القرارات

التي اعتمدها الجمعية العمومية



الجمعية العمومية — الدورة الثانية والأربعون

مونتريال، ٢٣/٩/٢٠٢٥ — ٣/١٠/٢٠٢٥

منظمة الطيران المدني الدولي

القرارات المعتمدة خلال الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية

الطبعة المؤقتة

المحتويات

القرار	الصفحة
١-٤٢	الاحتفاء بمرور ثمانين عاماً على اتفاقية شيكاغو: إرث من الأعمال المنجزة في المجال القانوني..... 1
٢-٤٢	مخالفة الاتحاد الروسي لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي..... 2
٣-٤٢	مخالفة جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي..... 3
٤-٤٢	معالجة المخاطر التي تهدد الطيران المدني والناجمة عن مناطق النزاع..... 5
٥-٤٢	البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في المجال القانوني..... 6
٦-٤٢	تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية..... 14
٧-٤٢	دعم سياسة الإيكاو بشأن مسائل طيف الترددات اللاسلكية..... 18
٨-٤٢	البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة لوضع نُظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ إدارة الحركة الجوية..... 20
٩-٤٢	"البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة المتصلة تحديداً بالملاحة الجوية"..... 24
١٠-٤٢	التعاون الإقليمي والمساعدة بهدف سد الثغرات في مجال السلامة..... 41
١١-٤٢	استبدال الهالونات..... 44
١٢-٤٢	البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP-CMA)..... 46
١٣-٤٢	استراتيجية الحد من مخاطر الكوارث وآليات التصدي لها في قطاع الطيران..... 49
١٤-٤٢	تيسير الانتفاع بخدمات الطيران المدني الدولي..... 51
١٥-٤٢	تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم..... 53
١٦-٤٢	إعداد وتنفيذ أحكام خاصة بالتسهيلات - مكافحة الاتجار بالبشر..... 55
١٧-٤٢	بيان موحد بشأن سياسات الإيكاو المستمرة فيما يتعلق بالتسهيلات..... 56
١٨-٤٢	البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران..... 71
١٩-٤٢	معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني..... 88

٢٠-٤٢	بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضجيج	91
٢١-٤٢	البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ	109
٢٢-٤٢	بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)	124
٢٣-٤٢	البيان الموحد بسياسات الإيكاو في مجال التعاون الفني والمساعدة الفنية تنمية القدرات ودعم التنفيذ	132
٢٤-٤٢	الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران - تنمية المهارات في مجال الطيران حول العالم	142
٢٥-٤٢	الابتكار في مجال الطيران	143
٢٦-٤٢	البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي	145
٢٧-٤٢	ميزانيات السنوات ٢٠٢٦-٢٠٢٧-٢٠٢٨	161
٢٨-٤٢	الاشتراكات المقررة في الصندوق العام للسنوات ٢٠٢٦ و ٢٠٢٧ و ٢٠٢٨	165
٢٩-٤٢	صندوق رأس المال العامل	171
٣٠-٤٢	إقرار حسابات المنظمة عن السنوات المالية ٢٠٢٢ و ٢٠٢٣ و ٢٠٢٤ والنظر في تقارير المراجعة الخاصة بها	172
٣١-٤٢	تعديل النظام المالي	173
٣٢-٤٢	تعيين المراجع الخارجي للحسابات	177

القرارات المعتمدة خلال الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية

الطبعة المؤقتة

القرار ٤٢-١: الاحتفاء بمرور ثمانين عاماً على اتفاقية شيكاغو: إرث من الأعمال المنجزة في المجال القانوني

إن الجمعية العمومية:

حيث إن عام ٢٠٢٤ يصادف الذكرى الثمانين لاتفاقية شيكاغو، وحيث إن الإيكاو تولي أهمية كبيرة لسيادة القانون في الطيران المدني الدولي وتحرص على تعزيزه؛

وإذ تشير إلى أن اللجنة القانونية قد أدت دوراً حيوياً في وضع معاهدات متعلقة بقانون الجو الدولي وتطويرها وتعزيز المصادقة عليها؛

وإذ تلاحظ أن اللجنة القانونية قد أجرت دراسات بشأن المسائل الرئيسية المتعلقة بقانون الجو الدولي وساهمت في تطوير قطاع الطيران المدني وإكسابه قوة ومناعة؛

وإذ تلاحظ أيضاً أن الدول الأعضاء في الإيكاو تدعم عمل اللجنة القانونية من خلال تعيين خبراء قانونيين وطنيين للمساهمة في عدد كبير من فرق العمل ومجموعات الدراسة ومجموعات العمل والمننديات الأخرى التي تعمل على تنفيذ برنامج عمل اللجنة؛

وإذ تسلّم بالدعم القوي الذي قدّمته الأمانة العامة للإيكاو، لا سيما إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية في تسهيل عمل اللجنة القانونية، وبالتالي تطوير قانون الجو الدولي وتوحيده؛

وإذ تقرّ كذلك بالدور الحيوي الذي يضطلع به المستشارون القانونيون بهيئات الطيران المدني على الصعيد الوطني في تنفيذ مبادئ اتفاقية شيكاغو والقواعد الدولية التي تنصّ عليها وضمان توافق التنظيمات الوطنية مع الاتفاقية وملاحقتها؛

وإذ تسلّم أيضاً بالمساهمات الأساسية فيما يخص النواحي الفنية والسياسات العامة، والتي قدمتها هيئات الإيكاو الأخرى وخبرائها - بما في ذلك لجنة الملاحة الجوية ولجنة النقل الجوي ولجنة حماية البيئة في مجال الطيران وأفرقة ومجموعات الخبراء؛

وتصميماً منها على ضمان استمرار العمل القانوني في معالجة التحديات الحالية بفعالية وإعلاء سيادة القانون في قطاع الطيران المدني؛

فإن الجمعية العمومية، بمناسبة الذكرى الثمانين لاتفاقية شيكاغو:

- ١- تشيد بالجهات الفاعلة المتعددة الملتزمة بالنهوض بالجوانب القانونية في قطاع الطيران المدني؛
- ٢- تشدّد على المساهمة الأساسية للجنة القانونية للإيكاو في تطوير قطاع الطيران المدني؛
- ٣- تعترف بالدعم الكبير الذي تقدّمه الأمانة العامة للإيكاو ولا سيما إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية إلى اللجنة القانونية؛

- ٤- تقرّ بالمساهمات القيّمة للدول الأعضاء من خلال توفير خبراء قانونيين وطنيين للمشاركة في أعمال اللجنة القانونية؛
- ٥- تشدّد على الدور المهمّ الذي يضطلع به المستشارون القانونيون بهيئات الطيران المدني على الصعيد الوطني؛
- ٦- تؤكد مجدداً على أهميّة استمرار اللجنة القانونية في عملها لدراسة المسائل الجديدة والناشئة التي تؤثر على قانون الجوّ، وتعزيز تطوير قانون الجوّ الدولي وتدوينه وتنفيذه؛
- ٧- تدعو كلّ الدول الأعضاء إلى مواصلة دعمها للنشاط لعمل اللجنة القانونية والمجموعات التابعة لها من أجل تنفيذ برنامج عملها؛
- ٨- تدعو هيئات الإيكاو الفنية وأفرقة خبرائها إلى مواصلة العمل بشكل استباقي من أجل (أ) تحديد المسائل التي تتطلب تحليلاً قانونياً في بداية العمل الفني، و(ب) التنسيق مع اللجنة القانونية وإدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية لضمان النظر في الآثار القانونية بالتوازي مع التطوير الفني؛
- ٩- تحثّ كلّ الدول الأعضاء على تعزيز مهارات مستشاريها القانونيين في مجال الطيران المدني وقدراتهم وتحديثها باستمرار؛
- ١٠- تدعو كلّ الجهات المعنية بما فيها المنظّمات المعنية في مجتمع الطيران المدني العالمي إلى مواصلة التعاون، من خلال اللجنة القانونية للإيكاو، من أجل الاستمرار في تطوير قانون الجوّ الدولي وتدوينه بما يعود بالمنفعة على كلّ الدول وجميع الشعوب.

القرار ٤٢-٢: مخالفة الاتحاد الروسي لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي

إن الجمعية العمومية:

- إذ نظرت في البند المتعلق بوقائع التداخل المتكررة مع الإشارات اللاسلكية المستخدمة في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) في مناطق بحر البلطيق وشرق وشمال أوروبا، الناشئة من أراضي الاتحاد الروسي؛
- وتضع في اعتبارها أن سلامة الطيران المدني الدولي تظل تشكل الهدف الأول والغاية الأساسية لاتفاقية الطيران المدني الدولي ومنظمة الطيران المدني الدولي؛
- وتذكر بالمرفق (ج) بقرار الجمعية العمومية ٤١-٨ "ضمان تحصين نُظُم وخدمات الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية" الذي أقرّ بضرورة تحصين النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية ضد التداخل الضار، وحثّ الدول على الامتناع عن أي شكل من أشكال التشويش أو التضليل الذي من شأنه أن يؤثر على الطيران المدني؛
- وبالنظر إلى الأهمية القصوى للحفاظ على سلامة وأمن الطيران المدني الدولي على النحو المنصوص عليه في اتفاقية الطيران المدني الدولي وملاحقها؛
- وتشير إلى أن مجلس الإيكاو قد ذكر، في ٢٦/٣/٢٠٢٥، وأكد مجدداً قلقه البالغ إزاء ما يخلفه وقائع التداخل المتكررة المذكورة من آثار ضارة على سلامة وأمن الطيران المدني الدولي، وهو ما يخالف المبادئ المنصوص عليها في "اتفاقية الطيران المدني الدولي"؛

وتحيط علماً بأن مجلس الإيكاو قد أعرب عن بالغ قلقه في ٢٠٢٥/٦/١٣ إزاء وقائع التداخل المتكررة الناشئة عن الاتحاد الروسي، والتي تؤثر على الملاحة الجوية الدولية في أقاليم معلومات الطيران لوارسو (EPWW) وفيلنيوس (EYVL) وريغا (EVRR) وتالين (EETT) وهلسنكي (EFIN) والسويد (ESAA)؛

وتحيط علماً بأن الاتحاد الروسي قد أخطر بأن وقائع التداخل المتكررة المذكورة تخالف المبادئ المنصوص عليها في "اتفاقية الطيران المدني الدولي"، وأنه مع ذلك لم يستجب لطلب المجلس بتنفيذ قراره والتقيد بالتزاماته بموجب أحكام "اتفاقية الطيران المدني الدولي"؛
ونظراً إلى أن مجلس الإيكاو قد قرر عرض هذه المسألة على الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الثانية والأربعين، عملاً بأحكام المادة ٥٤ (ك) من اتفاقية الطيران المدني الدولي؛

تقرر ما يلي:

١- **تؤيد** قرار مجلس الإيكاو بأن وقائع التداخل مع الإشارات اللاسلكية المستخدمة في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية في مناطق بحر البلطيق وشرق وشمال أوروبا، الناشئة من أراضي الاتحاد الروسي، وما تخلفه من آثار ضارة على سلامة وأمن الطيران المدني الدولي، تتعارض مع المبادئ المنصوص عليها في "اتفاقية الطيران المدني الدولي"، وتشكل مخالفة لأحكام الاتفاقية؛

٢- **تدين** الاتحاد الروسي على وقائع التداخل المتكررة مع الإشارات اللاسلكية المستخدمة في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية الناشئة عنه، مما يُعرض سلامة وأمن الطيران المدني الدولي للخطر؛

٣- **توجه نداءً عاجلاً** إلى الاتحاد الروسي للامتثال الصارم لالتزاماته بموجب أحكام "اتفاقية الطيران المدني الدولي"، لكي يكفّ عن أنشطة التداخل المتكررة مع الإشارات اللاسلكية المستخدمة في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية؛

٤- **تطلب** إلى المجلس إبقاء هذه المسألة قيد نظره وإبلاغ الجمعية العمومية بشأنها حسبما يكون ملائماً؛

٥- **تكلف** الأمين العام بتوجيه عناية جميع الدول المتعاقدة على الفور إلى هذا القرار .

القرار ٤٢-٣: مخالفة جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي

إن الجمعية العمومية:

إذ نظرت في البند المتعلق بتكرار وقائع التداخل مع الإشارات اللاسلكية المستخدمة في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) في شبه الجزيرة الكورية، الناشئة عن جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية؛

وتضع في اعتبارها أن سلامة الطيران المدني الدولي تظل تشكل الهدف الأول والغاية الأساسية لاتفاقية شيكاغو ومنظمة الطيران المدني الدولي؛

وتذكر بالمرق (ج) بقرار الجمعية العمومية ٤١-٨ "ضمان تحصين نُظم وخدمات الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية" الذي أقر بضرورة تحصين النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية ضد التداخل الضار، وحث الدول على الامتناع عن أي شكل من أشكال التشويش أو التضليل والذي من شأنه أن يؤثر على الطيران المدني؛

وبالنظر إلى الأهمية القصوى للحفاظ على سلامة وأمن الطيران المدني الدولي على النحو المنصوص عليه في اتفاقية الطيران المدني الدولي وملاحقها؛

وتشير إلى أن مجلس الإيكاو قد نكّر، في ٢٠٢٥/٣/٢٦، وأكد مجدداً على قلقه البالغ إزاء ما يخلفه تكرار وقائع التداخل المذكورة من آثار ضارة على سلامة وأمن الطيران المدني الدولي، هو ما يخالف المبادئ المنصوص عليها في اتفاقية الطيران المدني الدولي؛

وتحيط علماً بأن مجلس الإيكاو قد كرر الإعراب عن بالغ قلقه في ٢٠٢٥/٦/١٣، من أنه على الرغم من قراراته السابقة المتخذة في ٢٠١٢/٦/١٨ و ٢٠١٦/٥/٣١ و ٢٠٢٤/٦/١٤ و ٢٠٢٥/٣/٢٦ بشأن تكرار وقائع التداخل مع الإشارات اللاسلكية المستخدمة في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية في شبه الجزيرة الكورية الناشئة عن جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية، فقد استمر تكرار حدوث الوقائع المذكورة خلال الفترات الفاصلة بين تلك التواريخ وهي لا تزال جارية منذ ٢٠٢٤/١٠/٢، مما يعرض سلامة الملاحة الجوية الدولية في إقليم إنشيون لمعلومات الطيران للخطر؛

وتحيط علماً بأن جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية قد أخطرت بأن تكرار وقائع التداخل المذكورة تخالف المبادئ المنصوص عليها في اتفاقية الطيران المدني الدولي، ومع ذلك فهي لم تستجب لقرارات المجلس وطلباته المتكررة بتنفيذ قراراته والنقيذ بالالتزامات المفروضة على جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية بموجب أحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي؛

وحيث إن مجلس الإيكاو قد قرر عرض هذه المسألة على الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الثانية والأربعين، عملاً بأحكام المادة ٥٤ (ك) من اتفاقية الطيران المدني الدولي؛

تقرر ما يلي:

- ١- تؤيد قرار مجلس الإيكاو بأن وقائع التداخل مع الإشارات اللاسلكية المستخدمة في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية في شبه الجزيرة الكورية، الناشئة عن جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية، وما تخلفه من آثار ضارة على سلامة وأمن الطيران المدني الدولي تتعارض مع المبادئ المنصوص عليها في اتفاقية الطيران المدني الدولي وتشكل مخالفةً لأحكام الاتفاقية؛
- ٢- تشجب كون جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية قد دأبت على الانخراط في أفعال تؤدي إلى تكرار حدوث وقائع التداخل المذكورة في شبه الجزيرة الكورية، متجاهلةً بذلك القلق الذي أعرب عنه مجلس الإيكاو مراراً وتكراراً؛
- ٣- تدين جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية جراء ما يصدر عنها من وقائع التداخل مع الإشارات اللاسلكية المستخدمة في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، مما يعرض سلامة وأمن الطيران المدني الدولي للخطر؛
- ٤- توجه نداءً عاجلاً إلى جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية للامتثال الصارم للالتزامات المفروضة عليها بموجب أحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي؛
- ٥- تطلب إلى المجلس أن يُبقي هذه المسألة قيد نظره وأن يرفع تقارير إلى الجمعية العمومية عن هذه المسألة حسب الاقتضاء؛
- ٦- توعز إلى الأمين العام بلفت انتباه جميع الدول المتعاقدة على الفور إلى هذا القرار.

القرار ٤٢-٤: معالجة المخاطر التي تهدد الطيران المدني والناجمة عن مناطق النزاع

إن الجمعية العمومية:

إذ تشير إلى التحطم المأساوي لطائرة الخطوط الجوية الأذربيجانية في الرحلة رقم ٨٢٤٣ في ٢٥/١٢/٢٠٢٤، وتلاحظ بقلق بالغ وقوع حوادث مماثلة لإسقاط طائرات مدنية فوق مناطق نزاع أو بالقرب منها، بما في ذلك طائرة الخطوط الجوية الدولية الأوكرانية في الرحلة رقم ٧٥٢ في عام ٢٠٢٠ وطائرة الرحلة رقم ١٧ للخطوط الجوية الماليزية في عام ٢٠١٤؛

وتشير إلى أن المادة ٣ مكرراً من "اتفاقية الطيران المدني الدولي"، تؤكد من جديد مبدأ عدم استخدام الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء الطيران؛

وتشير إلى أنه وفقاً لـ "اتفاقية الطيران المدني الدولي" وملاحقها، ينبغي للدول الأعضاء اتخاذ تدابير احترازية في المجال الجوي الذي تسيطر عليه، بما في ذلك الإعلان في الوقت المناسب عن المناطق المحظورة أو المقيدة أو الخطرة، حسب الاقتضاء، عندما تشكل الأنشطة العسكرية أو النزاعات خطراً على الطيران المدني؛

وتقرّ بتزايد تعقيد احتواء المخاطر في مناطق النزاع، بما في ذلك التهديدات التي يُشكّلها استخدام أنظمة الطائرات العسكرية أو المُسلّحة غير المأهولة والتداخل على الترددات اللاسلكية (RFI) للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) وأنظمة الحرب الإلكترونية وأنظمة الدفاع الجوي؛

وتذكّر بقرار الجمعية ٤١-٨ الذي يقضي بأنه ينبغي أن يُسهل التنسيق المدني العسكري تبادل المعلومات المناسبة مع مُستخدمي المجال الجوي، وخاصة فيما يتعلق بعمليات الطائرات المدنية فوق مناطق النزاع أو بالقرب منها؛

وتقرّ بضرورة زيادة التنسيق، ونشر المعلومات عن المخاطر واتخاذ القرارات في الوقت المناسب، وتحديث الإرشادات الموجهة للدول والمُشغلين؛

وتذكّر بخطة الإيكاو الاستراتيجية للفترة ٢٠٢٦-٢٠٥٠ والتي يتمثل أحد أهدافها الأساسية في خفض معدل الوفيات في الطيران الدولي بسبب الحوادث وأعمال التدخل غير المشروع إلى الصفر.

فإنها تقرر ما يلي:

١- تدين بشدة استخدام الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء الطيران، وتؤكد مجدداً على أنه في حالة اعتراض أي طائرة، يجب ألا تُعرّض حياة الأشخاص على متنها ولا سلامتها للخطر؛

٢- تؤكد مجدداً على وجوب امتناع كل دولة عن اللجوء إلى استخدام الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء الطيران، كما هو منصوص عليه في المادة ٣ مكرراً من "اتفاقية الطيران المدني الدولي"؛

٣- تحث الدول الأعضاء، التي لم تُصدّق بعد على البروتوكول الذي تُدرج بموجبه للمادة ٣ مكرراً في "اتفاقية الطيران المدني الدولي"، على القيام بذلك في أقرب وقت ممكن.

٤- تدعو الدول الأعضاء إلى تحديد التدابير الملائمة في المجال الجوي الذي تسيطر عليه والإخطار بشأنها وتنفيذها، وفقاً لـ "اتفاقية الطيران المدني الدولي" وملاحقها، بما في ذلك الإعلان في الوقت المناسب عن المناطق المحظورة أو المقيدة أو الخطرة، حسب الاقتضاء، عندما تُشكّل الأنشطة العسكرية أو النزاعات خطراً على الطيران المدني؛

- ٥- تحت الدول الأعضاء على تقديم المعلومات في هذا الشأن إلى مقدمي خدمات الملاحة الجوية ومشغلي الطائرات الخاضعين لسلطتها، وضمان قيامهم في الوقت المناسب بتقييم المخاطر التي تتعرض لها الطائرات المدنية فوق مناطق النزاع أو بالقرب منها والتخفيف من حدتها؛
- ٦- تحت الدول الأعضاء على دعوة مشغلي الطائرات إلى ضمان أن تستند قراراتهم بصدد تخطيط الرحلات الجوية إلى تقييم حديث للمخاطر والتدابير الاحترازية للتخفيف من حدتها، مع مراعاة المعلومات المتوفرة عن مناطق النزاع من خلال جميع الوسائل المعقولة؛
- ٧- تدعو الدول الأعضاء إلى تحسين وتكثيف التعاون المدني العسكري في مجال إدارة الحركة الجوية، والعمل على وضع وتنفيذ إطار إقليمي لإدارة حالات الطوارئ في مجال إدارة الحركة الجوية؛
- ٨- تدعو الدول الأعضاء إلى دعم المبادرات العالمية، مثل مبادرة "الأجواء الآمنة"، كوسيلة فعالة لتبادل أفضل الممارسات والمعلومات، بما في ذلك المبادرات الإقليمية القائمة وتعزيز التنفيذ الفعال للقواعد القياسية والإرشادات العالمية بشأن التخفيف من حدة المخاطر التي تهدد الطيران المدني في مناطق النزاع؛
- ٩- توجّه المجلس إلى مواصلة تحديث وثائق الإيكاو في هذا الشأن، ومنها وثيقة "دليل تقييم المخاطر لعمليات الطائرات المدنية فوق مناطق النزاعات أو بالقرب منها" (Doc 10084)، لتضمينها التهديدات التشغيلية والتكنولوجية الحالية، بما في ذلك الهجمات باستخدام أنظمة الطائرات غير المأهولة المسلحة والتدخل على الترددات اللاسلكية للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية وأنظمة الحرب الإلكترونية؛
- ١٠- توجّه المجلس إلى ضمان إعداد الإيكاو لبرنامج عمل مخصص لمناطق النزاع، بهدف دعم الجهود الشاملة داخل الإيكاو؛
- ١١- توجّه المجلس إلى رصد تنفيذ هذا القرار وتقديم تقرير عن التقدم المُحرز فيه إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية.

القرار ٤٢-٥: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في المجال القانوني

لما كان من المستصوب توحيد قرارات الجمعية العمومية عن سياسات المنظمة في المجال القانوني، وذلك تيسيراً لتنفيذها وتطبيقها العملي من خلال جعل نصوصها أقرب إلى المتناول وأسهل فهماً وأفضل تنظيماً 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 الثانية والأربعين للجمعية العمومية؛
- ٢- تقرر أنها ستواصل في كل دورة عادية لها اعتماد بيان موحد لسياسات الإيكاو المستمرة في المجال القانوني؛
- ٣- تعلن أن هذا القرار يلغي القرار ٤١-٤ ويحل محله.

المرفق (أ)

السياسة العامة

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

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

وحيث إن القبول العالمي لوثائق قانون الجوّ الدولي وامتنال الدول الأعضاء لالتزاماتها بموجب تلك الوثائق سيسهمان في تعزيز إطار قانون الجوّ الدولي؛

وحيث إنه من الضروري أن يظل الإطار القانوني للطيران المدني الدولي متجاوباً وقوياً وملائماً للغرض منه وذلك من خلال معالجة الاحتياجات والفرص والتحديات الجديدة والناشئة:

فإن الجمعية العمومية:

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

وتقرّ بأن تعزيز إطار قانون الجوّ الدولي يمكن أن يتحقق من خلال قبول الدول الأعضاء لمعاهدات قانون الجوّ الدولي وتنفيذها على الصعيد العالمي؛

وتسلّم بأن مواكبة التطورات الجديدة التي تؤثر على قانون الجوّ الدولي من خلال تحليل الاحتياجات والفرص والتحديات الجديدة والناشئة والنظر فيها يمكن أن يسهم في تعزيز إطار قانوني أكثر استجابة وقابلية للتطويع لصالح قطاع الطيران مما يضمن بقاء المنظمة في طليعة التطورات الجديدة في مجال الطيران المدني الدولي؛

وتدعو جميع الدول الأعضاء إلى مواصلة دعم أنشطة المنظمة في المجال القانوني بتقديم التبرعات في شكل موارد بشرية ومالية بما يتجاوز تلك المدرجة في الميزانية في إطار البرنامج العادي.

المرفق (ب)

إجراءات الموافقة على مشاريع الاتفاقيات الخاصة

بقانون الجوّ الدولي

تقرر الجمعية العمومية:

استخدام الإجراءات التالية في الموافقة على مشاريع الاتفاقيات:

- ١- يرفع إلى المجلس مصحوباً 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- المجلس عند توزيع مشروع الاتفاقية، أن يضيف أي تعليقات وأن يتيح للدول والمنظمات فرصة تقديم تعليقاتها للمنظمة في غضون فترة لا تقل عن أربعة أشهر.
- ٤- يقدم مشروع الاتفاقية إلى مؤتمر للنظر فيه بغرض اعتماده، ويجوز أن يعقد ذلك المؤتمر في نفس فترة انعقاد إحدى دورات الجمعية العمومية. ويجب أن لا يقل موعد افتتاح ذلك المؤتمر عن ستة أشهر من تاريخ إحالة المشروع وفقاً لما تقتضيه أحكام الفقرتين ٢ و ٣ أعلاه. ويجوز للمجلس أن يدعو إلى ذلك المؤتمر أية دولة غير متعاقدة يرى أن اشتراكها فيه أمراً مرغوباً فيه، وعليه أن يقرر ما إذا كانت تلك المشاركة مصحوبة بحق التصويت. ويجوز للمجلس أيضاً أن يدعو منظمات دولية لحضور المؤتمر بصفة مراقب.

المرفق (ج)

التصديق على وثائق الإيكاو الدولية

إن الجمعية العمومية:

إذ تذكر بقرارها القرار ٤١-٤، 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 يعدّان المادتين ٥٠ (أ) و ٥٦ المعتمدتين في ٢٠١٦، والفقرتين الختاميتين (المتعلقين بالنصين العربي والصيني المعتمدتين في عامي ١٩٩٥ و ١٩٩٨ على التوالي)؛

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 الدولي التي أعدت واعتمدت تحت رعاية المنظمة؛

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

وتحثّ 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، المعتمدين في عامي ١٩٩٥ و ١٩٩٨ على التوالي، إلى النصوص الأصلية للاتفاقية، والتعديلات على المادة ٥٠ (أ) والمادة (٥٦) اللتين اعتمدتا في ٢٠١٦، في أقرب وقت ممكن؛

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

وتحثّ 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 لعام ٢٠٠٩ واتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لعام

٢٠١٠، وبروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤، والبروتوكولين بشأن النص الرسمي الخامس للغات (١٩٩٥) والنص الرسمي السادس للغات (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 مجال قانون الجو بهدف تمكين ممثلي إدارات الطيران المدني والمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية من دعم مؤسساتهم في تنفيذ قانون الجوي؛

تكلف المجلس والأمين العام باتخاذ كل التدابير الممكنة للنهوض بتدريس قانون الجو ونشر المعرفة به في جميع أنحاء العالم؛

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

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

المرفق (هـ)

اعتماد تشريع وطني بشأن بعض الجرائم التي ترتكب

على متن الطائرات المدنية (مسألة الركاب غير المنضبطين أو المشاغبين)

إن الجمعية العمومية:

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 ٢٠١٤/٤/٤ "بروتوكول تعديل اتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات المدنية" وبأن المؤتمر قرّر عدم إدراج قائمة بالجرائم والأفعال الأخرى في البروتوكول ولكنه أوصى بتحديث كتاب الإيكاو الدوري رقم ٢٨٨ "مواد إرشادية بشأن الجوانب القانونية لمشكلة الركاب غير المنضبطين والمشاعبين" الذي صدر في عام ٢٠٠٢؛

وتلاحظ كذلك نشر وثيقة الإيكاو Doc 10117 - "دليل الجوانب القانونية للمسافرين غير المنضبطين والمشاعبين"، 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 والمشاعبين؛

لهذا:

تحث جميع الدول المتعاقدة على أن تعتمد بأسرع ما يمكن قوانين وقواعد وطنية تعالج بفاعلية مشكلة غير المنضبطين والمشاعبين مع مراعاة الإرشادات الواردة في "دليل الإيكاو بشأن الجوانب القانونية للمسافرين غير المنضبطين والمشاعبين" (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 ومشاعبين 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

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

- (١) الاعتداء الجسماني أو التهريب أو التهديد بارتكاب مثل هذا الاعتداء ضد أحد أعضاء الطاقم؛
- (٢) التهريب اللفظي أو التهديد ضد أحد أعضاء طاقم الطائرة إذا كان هذا الفعل تدخلاً في أداء عضو الطاقم لمهامه أو يقلل من قدرته على أداء مهامه؛
- (٣) رفض إتباع التعليمات القانونية التي يصدرها 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 تعرّض السلامة للخطر أو تخل بالنظام والانضباط على متن أي طائرة

(١) يعد مرتكباً لجريمة كل من يقوم على متن أي طائرة بأحد أفعال العنف البدني ضد أي شخص، أو بالاعتداء الجنسي أو بالتحرش بأي طفل.

(٢) يعد مرتكباً لجريمة كل من يقوم بأحد الأفعال التالية على متن أي طائرة، إذا كان من المحتمل أن يعرّض بالفعل سلامة الطائرة أو سلامة أي شخص على متنها للخطر، أو يخل بالنظام والانضباط على متن الطائرة:

(أ) الاعتداء الجسماني أو التهريب أو التهديد، سواء بالفعل أو بالقول، ضد شخص آخر؛

(ب) التسبب عمداً 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 مرتكباً 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 ممنوعاً.

(٢) العبث بجهاز الكشف عن الدخان أو غيره من الأجهزة المتعلقة بالسلامة على متن الطائرة.

(٣) تشغيل أي جهاز إلكتروني محمول عندما يكون تشغيله محظوراً.

المرفق (و)

وضع طريقة عملية للسير قدماً 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 كثيراً 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 تمهيداً لفهمها.

ولما كانت هناك حاجة إلى النظر في اتخاذ مبادرات إقليمية 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- تقر بأهمية البند رقم ٦ من برنامج العمل العام للجنة القانونية "دراسة المسائل القانونية الدولية المتعلقة بالنظام العالمي للأقمار الصناعية والخدمات الداعمة لخدمات الملاحة الجوية الدولية"، 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 أيضاً 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 الإيكاو لأهدافها وأغراضها ولقيام الإيكاو 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 الملائم والأنظمة من أجل التنفيذ لأدوات قانون الجو وأحكام الإيكاو ذات الصلة، وأنها تطبق وفقا 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 بمبادرة المنتدى المستشارين القانونيين في الطيران المدني التي نظمها الإيكاو واستضافتها لدول الأعضاء والتي مكّنت تمكين 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 الإيكاو وحلقات العمل التي تنظمها، ودورات الإيكاو في مجال قانون الجو 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 فضلا 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 الملائمة للمستشارين القانونيين للطيران المدني بما في ذلك من خلال تطوير إطار الكفاءة لتعزيز دورهم؛

٥- وتحث الدول الأعضاء على دعم عمل الإيكاو 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.

المرفق (ح)

تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران لدى الإيكاو

حيث إن المادة ٨٣ من اتفاقية شيكاغو تنص على أن تقوم الدول المتعاقدة بتسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران الخاصة بها لدى المجلس؛

وحيث إن تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران تخضع للأحكام الواردة في "قواعد تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران لدى الإيكاو" (Doc 6685) التي اعتمدها المجلس ويجري تحديثها من وقت إلى آخر؛

وحيث إن الإيكاو قد أطلقت في عام ٢٠٢٠ الموقع الإلكتروني للسجل الإلكتروني للاتفاقات والترتيبات الجوية (WAGMAR) الذي يسهل على الدول المتعاقدة التسجيل الذاتي لاتفاقات وترتيبات الطيران:

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تدعو الدول المتعاقدة إلى أن تقدّم إلى المجلس اتفاقات وترتيبات الطيران الخاصة بها لتسجيلها وذلك عملاً بالمادة ٨٣ من اتفاقية شيكاغو؛
- ٢- تدعو الدول المتعاقدة إلى الاستفادة من منصة WAGMAR لتسجيل اتفاقاتها وترتيباتها في مجال الطيران.

القرار ٤٢-٦: 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 الإيكاو قد وضعت أهدافا استراتيجية في الخطة الاستراتيجية للفترة ٢٠٢٦-٢٠٥٠، بما في ذلك أهداف تتعلق بالسلامة والسعة والكفاءة؛

وإقراراً بأهمية وجود أطر عالمية وخطط إقليمية ووطنية 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 وتعاودي ومتناسق في الشراكة مع جميع الجهات المعنية تحت قيادة الإيكاو؛

وإشارةً إلى قيام المجلس بإقرار طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية للسلامة الجوية وإقرار الطبعة الثامنة من الخطة العالمية للملاحة الجوية؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تقرّ طبعة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ من الخطة العالمية للسلامة الجوية باعتبارها التوجيهات الاستراتيجية العالمية للسلامة والطبعة الثامنة من الخطة العالمية للملاحة الجوية باعتبارها التوجيهات الاستراتيجية العالمية للسلامة وتطور نظام الملاحة الجوية على التوالي؛

- 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 والتناسق على النحو اللازم؛

- ٣- تقرر أنه يجب تنفيذ وتحديث هذه الخطط العالمية بالتعاون والتآزر والتنسيق الوثيق مع جميع الجهات المعنية؛

- ٤- تقرر أنه يجب أن توفر هذه الخطط العالمية الإطار الذي يتم فيه إعداد وتطبيق الخطط الإقليمية وشبه الإقليمية والوطنية وبالتالي ضمان اتساق وتناسق وتنسيق الجهود الرامية إلى تحسين كفاءة وسلامة وسعة الطيران المدني الدولي؛

- ٥- تحت 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- تحت الدول الأعضاء على أن تثبت تمتعها بالإرادة السياسية اللازمة لاتخاذ الإجراءات التصحيحية لمعالجة أوجه القصور في السلامة والملاحة الجوية، بما في ذلك تلك المحددة بواسطة البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة، من خلال الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية وعملية تخطيط الإيكاو على الصعيد الإقليمي؛
- ٧- تحت الدول الأعضاء وقطاع الطيران والمؤسسات المالية على تقديم الدعم المطلوب لتحقيق التنفيذ المنسق للخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية وكذلك للخطط الإقليمية والوطنية، مع تفادي الازدواجية في الجهود؛
- ٨- تدعو الدول وتطلب من الجهات المعنية الأخرى التعاون على إعداد وتنفيذ خطط إقليمية وشبه إقليمية ووطنية على أساس أطر الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية؛
- ٩- تكلف الأمين العام بالترويج للخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية وإتاحتها والإبلاغ عنهما بفعالية، وتوفير ما يلزم من دعم إلى الدول الأعضاء لإعداد وتنفيذ الخطط الوطنية؛
- ١٠- تعلن أن قرار الجمعية العمومية هذا يحل محل قرار الجمعية العمومية ٤١-٦ 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، تمشياً مع الهدف المتمثل في خفض معدلات الوفيات إلى الصفر في الطيران الدولي، على النحو الوارد في الخطة الاستراتيجية للإيكاو للفترة ٢٠٢٦-٢٠٥٠؛
- 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؛
- وإشارة إلى أن نظام الطيران المدني الدولي الذي يتسم بالسلامة والمتانة والاستدامة يُسهم في التنمية الاقتصادية للدول وصناعاتها؛
- وإقراراً بضرورة الحفاظ على ثقة الجمهور في النقل الجوي من خلال تيسير الحصول على معلومات السلامة ذات الصلة؛
- وإقراراً بأن النهج الاستباقي الذي يتم بمقتضاه وضع استراتيجية لتحديد الأهداف والغايات والمؤشرات لمعالجة الصعوبات التنظيمية وإدارة مخاطر السلامة التشغيلية له أهمية قصوى لتحقيق مزيد من التحسينات في السلامة الجوية؛
- وإقراراً بإنشاء الإيكاو لمجموعات إقليمية للسلامة الجوية (RASGs) مع مراعاة احتياجات الأقاليم المختلفة والبناء على هياكل وأشكال التعاون القائمة فعلاً؛
- وإشارة إلى النية في تطبيق نهج قائم على تقييم المخاطر لإدارة السلامة في الخطة العالمية للسلامة الجوية بشكل مستمر كأداة لتحسين السلامة الجوية من خلال التركيز على الإجراءات عندما تكون الحاجة ماسة لها؛

وإشارة إلى وضع خريطة طريق عالمية للسلامة الجوية، كخطة عمل لمساعدة أوساط الطيران في تحقيق أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية، من خلال إطار مرجعي محكم ومشارك لجميع الجهات المعنية؛

وإشارة إلى ضرورة مساعدة الدول الأعضاء الاستفادة من نظم مراقبة السلامة لاعتماد نهج إدارة السلامة في برامج السلامة الوطنية الخاصة بها؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تشدد 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؛
- ٢- تشدد على أن الموارد المحدودة لأوساط الطيران الدولي ينبغي استخدامها استراتيجياً لدعم الدول والأقاليم التي تلتزم المساعدة لتيسير عملية تنفيذ برامج السلامة الوطنية، بما في ذلك تعزيز مراقبة السلامة؛
- ٣- تحث 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- تحث 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- تحث 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- تشجع الإيكاو على مواصلة إعداد وتحديث المواد الإرشادية والأدوات اللازمة لإعداد وتنفيذ خطط السلامة الجوية والإقليمية والوطنية.

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 ٤٢-٩ 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؛
وإدراكاً لأن العديد من الدول والأقاليم تعمل على وضع خطط جديدة للملاحة الجوية من أجل تحديث أنظمة الملاحة الجوية لديها وإدخال تحولات جذرية عليها؛
وإدراكاً لأن البنية الموجهة نحو الخدمة تعزز توفير خدمات الملاحة الجوية بشكل آمن وفعال ومرن؛

وإدراكاً لأن تبادل أفضل الممارسات والدروس المستفادة وتوفير المواد الإرشادية يمكن أن يساعد الدول في إدخال التحسينات التشغيلية بطريقة فعالة من حيث التكلفة من خلال اعتماد أنظمة متطورة دون المرور بخطوات وسيطة؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تكلف المجلس أن يستخدم الإرشادات الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية من أجل وضع برنامج العمل الفني للإيكو وتحديد أولوياته في مجال الملاحة الجوية؛
- ٢- 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؛
- ٣- 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؛
- ٤- تدعو الدول ومجموعات الإيكو الإقليمية المعنية بالتخطيط والتنفيذ وقطاع الطيران إلى تزويد الإيكو، وتزويد بعضها بعضاً، في الوقت المناسب بالمعلومات عن وضع تنفيذ الخطة العالمية للملاحة الجوية، بما في ذلك الدروس المستفادة من تنفيذ أحكامها؛
- ٥- تدعو مجموعات الإيكو الإقليمية المعنية بالتخطيط والتنفيذ إلى استخدام الأدوات الموحدة للإيكو أو الأدوات الإقليمية الملائمة من أجل القيام برصد تنفيذ نظم الملاحة الجوية، والتعاون مع الإيكو في القيام بالتحليل المرتبط بذلك؛
- ٦- تكلف المجلس بنشر نتائج التحليل بشأن أدوات متابعة الأداء على المستوى الإقليمي، على أن يشمل ذلك، كحد أدنى، أولويات التنفيذ الأساسية والمنافع البيئية المرتبطة بتنفيذ التحسينات التشغيلية المحددة في إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران؛
- ٧- تحث الدول التي تعكف على وضع خطط جديدة للملاحة الجوية، بغرض تحديث نظم الملاحة الجوية لديها أن تتسق مع الإيكو وتوائم خططها ضمن إطار مجموعاتها الإقليمية للتخطيط والتنفيذ من أجل ضمان المواءمة على الصعيد الإقليمي والاتساق والتشغيل البيئي على الصعيد العالمي؛
- ٨- توجه المجلس إلى مواصلة تطوير الخطة العالمية للملاحة الجوية، بما في ذلك وضع خارطة طريق للحد الأدنى من القدرات اللازمة لتطوير منظومة الملاحة الجوية والجدول الزمني للتنفيذ العالمي، مع الحرص على مواكبتها التطورات التكنولوجية والاحتياجات التشغيلية؛
- ٩- تطلب من الإيكو إدراج مبادئ البنية الموجهة نحو الخدمة في الخطة العالمية للملاحة الجوية، وذلك لتوجيه مقدمي خدمات الملاحة الجوية لدى قيامهم بتخطيط وتنفيذ أنظمة مرنة وقابلة للتشغيل البيئي على مستوى العالم وقادرة على تلبية احتياجات المستقبل لدعم إدارة الحركة الجوية بشكل سلس؛
- ١٠- تدعو الإيكو إلى التقدم في وضع المواد الإرشادية المتعلقة بالخطة الوطنية للملاحة الجوية خلال التتبعات القادمة للخطة العالمية للملاحة الجوية وجمع وتبادل أفضل الممارسات والدروس المستفادة ونتائج المعايير المتعلقة بتنفيذ التحسينات التشغيلية

القرار ٤٢-٧: دعم سياسة الإيكاو بشأن مسائل طيف الترددات اللاسلكية

وحيث إن الإيكاو هي وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة مسؤولة عن سلامة وانتظام وكفاءة الطيران المدني الدولي؛
وحيث إن الإيكاو تعتمد المعايير الدولية وأساليب العمل الموصى بها لتنظم اتصالات الطيران والأجهزة المساعدة للملاحة اللاسلكية؛

وحيث إن الاتحاد الدولي للاتصالات هو الوكالة المتخصصة التابعة للأمم المتحدة التي تنظم استخدام طيف الترددات اللاسلكية؛
وحيث إن موقف الإيكاو، كما وافق عليه المجلس، بالنسبة للمؤتمرات العالمية للاتصالات اللاسلكية التابعة للاتحاد الدولي للاتصالات هو نتيجة لتنسيق متطلبات الطيران الدولي لطيف الترددات اللاسلكية؛

وحيث إن الطيران يتطلب استراتيجية شاملة للطيف الترددي لدعم الحماية المناسبة للطيف الملائم وتوافرها في الوقت المناسب؛
وحيث إن البيئة المستدامة للنمو وتطوير التكنولوجيا مطلوبين لدعم السلامة والفعالية التشغيلية لتنظيم التشغيل الحالية والمستقبلية والسماح بالانتقال بين التكنولوجيات الحالية والمستقبلية؛

وإذ تدرك أن وضع وتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والمراقبة/إدارة الحركة الجوية وسلامة الطيران المدني الدولي يمكن أن تتعرض لخطر شديد؛ ما لم يتم استيفاء المتطلبات الخاصة بتخصيصات الطيف المناسبة لسلامة الطيران، وتحقيق الحماية المستمرة لتلك التخصيصات؛

وتدرك أن قضايا الطيف التي لم يتم حلها والمتعلقة بخدمات سلامة الطيران قد أدت إلى إلغاء رحلات جوية وتدهور خدمات إدارة الحركة الجوية وانقطاعات في تشغيل الرحلات الجوية؛

وإذ تدرك أن قطاع الطيران المدني يمتد بسلسلة عبر الحدود الدولية على الرغم من الاختلافات الوطنية أو الإقليمية في تنفيذ الخدمات الراديوية غير المتعلقة بالطيران، فإن قضايا طيف الترددات التي لم تحل فيما يتعلق بخدمات سلامة الطيران العالمية قد تؤثر في عمليات الطيران الدولية.

وتدرك أنه من أجل ضمان الاستخدام الأمثل للطيف الترددي المخصص للطيران، ينبغي إدارة الترددات بكفاءة واستخدام أفضل الممارسات؛

وتدرك أن دعم الإدارات الأعضاء في الاتحاد الدولي للاتصالات مطلوب لضمان دعم المؤتمر العالمي للاتصالات اللاسلكية لموقف الإيكاو وضمان تلبية متطلبات الطيران؛

وبالنظر إلى الحاجة الملحة لزيادة مثل هذا الدعم بسبب الطلب المتزايد على الطيف والمنافسة الشديدة من خدمات الاتصالات السلكية واللاسلكية التجارية؛

وبالنظر إلى زيادة مستوى أنشطة التحضير للمؤتمر العالمي للاتصالات اللاسلكية التابع للاتحاد الدولي للاتصالات المرتبط بالطلب المتزايد على عرض النطاق من جميع مستخدمي طيف الترددات اللاسلكية، فضلاً عن الأهمية المتزايدة لإعداد المواقف الإقليمية من قبل هيئات الاتصالات الإقليمية مثل APT وASMG وATU وCEPT وCITEL وRCC؛

وبالنظر إلى التوصيتين ٣/٧ و٦/٧ الصادرتين عن اجتماع شعبة الاتصالات/العمليات الخاصة (١٩٩٥) (SP COM/OPS/95) والتوصية ٢/٥ الصادرة عن المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية (٢٠٠٣) والتوصية ١٢/١ الصادرة عن المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية (٢٠١٢)، والتوصية ٥/٥ الصادرة عن مؤتمر الإيكاو رفيع المستوى بشأن فيروس كورونا (٢٠٢١)؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تشجع الدول الأعضاء على تهيئة بيئة تمكن السلطات الوطنية المختصة بتنظيم الاتصالات اللاسلكية من العمل بالتنسيق الوثيق مع سلطات الطيران المدني، وبالتالي ضمان مراعاة مصالح الطيران على النحو الصحيح في السياسات الوطنية المتعلقة بطيف الترددات وفي مواقف الدول في الإطار التحضيري للمؤتمرات العالمية للاتصالات الراديوية التي ينظمها الاتحاد الدولي للاتصالات وفي أثناء انعقادها؛

٢- تحث الدول الأعضاء والمنظمات الدولية والجهات المعنية الأخرى في مجال الطيران المدني على تقديم الدعم القوي لاستراتيجية الطيف الترددي للإيكاو وموقف الإيكاو في المؤتمر العالمي للاتصالات اللاسلكية وفي الأنشطة الإقليمية والدولية الأخرى التي يتم إجراؤها استعداداً للمؤتمرات العالمية للاتصالات اللاسلكية، بما في ذلك بالوسائل التالية:

(أ) العمل معاً لتقديم نُظم طيران ذات كفاءة في استخدام الطيف بالإضافة إلى إدارة الترددات التي تلبّي "أفضل الممارسات" الحالية؛

(ب) دعم أنشطة الإيكاو المتعلقة باستراتيجية وسياسة طيف الترددات للطيران من خلال اجتماعات فريق الخبراء المعني ومجموعات التخطيط الإقليمية؛

(ج) التعهد بتوفير مصالح الطيران ليتم دمجها بالكامل في إعداد مواقفها المقدمة إلى منتديات الاتصالات الإقليمية المشاركة في إعداد مقترحات مشتركة إلى المؤتمر العالمي للاتصالات اللاسلكية؛

(د) تضمين في مقترحاتهم إلى المؤتمر العالمي للاتصالات اللاسلكية، قدر الإمكان، مواد تتفق مع موقف الإيكاو؛

(هـ) دعم موقف الإيكاو وبيانات سياسة الإيكاو في المؤتمرات العالمية للاتصالات اللاسلكية التابعة للاتحاد الدولي للاتصالات على النحو الذي أقره المجلس والمدرج في دليل طيف الترددات اللاسلكية اللازمة للطيران المدني (Doc 9718)؛

(و) التعهد بتوفير خبراء الطيران المدني للمشاركة الكاملة في إعداد مواقف الدول والمواقف الإقليمية وتنمية مصالح الطيران في الاتحاد الدولي للاتصالات؛

(ز) ضمان، إلى أقصى حد ممكن، أن تضم وفودهم إلى المؤتمرات الإقليمية ولجان الدراسات التابعة للاتحاد الدولي للاتصالات والمؤتمرات العالمية للاتصالات اللاسلكية خبراء من سلطات الطيران المدني التابعة لهم والجهات المعنية الأخرى في مجال الطيران المدني التي هي على استعداد تام لتمثيل مصالح الطيران؛

٣- تحث الدول الأعضاء على التعاون بشكل فعال مع هيئاتها التنظيمية للاتصالات اللاسلكية من أجل دمج مصالح الطيران ضمن المصالح الوطنية الأخرى، لا سيما في الإطار التحضيري للمؤتمرات العالمية للاتصالات الراديوية التي ينظمها الاتحاد الدولي للاتصالات وفي أثناء انعقادها؛

٤- تحث الدول الأعضاء على النظر، على سبيل الأولوية، في السلامة العامة وسلامة الطيران عند اتخاذ قرار بشأن كيفية تمكين خدمات جديدة أو إضافية، والتشاور مع منظمي سلامة الطيران والخبراء المتخصصين ومستخدمي المجال الجوي لتقديم جميع الاعتبارات اللازمة ووضع التدابير التنظيمية لضمان خلو نُظم وخدمات الطيران الحالية من التداخل الضار.

٥- تطلب من الأمين العام أن يوجه انتباه الاتحاد الدولي للاتصالات إلى أهمية تخصيص طيف الترددات اللاسلكية وحمايته بشكل ملائم من أجل سلامة الطيران؛

٦- **توجه** المجلس والأمين العام، كمسألة ذات أولوية عالية ضمن الميزانية التي اعتمدتها الجمعية، بضمان توافر الموارد اللازمة لدعم وضع وتنفيذ استراتيجية شاملة لطيف الترددات لأغراض الطيران وكذلك زيادة مشاركة الإيكاو في أنشطة إدارة الطيف الدولية والإقليمية؛

٧- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل القرار ٤١-٧.

القرار ٤٢-٨: البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة لوضع نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ إدارة الحركة الجوية

حيث إن من المستصوب توحيد قرارات الجمعية العمومية عن سياسات المنظمة وممارساتها في مجال الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، وذلك تيسيراً لتنفيذها وتطبيقها العملي من خلال جعل نصوصها أسهل فهماً وأفضل تنظيمًا من الناحية المنطقية؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تقرر** أن مرفقات هذا القرار تشكل البيان الموحد عن سياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة في مجال الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، وأنها مستكملة حسبما كانت عند ختام الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية.

٢- **تقرر** أن تواصل في كل دورة عادية اعتماد البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية.

٣- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل القرار ٤١-٨.

المرفق (أ)

السياسات العامة

حيث إن الإيكاو هي المنظمة الدولية الوحيدة القادرة على التنسيق الفعال للنشاطات العالمية في مجال الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية.

وحيث إنه ينبغي تسخير نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية التي قررتها الإيكاو لخدمة مصالح الطيران المدني في العالم وتحقيق أهدافه.

وحيث إنه ينبغي أن تتمتع الدول المتعاقدة بحقوق متساوية في الانتفاع بالنظم العالمية الداخلة في نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية.

وبإقامة الاعتبار للبيان الصادر عن "سياسات الإيكاو بشأن تنفيذ وتشغيل نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية" الذي أعده مجلس الإيكاو واعتمده في ٩/٣/١٩٩٤.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تقرر** أنه ما من سبب يحرم أي دولة متعاقدة من حقها في الانتفاع بنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية التي قررتها الإيكاو ، أو يؤدي إلى التمييز بين الدول المقدمة للخدمات والدول المنتفعة بها.

٢- تقرر أنه ينبغي ألا تتأثر سيادة الدول وحدودها من جراء تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية التي قررتها الإيكاو .

٣- تحت على وضع وتطوير الأحكام والمواد الإرشادية المتصلة بجميع جوانب نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية التي قررتها الإيكاو ، وذلك من خلال عقد الاجتماعات والمؤتمرات الملائمة وإنشاء فرق الخبراء وتنظيم الدورات التدريبية بمشاركة الدول المتعاقدة.

٤- تحت على موافاة جميع الدول المتعاقدة بالأحكام المقترحة لجميع جوانب نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية التي قررتها الإيكاو ، وذلك في وقت مبكر ، لإعطائها فرصة كافية للاستعداد بأكبر قدر ممكن.

المرفق (ب)

تنسيق تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية التي قررتها الإيكاو

إن الجمعية العمومية:

إذ تأخذ في اعتبارها الطابع الدولي للطيران المدني وترابط الأعمال الإقليمية لخدمات الملاحة الجوية.

وإذ تأخذ في اعتبارها التوصيات رقم ٥/٤ ورقم ٢/٦ ورقم ١/٧ ورقم ٤/٨ ورقم ٥/٨ الصادرة عن المؤتمر العاشر للملاحة الجوية والتوصيتين رقم ٤/٤ ورقم ٥/٤ الصادرتين عن الاجتماع الثالث للجنة الخاصة المعنية برصد وتنسيق الانتقال إلى استخدام النظم المستقبلية للملاحة الجوية (المرحلة الثانية) ووضع الخطط الانتقالية، والتوصية رقم ٤/٤ الصادرة عن الاجتماع الرابع للجنة المعنية بالنظم المستقبلية للملاحة الجوية (المرحلة الثانية)، والتوصيات رقم ١/١ ورقم ٥/١ ورقم ١٣/١ ورقم ٨/٢ ورقم ١/٤ ورقم ٩/٦ ورقم ٣/٧ ورقم ١٣/٦ الصادرة عن المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية.

وإذ تأخذ في اعتبارها أن مجلس الإيكاو أحاط علما ببعض هذه التوصيات واعتمد بعضها الآخر وطلب من الأمين العام للمنظمة أن يتخذ جميع التدابير الملائمة.

وإذ تدرك الدور الذي يجب أن تؤديه الأقاليم في مجال تخطيط وتنفيذ نظم الإيكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية.

ووعيا منها بأن التأخير قد يحدث في بعض المناطق عند الانتقال إلى تنفيذ هذه النظم.

وإذ تلاحظ بارتياح التجارب والعروض الإيضاحية والنقد الجاري إحرازه في جميع الأقاليم فيما يتعلق بتنفيذ النظم المتقدمة لإدارة الحركة الجوية.

وإذ تعتقد بأن مساهمة جميع الأقاليم تضمن تقييما أفضل للتجارب وتعزز تطوير نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية لجعل هذه النظم قابلة للتشغيل البيئي ولتسهم في وضع نظام عالمي سلس لإدارة الحركة الجوية قادر على التكيف بكفاءة مع الاحتياجات الإقليمية والمحلية.

وإذ تلاحظ أنه ينبغي للدول فرادى وجماعات أن تعالج عدة مسائل اقتصادية وتنظيمية، ولا سيما مسائل تحليل التكاليف والمنافع، وتمويل التجهيزات، واسترداد التكاليف، والمسائل التعاونية.

وإذ تلاحظ أن تحقيق المنافع في وقت مبكر للمنتفعين وتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية لاستخدامها في الشبكة العالمية لإدارة الحركة الجوية بصورة منسقة ومتوافقة عالمياً، أمران يقتضيان حصول بعض الدول على مساعدات فنية ومالية، وإذ لا يغيب عن بالها البيان الصادر بشأن الدور المركزي الذي ينبغي للإيكاو أن تؤديه لتنسيق ترتيبات التعاون الفني إلى جانب تسهيل تقديم المساعدات إلى الدول فيما يتعلق بجوانب التنفيذ الفنية والمالية والإدارية والقانونية والتعاونية.

١- تدعو الدول ومجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية وصناعة الطيران إلى اتباع المفهوم التشغيلي العالمي الذي وضعته الإيكاو لإدارة الحركة الجوية بوصفه الإطار المشترك لتوجيه أعمال تخطيط وتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية وتركيز كل هذه الأعمال على المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية.

٢- تدعو الدول والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية إلى إقامة إطار مشترك للتخطيط والتعاون على المستوى الإقليمي الفرعي من أجل التطوير المشترك لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية.

٣- تحت المجلس على أن يضمن قيام الإيكاو بوضع الاستراتيجيات الانتقالية، وشروط إدارة الحركة الجوية، والقواعد والتوصيات اللازمة لدعم تنفيذ نظام عالمي لإدارة الحركة الجوية.

٤- تحت المجلس على أن يواصل بدون تأخير استعراض الجوانب الاقتصادية والتنظيمية والقانونية والاستراتيجية المتصلة بتنفيذ نظم الإيكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية.

٥- تحت المجلس على اتخاذ الخطوات اللازمة لضمان جعل النظام العالمي لإدارة الحركة الجوية المقبل نظاماً مبنياً على الأداء، فضلاً عن وضع أهداف وأغراض أداء هذا النظام المقبل في الوقت الملائم.

٦- تدعو الدول القادرة، وتدعو المنظمات الدولية المعنية والمنتفعين ومقدمي الخدمات إلى ما يلي:

(أ) عدم ادخار أي جهد في سبيل التعاون وتسهيل تنفيذ برنامج البحوث والاختبارات والتجارب بالتعاون عن كثب مع الدول ذات الموارد المحدودة.

(ب) التأكد من صلاحية العناصر المحددة في هذا المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية.

٧- تطلب إلى المجلس، على سبيل الأولوية العالية وفي حدود الميزانية المعتمدة من الجمعية العمومية أن يكفل إتاحة الموارد الكافية لمكاتب الإيكاو الإقليمية، وبوجه خاص المكاتب المعتمدة لدى الدول النامية، مراعيًا زيادة الدعم الذي سيطلب من هذه المكاتب تقديمه إلى المجموعات الإقليمية لتخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية، لأنها هي الهيئات الرئيسية التي ستخطط الانتقال الإقليمي إلى استخدام نظم لاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية التي قررت الإيكاو .

٨- تطلب كذلك إلى المجلس أن يواصل حث الدول والمنظمات الدولية والمؤسسات المالية على حشد الموارد لمساعدة الدول التي تحتاج إلى التعاون الفني لتخطيط وتنفيذ نظم الإيكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية.

المرفق (ج)

ضمان تحسين نُظم وخدمات الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية

بما أن نُظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية آخذة في التطور، وتتطور معها أيضاً التهديدات وجوانب الضعف المرتبطة بهذه النُظم؛

وحيث إن حالات التداخل في نُظُم الاتصالات والملاحة والاستطلاع القائمة على الأقمار الصناعية، ومع النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية على وجه التحديد، قد ازدادت بشكل ملحوظ؛

ولما كانت هناك حاجة إلى معالجة مسألة مقاومة التداخل في نُظُم الاتصالات والملاحة والاستطلاع على الصعيد العالمي وفق نهج شامل، يضمن تطور كفاء ومنسق بين هيكل البنى الأساسية والقدرات التقنية المحسنة والإجراءات التشغيلية المدنية والعسكرية وسلطات تنظيم الإشارات اللاسلكية والتنسيق بين الجهات المدنية والعسكرية؛

وإقراراً بأن مقاومة التداخل يستوجب التحسين عن طريق زيادة التكامل بين جميع البنى الأساسية الملائمة، سواء الأرضية والموجودة في الفضاء والعناصر المحمولة جواً، على نحو يقوم على أسس التكامل والتعاون لاكتساب أقصى درجات القوة في حالات انقطاع الخدمات القائمة على الأقمار الصناعية أو في البيئات التي توجد فيها إشارات كاذبة أو خادعة؛

وتسليماً بأن البنى الأساسية للطائرة، سواء المحمولة على متنها أو الأرضية، المكتملة لنُظُم الاتصالات والملاحة والاستطلاع لا بد من تعديلها كي تشمل، عند الاقتضاء، خواصاً لاكتشاف التداخل والتخفيف من حدته والإبلاغ عنه، وذلك تيسيراً لمعالجة اختلالات الأداء التي تظهر أثناء التشغيل؛

واعتقاداً بأن مثل هذه القدرات والقياسات، عند الجمع بينها وبين الإطار القانوني الملائم، ستسمح للسلطات المعنية بأن تتصدى للتدخل الضار الناتج عن التشغيل غير القانوني لأجهزة الإرسال وتجنب انتشار واستخدام مثل هذه الأجهزة غير القانونية للإرسال وتجنب إساءة استخدام معدات الاختبار والصيانة؛

واعتقاداً بأن السلطات العسكرية والهيئات الوطنية، بتطبيق سبل التنسيق الملائمة واتباع أفضل الممارسات، بإمكانها أن تُجري الاختبارات المتعلقة بالنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية والتدخلات الأخرى، باستخدام معدات لاسلكية حسب الحاجة ودون أن تسبب أثراً لا داعي لها على الطيران المدني؛

واعتقاداً بأن التنسيق بين الجهات المدنية والعسكرية ينبغي أن ييسر تبادل المعلومات المطلوبة مع مستخدمي المجالات الجوية، لا سيما عند التحليق بالقرب من مناطق النزاعات؛

وإقراراً بأن فقدان الطاقم للدراية بالظروف المحيطة نتيجة مصدر ضار يُصنّف كأحد تهديدات الأمن الإلكتروني ولا يمكن التهاون في شأنه في أوساط الطيران المدني؛ وأن تعمد إرسال إشارات مضللة لتحل محل الإشارات الدقيقة أخطر بكثير على السلامة الجوية من فقدان هذه الإشارة.

فإن الجمعية العمومية:

١- تشجّع الدول على الانتقال إلى نُظُم الاتصالات والملاحة والاستطلاع المحسنة والأمنة، على أساس التكامل بين القدرات الملائمة والمستقلة للطائرات والبنى الأساسية الأرضية والقائمة على الأقمار الصناعية، الأمر الذي يؤدي إلى تحسين المرونة والقوة في مواجهة أي نوع من التداخل؛

٢- تشجّع هيئات التوحيد القياسي والقطاع على تطوير قدرات ملائمة لاكتشاف التداخل والتخفيف من حدته والإبلاغ عنه من أجل عناصر نُظُم الاتصالات والملاحة والاستطلاع، سواء المحمولة على متن الطائرات أو الموجودة في الفضاء أو الأرضية، وذلك ضماناً لمتعة نُظُم الاتصالات والملاحة والاستطلاع بمستوى أعلى من المرونة ولكفالة استمرار العمليات والحيلولة دون وقوع أي آثار متتالية نتيجة استخدام بيانات غير سليمة عن الموقع أو السرعة أو الزمن؛

٣- تشجّع الدول على ضمان استمرار إتاحة قدرات مرنة للنُظم الأرضية للاتصالات والملاحة والاستطلاع على مقاومة الاضطرابات لضمان سلامة العمليات ولتحسين التكامل بين بيانات الموقع والملاحة والزمن على مستوى الطائرة ومعلومات المراقبة المستقلة، وذلك تعزيزاً لمرونة العمليات وسلامتها؛

٤- تدعو الإيكاو إلى وضع مبادئ رفيعة المستوى لكيفية التكامل بين نُظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع، سواء الأرضية أو في الفضاء أو على متن الطائرات، وإيجاد الحلول فيما يخص بيانات الموقع والملاحة والزمن، ضماناً للحصول على خدمات أكثر مرونة من حيث تحديد الموقع والزمن؛

٥- تشجّع هيئات التوحيد القياسي وقطاع الطيران على التعاون مع الإيكاو من أجل إيجاد حلول فيما يخص بيانات الموقع والملاحة والزمن تتماشى مع مبادرات الإيكاو؛

٦- تدعو الإيكاو إلى وضع إطار لاستعراض شامل من أجل تعزيز تحسين نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية؛

٧- تحث الدول على اتخاذ ما يلزم من تدابير لتجنب تسويق/انتشار وشراء وامتلاك واستخدام أجهزة الإرسال غير القانونية مثل أجهزة التشويش وإساءة استخدام معدات الاختبار والصيانة التي قد تؤثر على نُظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع؛

٨- تحث الدول على ضمان التعاون الوثيق بين سلطات الطيران والسلطات العسكرية ومقدمي الخدمات وسلطات الإنفاذ المعنية بالطيف الترددي وتنظيم الإشارات اللاسلكية، بهدف اتخاذ أي تدابير خاصة ضرورية لضمان خلو النطاق الترددي الذي تستخدمه كافة نُظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع، والنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية على وجه التحديد، من التداخل الضار؛

٩- تحث الدول على الامتناع عن أي صورة من صور التشويش أو التضليل التي من شأنها أن تؤثر على الطيران المدني؛

١٠- تحث الدول على التنسيق مع مقدم خدمات الملاحة الجوية المسؤول عن المجال الجوي المتأثر بالتداخل وإبلاغه مسبقاً إلى الحد الأقصى المستطاع، حال وجود أي عمليات أو تدريب يتعلق بالأمن أو الدفاع سواء أجازته الهيئات العسكرية أو الدولة، والذي يُحتمل أن يسبب أي شكل من التشويش أو التضليل بما قد يؤثر على الطيران المدني؛

١١- تحث الدول والمشغلين، عند تقييم مخاطر التداخل المرتبطة بمناطق النزاعات، على أن تراعي أن نُظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع القائمة على الأقمار الصناعية يُحتمل أن تتأثر خارج تلك المناطق.

القرار ٤٢-٩: "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 ٤٠-٤ ومرفقاته (أ) إلى (س) بأكملها، بياناً بالسياسات المستمرة وأساليب العمل في مجال الملاحة الجوية على وجه التحديد كما كانت عند نهاية الدورة الأربعين للجمعية العمومية؛

ولما كانت قد استعرضت اقتراحات المجلس بتعديل بيان السياسات المستمرة وأساليب العمل الواردة في القرار ٤٠-٤ ومرفقاته (أ) إلى (س) ضمناً، وعدلت هذا البيان لمراعاة القرارات التي اتخذت في أثناء الدورة الحادية والأربعين؛

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. ويتصل هذا الأمر بما في ذلك، على وجه الخصوص، بالإجراءات المتصلة بالقرارات؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر ما يلي:

(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 الحادية والأربعين 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 ٤٠-٤ 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 والإيكاو جهداً كبيراً 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 الإيكاو ؛

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

١- أن تكون الاجتماعات التي يدعو المجلس إلى 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 إلى قرار بناء بشأنها، ولا بأس من مطالبة الاجتماعات التي تعقد على هذا الأساس بأن تجري مناقشات استطلاعية حول الأمور التي لم تتضج إلى 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 إلى 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 وتصحيح 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 الإيكافو ؛
- 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 حلا ملائما أو سريعا من خلال الأجهزة الأخرى القائمة؛
- ٢- تكفل لجنة الملاحة الجوية أن تكون اختصاصات وبرامج عمل هذه الفرق مناسبة لأغراض الأهداف الاستراتيجية للإيكافو، 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.

المرفق (د)

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) تضيف 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) تضيف الأولوية على رعاية الأجيال المقبلة من المهنين 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 طيرانها.

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 التغيرات 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- إن 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 إلى توفير واستمرار تشغيل التجهيزات والخدمات التي من المرجح أن يؤدي نقصها إلى 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 المتوقعة 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 تنجزه 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 حولا 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، متاحا إلكترونيا 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 لتصريف 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 أيضاً على أنه يجوز لكل لدولة عضو أن تنيب مسؤوليتها عن تقديم خدمات الحركة الجوية فوق إقليمها إلى دولة أخرى بمقتضى اتفاق ثنائي بينهما؛
- وحيث إن** الجهود التعاونية بين الدول الأعضاء من شأنها أن تؤدي إلى 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 إلى 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 إلى 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 إلى دولة أخرى ويقتصر كل إسناد للمسؤولية فوق أعالي البحار على المهام الفنية والتشغيلية المتعلقة بسلامة وانتظام الحركة الجوية في المجال الجوي المعني؛
وتعلن بالإضافة إلى ذلك ما يلي:

٦- إن كل دولة عضو تنيب 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 الإيكو .

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 تعديلا مؤقتا 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 أحكاما 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 الملاحة 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 المنيبة وفقا لما تقتضيه الدولة المنيبة، ويجب على الدولة المنيبة أن تنشئ وتجدد التجهيزات والخدمات المتفق عليها مع الدولة النائبة لكي تشغلها هذه الدولة النائبة؛

٥- تقتصر إنابة المسؤولية من أي دولة إلى 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 إلى 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 الملاحة 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 تتظر 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 موردا مشتركا بين الطيران المدني والطيران العسكري على حد سواء، ونظرا 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، وتحقق 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"؛

وإدراكا 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، ونظرا 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 نهجا فوريا لإدارة أكثر كفاءة للمجال الجوي؛

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

وحيث إن تطبيق الحد الأدنى المُخفَّض للفصل الرأسى يوفر العديد من الفوائد بما في ذلك السعة الإضافية للمجال الجوي ويحقق توفير التكاليف والحد من الآثار البيئية، وإن ذلك يستند إلى متطلبات أداء صارمة تحافظ على ارتفاع الطائرة، وهو ما يمكن أن يتعرض للأعطال حتى عند إجراء تعديلات طفيفة على هيكل الطائرة؛

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 ضررا بسلامة حركة الطيران المدني الدولي وانتظامها وكفاءتها، وأن تكون تلك العمليات متمشية بقدر الإمكان مع قواعد الجو الواردة في الملحق الثاني باتفاقية شيكاغو؛
- ٣- يقدم الأمين العام النصح والإرشاد بشأن أفضل الممارسات في مجال التنسيق المدني والعسكري والتعاون فيما بينهما؛
- ٤- يجوز للدول الأعضاء أن تضمّن، عندما يكون ذلك مناسبا، ممثلين للسلطات العسكرية في وفودها إلى اجتماعات الإيكاو؛
- ٥- تشكل الإيكاو المنتدى الذي يؤدي دورا 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 تنسق الأمور مع جميع الدول المسؤولة عن تقديم خدمات الحركة الجوية فوق أعالي البحار في المنطقة المعنية.
- ٣- ينبغي أن تستعرض الدول الأعضاء الممارسات الحالية للتأكد من أن الموافقة على تشغيل طائرات الدولة في المجال الجوي الذي ينطبق فيه الحد الأدنى للفصل الرأسى المخفَّض (RVSM) إما أن تتم مع الامتثال لمتطلبات الأداء الذي يحافظ على الارتفاع، والتحسن لأي تعديلات لاحقة قد تُجرى على هيكل الطائرة، أو بطريقة مكافئة لذلك. وعلاوة على ذلك، ينبغي للدول الأعضاء أن تعمل، إلى أقصى حد ممكن عمليا، على تسهيل مشاركة الطائرات المعنية التابعة للدولة في البرامج الفنية لرصد الارتفاع لضمان الامتثال المستمر لمتطلبات الأداء هذه، تنفيذاً للسياسة المذكورة في البندين ١ و ٢ من القرار أعلاه.
- ٤- 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 للفقرات 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 المدرج.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- في ضوء نتائج المتابعة المستمرة المشار إليها في الفقرة (١) من المنطوق أعلاه، ينبغي للمجلس أن يقوم بما يلي آخذا 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 سببا رئيسيا 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 أن 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 إثقال 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 تقدم المشاريع الفنية للإيكاو؛

(ب) أن تشارك في اجتماعات الإيكاو 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 الإيكاو ، وأن تضمن أن مرشحيها متمتعون بالمؤهلات المناسبة وقادرون على الإسهام بفاعلية في أعمال فرق الخبراء؛

- (د) أن تضطلع بالدراسات التخصصية التي تطلبها الإيكاو ؛
(هـ) أن تساعد الإيكاو 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 إلى 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 إلى هيئات البحوث والتطوير، ومشاهدة التجارب التطبيقية وعمليات تقييم الأجهزة والتقنيات الجديدة. غير أنه 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 تضع 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 للتحقيق 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 إمكانات استخدام مراكز التدريب الإقليمية لعقد هذه الدورات فيها وإمكانات إدراج منهجية برنامج ترينير المتقدم (TRAINAIR PLUS) "ترينير 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 وذلك كجزء من نهج إدارة السلامة؛

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

٣- أن تأخذ الدول الأعضاء باستراتيجيات تعزز الأداء التشغيلي المأمون والمتسق والناجع والفعال للفرد ولمجموعات الأفراد من أجل الاستجابة للأولويات في مجال السلامة.

٤- ينبغي أن تعمل الدول الأعضاء والإيكاو على تعزيز السلامة في بيئة مقصورة القيادة ذات الطابع الرقمي المتزايد من خلال معالجة الآثار التي تخلفها الأنظمة الكثيفة البيانات على الأداء البشري، وذلك من خلال ما يلي:

(أ) تعزيز المبادئ التي تركز على الإنسان عند تصميم أنظمة مقصورة القيادة والواجهات بحيث تخفف من فيض المعلومات وتمنع الإجهاد الذهني؛

(ب) ضمان أن تتضمن أطر تدريب الطيارين وأطر الكفاءات، بما في ذلك التدريب القائم على الأدلة، المهارات اللازمة لإدارة المعلومات الرقمية المعقدة بفعالية وتخفيف المخاطر المتعلقة بالتشغيل الآلي؛

ج) تشجيع إدراج المخاطر المرتبطة بالتفاعل بين الإنسان والآلة والعبء الذهني في برامج السلامة الوطنية وأنظمة إدارة السلامة لدى المشغلين.

القرار ٤٢-١٠: التعاون الإقليمي والمساعدة بهدف سد الثغرات في مجال السلامة

لَمَّا كَانَت المنظمة مازال من أهدافها الرئيسية تأمين سلامة الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم؛

وَلَمَّا كَانَت مسؤولية تأمين سلامة الطيران المدني الدولي تقع أيضا على الدول الأعضاء، جماعة وفرداً؛

وَلَمَّا كَانَت كل دولة عضو تتعهد وفقاً للمادة السابعة والثلاثين من اتفاقية الطيران المدني الدولي بالتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة عملياً من التوحيد في الأنظمة والقواعد القياسية والإجراءات والتنظيم فيما يتعلق بالطائرات والأفراد والمطارات والطرق الجوية والخدمات الفرعية، وذلك في جميع المسائل التي يؤدي فيها هذا التوحيد إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها؛

وَلَمَّا كَانَ تحسين سلامة الطيران المدني الدولي على النطاق العالمي يتطلب التعاون النشط من جانب الجهات المعنية كافة؛

وَلَمَّا كَانَت "اتفاقية الطيران المدني الدولي" وملاحقها توفر الإطار القانوني والتشغيلي لكي تنشئ الدول الأعضاء جهازاً لسلامة الطيران المدني يستند إلى الثقة والاعتراف المتبادلين، وتلتزم جميع الدول الأعضاء بتنفيذ القواعد والتوصيات بقدر ما يكون ذلك ممكناً من الناحية العملية، والقيام على نحو ملائم بمراقبة السلامة الجوية؛

وَلَمَّا كَانَت نتائج أنشطة البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP-CMA) تشير إلى أن العديد من الدول الأعضاء لم يتمكن بعد من وضع نُظم مستدامة لمراقبة السلامة الجوية و/أو إجراء التحقيقات، وأنه تم تحديد شواغل بارزة في مجال السلامة لدى بعض الدول الأعضاء (SSCs)؛

وَلَمَّا كَانَت الإيكاو تلعب دوراً قيادياً في تسهيل تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وسد الثغرات المتعلقة بالسلامة بواسطة تنسيق الدعم وتسخير الموارد بين الشركاء في مجال سلامة الطيران؛

وإذ تُسَلِّم بتأييد الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية لسياسة الإيكاو العامة بشأن دعم التنفيذ المقدم إلى الدول في عام ٢٠٢٢ من أجل تقديم أنشطة دعم التنفيذ المراعية للاحتياجات إلى الدول والهيئات من غير الدول، وذلك في إطار نهج "الإيكاو الواحدة"؛

وتقرّ بأن استراتيجيات الإيكاو القطرية التي تم إعدادها في إطار سياسة الإيكاو العامة بشأن دعم التنفيذ المقدم إلى الدول كمنصة لتقديم دعم التنفيذ المباشرة والإرشادات إلى الدول، بتنسيق مع الجهات المعنية الأخرى، للتصدي للشواغل البارزة في مجال السلامة وأيضاً لمعالجة قلة التنفيذ الفعال (EI) للعناصر الحاسمة؛

وَلَمَّا كَانَ 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؛

وتقرّ بأنه قد لا يتوفر للدول الأعضاء جميعها الموارد البشرية والفنية والمالية المطلوبة للقيام بمراقبة السلامة الجوية و/أو مهام التحقيق على النحو الملائم؛

وتقرّ بأن إنشاء هيئات إقليمية ودون إقليمية لمراقبة السلامة الجوية وسلامة الطيران، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOs) والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (RAIOs) وآليات التعاون في التحقيق (ICMs)، يمكن أن يكون مفيداً جداً في مساعدة الدول الأعضاء على الوفاء بالتزاماتها 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 و/أو التحقيق في الحوادث والوقائع؛

وتذكّر بأن الالتزامات المتعلقة بمراقبة السلامة الجوية و/أو التحقيق في الحوادث والوقائع تقع حصرياً على عاتق الدول الأعضاء باعتبارها الدول الموقعة على الاتفاقية، فضلاً عن كونها مسؤولة عن تنفيذ قواعد الإيكاو القياسية، وأنه يجوز للدول في هذا الصدد أن تقرر على أساس طوعي، تفويض مهام ووظائف معينة للمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع، بناء على الوثائق القانونية السليمة، وأن يكون من المفهوم أن كلمة "الدول" تتضمن المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع في الحالات التي ينطبق فيها ذلك؛

وتذكّر بأن المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (2018) (AN-Conf/13) قد أوصى بأن تمضي الإيكاو 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؛

وتقرّ بضرورة تطوير النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية وتحويله إلى برنامج تقييم للمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (RRAP) بحيث يعمل على تقييم قدرات وإمكانيات المنظمات الإقليمية من الفئتين وآليات التعاون في التحقيق، بهدف تعزيز هذه المنظمات وتحسين فعاليتها وكفاءتها في دعم الدول؛

وتقرّ 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؛

وتقرّ بأن مجموعات من الدول الأعضاء قد تقرر إنشاء نظم إقليمية للطيران، يكون الأساس القانوني لها قائماً على وسيلة واحدة أو مزيج من الوسائل التي تشمل، على سبيل المثال لا الحصر، الأطر العامة الإقليمية أو معاهدة دولية أو التشريعات الأساسية الوطنية، بهدف إرساء قواعد مشتركة وإشراف ينطبق في الدول الأعضاء؛

وتقرّ 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 المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع والدول الأعضاء والإيكاو والأطراف الأخرى المعنية بعمليات الطيران المدني؛

وتذكّر بقرار الجمعية العمومية ٣٧-١٦ الذي يسلم بإنشاء الصندوق المخصص للسلامة (SAFE) للعمل كآلية لجمع وتخصيص التبرعات المقدمة من الدول وغيرها من الجهات المانحة من أجل دعم برامج الإيكاو في مجالي السلامة والملاحة الجوية بهدف تحسين سلامة الطيران المدني من خلال معالجة أوجه القصور الخطيرة في مجال السلامة لدى الدول الأعضاء التي تقتصر إلى الإمكانات المالية للقيام بذلك؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تكلّف** المجلس، في شراكة مع جميع الشركاء في مجال سلامة الطيران، بمواصلة تنفيذ برنامج منسق وتعاوني لدعم التنفيذ 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- **وتكلّف** المجلس بتعزيز مفاهيم التعاون الإقليمي، بما في ذلك تعزيز المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية لتحقيق في الحوادث والوقائع؛
- ٣- **وتكلّف** المجلس باتخاذ الإجراءات اللازمة لضمان الاعتراف بخصوصيات أي نظام إقليمي للطيران تنشئه مجموعة من الدول الأعضاء وإدراج هذه الخصوصيات في الإطار العام الذي تضعه الإيكاو؛
- ٤- **وتكلّف** المجلس بتطوير "النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية" (GASOS) وتحويله إلى برنامج تقييم المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية لتحقيق في الحوادث والوقائع (RRAP)، على أن يكون من بين أهدافه تحقيق الاستفادة من أوجه التنسيق والتوافق مع "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة" (USOAP)، لتعزيز وتقييم ودعم المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية لتحقيق في الحوادث والوقائع فيما تبذله من جهود لمساعدة الدول الأعضاء فيها على الاضطلاع ببعض الوظائف والأنشطة المرتبطة بمراقبة السلامة والتحقق في الحوادث والوقائع وإدارة السلامة الجوية، مع التأكد في الوقت ذاته من فهم تلك الدول لالتزاماتها ومسؤولياتها بموجب اتفاقية شيكاغو؛
- ٥- **تكلّف** المجلس بالاستمرار في بناء شراكات جديدة وتدعيم الشراكات الحالية من أجل تسهيل تقديم المساعدة المالية والفنية إلى الدول وإلى هيئات السلامة الإقليمية ودون الإقليمية وهيئات التحقيق، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية لتحقيق في الحوادث والوقائع، من أجل تعزيز قدراتها؛
- ٦- **تكلّف** المجلس بمواصلة تحليل المعلومات ذات الصلة والأساسية بالنسبة للسلامة لتحديد الوسائل الفعالة لتقديم دعم التنفيذ للدول والهيئات الإقليمية ودون الإقليمية المعنية بمراقبة السلامة الجوية وإجراء التحقيق، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية لتحقيق في الحوادث والوقائع؛
- ٧- **تحث** الدول الأعضاء على إيلاء الأولوية القصوى لتسوية الشواغل البارزة في مجال السلامة لضمان عدم حدوث مخاطر مباشرة لسلامة الطيران المدني الدولي وتلبية الحد الأدنى من الشروط المحددة في القواعد القياسية الواردة في ملاحق الإيكاو؛
- ٨- **تحث** الدول الأعضاء على إقامة وتوطيد التعاون الإقليمي ودون الإقليمي لتحقيق أعلى درجات سلامة الطيران؛
- ٩- **تذكر** الدول الأعضاء وقطاع الطيران وسائر الجهات المعنية بضرورة تقديم التبرعات إلى صندوق سلامة الطيران (SAFE) على النحو المطلوب في قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٦ لضمان توفير الدعم الفعال للتنفيذ في مجال السلامة إلى الدول و/أو آليات التعاون الإقليمي التي تحتاج إلى المساعدة؛
- ١٠- **تطلب** من جميع الدول الأعضاء والشركاء المعنيين في مجال سلامة الطيران، حيثما أمكن، مساعدة الدول التي تطلب المساعدة بواسطة الموارد المالية والفنية لضمان التسوية الفورية للشواغل البارزة المحددة في مجال السلامة والاستدامة الأطول أجلاً لنظام الدولة في مجال مراقبة السلامة؛

- ١١- تشجع الدول الأعضاء على أن تطلب من منظماتها الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية و/أو منظماتها الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع المشاركة في برنامج تقييم المنظمات الإقليمية من الفئتين (RRAP) من أجل تعزيز تلك المنظمات وتمكينها من تقديم خدمات أفضل إلى دولها الأعضاء كي يتسنى لها الوفاء بمسؤولياتها في مجال السلامة والتحقيق بموجب الاتفاقية؛
- ١٢- تشجع الدول الأعضاء على إقامة الشراكات مع الدول الأخرى والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع وقطاع الطيران والمؤسسات المالية وغيرها من الشركاء في مجال سلامة الطيران بغية توطيد قدراتها في مجال مراقبة السلامة الجوية وإجراء التحقيق من أجل اضطلاع الدول بمسؤولياتها على الوجه الأمثل وتعزيز نظام الطيران المدني الدولي الآمن؛
- ١٣- تشجع الدول الأعضاء على تعزيز إقامة شراكات إقليمية أو دون إقليمية من أجل التعاون على وضع حلول للمشكلات المشتركة بما يتيح للدول بناء قدراتها في مجال مراقبة السلامة الجوية وإجراء التحقيق وعلى أن تشارك في الهيئات الإقليمية ودون الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والتحقيق، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع؛
- ١٤- تطلب من المجلس أن يضطلع بدور قيادي في تنسيق الجهود لمساعدة الدول على تسوية الشواغل البارزة في مجال السلامة من خلال وضع استراتيجيات الإيكو القطرية و/أو مقترحات مشاريع محددة ومساعدة الدول للحصول على الموارد المالية الضرورية لتمويل مشاريع دعم التنفيذ هذه؛
- ١٥- تحث الدول الأعضاء والشركاء المعنيين في مجال السلامة على دعم تنفيذ الاستراتيجيات القطرية لمساعدة الدول على تسوية الشواغل البارزة لديها في مجال السلامة، وبناء قدرات مستدامة داخل الدول؛
- ١٦- تطلب إلى المجلس أن يقدم تقريراً إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية بشأن سير أنشطة التعاون الإقليمي ودعم التنفيذ؛
- ١٧- شجع الدول الأعضاء على تعزيز أطرها القانونية المتعلقة بالمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOs) والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (RAIOs) لضمان أن تكون آليات التفويض محددة بدقة مع الاحتفاظ بمسؤولياتها بموجب اتفاقية شيكاغو؛
- ١٨- تشجع قطاع الطيران على المشاركة بنشاط في عمل المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOs) والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (RAIOs) وعلى توفير الدعم المناسب.
- ١٩- تعلن أن هذا القرار يحل محل قرار الجمعية العمومية ٤٠-٦.

القرار ٤٢-١١: استبدال الهالونات

إن الجمعية العمومية،

تسليماً بأهمية أجهزة إطفاء الحرائق لسلامة الطيران؛

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

ولما كانت الهالونات لم تعد تُنتج باتفاق عالمي بسبب مواردها الكيميائية التي تستنفد الأوزون ومساهمتها في تغير المناخ؛ وإدراكاً لضرورة إنجاز الكثير من العمل بسبب انخفاض إمدادات الهالونات المتاحة وازدياد الشواغل لدى الدوائر البيئية إزاء عدم إنتاج بدائل الهالون بالنسبة لجميع أجهزة إطفاء الحرائق على متن الطائرات المدنية؛ وإدراكاً لقيام فريق عمل حماية أجهزة الطائرات من الحرائق بإعداد قاعدة الحد الأدنى للأداء لكل استخدام من استخدامات الهالون بمشاركة من الصناعة والسلطات التنظيمية؛ وإدراكاً لوجود شروط صارمة لكل استخدام من استخدامات الهالونات، في مجال الطائرات على وجه التحديد، يجب تليبيتها قبل تنفيذ عملية الاستبدال؛ وإدراكاً للآليات التي وضعها قطاع صناعة الطائرات فيما يتعلق بإشراك الجهات المعنية في إيجاد حلول مشتركة لاستبدال الهالون في إطار زمني واقعي فيما يتعلق بتطبيقات مقصورة البضائع؛ وإدراكاً لحظر إنتاج الهالونات بموجب اتفاق دولي، يتم الحصول على الهالونات حالياً حصرياً من خلال أنشطة الاسترداد والاستصلاح وإعادة التدوير. وبالتالي، ينبغي مراقبة عملية إعادة تدوير غازات الهالونات بصرامة تقادياً لإمكانية تسرب الهالونات الملوثة الى صناعة الطيران؛ وإدراكاً لضرورة أن تعتمد أي استراتيجية على البدائل التي لا تشكل خطراً غير مقبول على البيئة أو الصحة عند مقارنتها بالهالونات التي تحل محلها؛

تقرر ما يلي:

- ١- تحث الدول وقطاعات الطيران لديها على تكثيف إنتاج واستخدام بدائل الهالون المقبولة في أجهزة إطفاء الحرائق في مقصورات البضائع بالطائرات؛
- ٢- تحث الدول على تحديد ورصد نوعية الهالونات لضمان استمرار الإمداد بهالونات ذات نوعية جيدة لقطاع الطيران المدني لديها؛
- ٣- تشجع الإيكاو على مواصلة التعاون مع فريق عمل حماية أجهزة الطائرات من الحرائق وأمانة الأوزون لدى برنامج الأمم المتحدة للبيئة من خلال اللجنة الفنية لبدائل الهالون التابعة لفريق الخبراء المعني بالتقييم التكنولوجي والاقتصادي بشأن موضوع بدائل الهالون في الطيران المدني؛
- ٤- تشجع الدول على التعاون مع اتحاد قطاع الطيران فيما يتعلق بالاستخدام في المحركات ووحدات القدرة الثانوية وفريق العمل المعني باستبدال الهالونات في مقصورة البضائع والذي أنشأه المجلس التنسيق الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء.
- ٥- تشجع الدول على دعم التدابير الرامية إلى بلوغ الحد الأدنى في خفض انبعاثات الهالونات غير الضرورية التي تحدث في غياب أي حدث ناجم عن اندلاع نيران تهدد السلامة وعلى ضمان تحسين إدارة احتياطي الهالونات الموجود وصونه.
- ٦- تشجع الدول على التنسيق، بمساعدة الإيكاو، مع أمانة الأوزون التابعة لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة والهيئة الاستشارية المكلفة ببروتوكول مونتريال وفريق خبراء تقييم التكنولوجيا والنواحي الاقتصادية ولجنة الخيارات الفنية لإخماد الحرائق التابعة لها، بهدف تقييم الإمدادات العالمية من الهالونات، وتيسير الإدارة المستدامة للمخزونات الحالية من الهالونات، بما

في ذلك "تحديد الاستخدامات الأساسية للهالونات" في تطبيقات مقصورات البضائع بالطائرات، بموجب بروتوكول مونتريال للحفاظ على السلامة الجوية؛

٧- تكلف المجلس، بالتنسيق مع الصناعة وبالنظر إلى تقييم مدى توافر المخزونات العالمية من الهالونات، بوضع اقتراح بشأن موعد نهائي فعال ومستدام ومنقح لاستبدال الهالونات يُدرج في الملحق الثامن - "صلاحية الطائرات للطيران" فيما يتعلق بطلبات استصدار الشهادات الخاصة بطرازات الطائرات الجديدة. ويجب أن يستند هذا الاقتراح إلى بيانات شاملة تتضمن توافر الهالونات والتقدم المحرز في تطوير حلول بديلة ومراعاة الاعتبارات المتعلقة بالسلامة.

٨- تكلف المجلس بمنح تفويض باستبدال الهالون في نظم إخماد حرائق مقصورات البضائع المستخدمة على متن الطائرات، والتي سيُقدم طلب ترخيص طرازها بعد التاريخ المحدد في الإطار الزمني لعام ٢٠٢٤؛

٩- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٩-١٣.

القرار ٤٢-١٢: البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP-CMA)

لما كان الهدف الرئيسي للإيكاو 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 للسلامة 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؛

ولما كان المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا (HLCC) قد قدم توصيات إلى الإيكاو لإدراج "عمليات تقييم مدى تنفيذ برامج السلامة الوطنية" في الأنشطة التقليدية لـ "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر" وأشار إلى إعداد إطار عام لتنظيم البيانات من أجل البرنامج، والذي يتضمن عدة أمور من بينها وضع إجراءات محددة لاستخدام وتنظيم وحماية المعلومات الهامة المستمدة من البرنامج، مع دعم أنشطة الدول الأعضاء في الوقت ذاته؛

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

وإذ تُذكر 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؛

وتذكر بأهداف "برنامج الإيكاو 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؛

وتدرك أن الأمين العام قد اتخذ الخطوات الملائمة لضمان إنشاء آلية مستقلة لضمان الجودة تُستخدم لرصد وتقييم جودة البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية؛

وتدرك أن التنفيذ الفعّال للخطط التصحيحية الخاصة بالدول أمر حيوي لتعزيز سلامة الملاحة الجوية العالمية؛

وتقرّ 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 (EC)، ومؤسسة سلامة الطيران (FSF)، والاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا) والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)؛

وتقرّ بأن الشفافية وتبادل معلومات السلامة وتحليلها هي من بين دعائم سلامة شبكة النقل الجوي؛

وتقرّ بأن المنظمات الإقليمية المشرفة على السلامة (RSOOs) 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 للمجلس ولأمين العام على نجاح تطوير وتنفيذ نهج "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر"؛

٢- تكلف الأمين العام 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 المستوى العالمي لتقييم فعالية واستدامة نُظم مراقبة السلامة في الدول، فضلاً عن التقدم المحرز في تنفيذ أحكام إدارة السلامة، لا سيما برامج السلامة الوطنية (SSPs)؛

- ٣- **تكلف الأمين العام بتنفيذ التحسينات التنظيمية اللازمة للنجاح في إدارة التغيرات التي أحدثتها تطور البرنامج على المدى الطويل تماشياً مع توصيات المجموعة الاستشارية المعنية بالبرنامج والتي وافق عليها المجلس وتوصيات المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا في هذا الشأن؛**
- ٤- **تكلف الأمين العام باستخدام أدوات الرصد المستمر والتدقيق المتاحة استخداماً فعالاً لضمان استخدام الموارد بشكل موجّه من أجل البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر؛**
- ٥- **تكلف الأمين العام بأن يضمن محافظة "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقاً لنهج الرصد المستمر"، كعناصر أساسية، على أحكام السلامة الرئيسية المتضمنة في الملحق الأول — "إجازة العاملين" والملحق الثاني — "قواعد الجو" والملحق الثالث — "خدمة الأرصاد الجوية للملاحة الجوية الدولية" والملحق الرابع — "خرائط الطيران" والملحق السادس — "تشغيل الطائرات" والملحق السابع — "علامات الجنسية وتسجيل الطائرات" والملحق الثامن — "صلاحية الطائرات للطيران" والملحق العاشر — "اتصالات الطيران" والملحق الحادي عشر — "خدمات الحركة الجوية والملحق الثاني عشر — "البحث والإنقاذ" والملحق الثالث عشر — "التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات" والملحق الرابع عشر — "المطارات" والملحق الخامس عشر — "خدمات معلومات الطيران" والملحق الثامن عشر — "النقل الآمن للبضائع الخطرة بطريق الجو" والملحق التاسع عشر — "إدارة السلامة"؛**
- ٦- **تكلف الأمين العام بضمان أن يمثل "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقاً لنهج الرصد المستمر" لمبادئ من بينها الاستقلالية والعالمية والتوحيد القياسي والشفافية، من أجل الاستمرار في تعزيز تقبل البرنامج ونتائجه على الصعيد العالمي؛**
- ٧- **تكلف الأمين العام بتحليل أسباب انخفاض أو عدم استدامة معدل التنفيذ الفعال من جانب الدول لنظام مراقبة السلامة، وتحديد الوسائل الملائمة لزيادة الفعالية؛**
- ٨- **تكلف الأمين العام بالاستمرار في ضمان المحافظة على آلية ضمان الجودة التي أنشئت لرصد وتقييم نوعية البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر، وشفافية جميع جوانب عمليات الرصد المستمر؛**
- ٩- **تكلف الأمين العام بمواصلة عرض الشواغل الأمنية الخطيرة، وفقاً للإجراءات المعمول بها بشأن تبادل معلومات السلامة، مع الجهات المعنية المهمة بالأمر والجمهور للسماح لهم باتخاذ قرارات مدروسة بشأن سلامة النقل الجوي؛**
- ١٠- **تكلف الأمين العام بإتاحة كل المعلومات المتعلقة بمراقبة السلامة الناشئة عن "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقاً لنهج الرصد المستمر" إلى جميع الدول الأعضاء من خلال الإطار الإلكتروني الخاص بالبرنامج على الإنترنت؛**
- ١١- **تكلف الأمين العام بتنفيذ إجراءات إدارة البيانات التي تعالج عمليات جمع وتخزين واستخدام وتنظيم وتبادل وحماية بيانات ومعلومات البرنامج في الإطار الإلكتروني الخاص بالبرنامج على الإنترنت؛**
- ١٢- **تكلف الأمين العام بمواصلة 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 السرية من أجل تخفيف العبء على الدول الناشئ عن عمليات التدقيق أو التفتيش المتكررة ولخفض ازدواج أنشطة الرصد؛**
- ١٣- **تكلف الأمين العام بالاستمرار في تيسير تبادل معلومات السلامة الجوية الحيوية فيما بين الدول الأعضاء وصناعة الطيران والجهات المعنية الأخرى من خلال المواقع الإلكترونية الملائمة؛**

- ١٤- تحت 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 البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر بنجاح؛
- ١٥- تحت الدول الأعضاء والمنظمات الدولية والجهات المانحة والجهات المعنية الأخرى على توفير الإسهامات الطوعية لدعم أنشطة تطوير وتشغيل البرنامج؛
- ١٦- تحت 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" بفعالية، وأن تواظب على تحديث هذه المعلومات؛
- ١٧- تحت جميع الدول الأعضاء على أن تتعاون مع الإيكاو وأن تقبل قدر المستطاع أنشطة الرصد المستمر وفقاً للمواعيد المقررة، بما في ذلك عمليات التدقيق وبعثات التحقق وأنشطة التحقق خارج الموقع، حتى يسهل تنفيذ البرنامج بسلاسة؛
- ١٨- تحت جميع الدول الأعضاء على تنفيذ خطط العمل التصحيحية لمعالجة الاستنتاجات التي أسفرت عنها أنشطة برنامج التدقيق؛
- ١٩- تحت 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؛
- ٢٠- تشجع الدول الأعضاء على الاستفادة الكاملة من معلومات السلامة المتاحة عند قيامها بعمليات مراقبة السلامة الجوية، ولا سيما في سياق عمليات التفتيش المنصوص عليها في المادة السادسة عشرة من اتفاقية شيكاغو؛
- ٢١- تذكّر الدول الأعضاء بضرورة متابعة جميع عمليات الطائرات في داخل إقليمها، بما في ذلك عمليات الطائرات الأجنبية، واتخاذ الإجراءات الملائمة عند الضرورة للحفاظ على السلامة الجوية؛
- ٢٢- 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 تطوره وأدائه؛
- ٢٣- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٤٠-١٣.

القرار ٤٢-١٣: استراتيجية الحد من مخاطر الكوارث وآليات التصدي لها في قطاع الطيران

حيث إن المادة ٤٤ من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" تنص على أن أحد أهداف وغايات الإيكاو هو تعزيز التخطيط والتنمية في قطاع النقل الجوي الدولي من أجل تلبية احتياجات شعوب العالم إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصاد؛

وحيث إن الجمعية العمومية العامة للأمم المتحدة أيدت "إعلان سندي" و"إطار سندي" للحد من مخاطر الكوارث للفترة ٢٠١٥-٢٠٣٠ الذي اعتمد في مؤتمر الأمم المتحدة العالمي الثالث المعني بالحد من مخاطر الكوارث؛

وحيث إن الأنشطة الإنسانية في الأزمات الكبرى تعتمد بشكل كبير على النقل السريع للمساعدات والإغاثة جواً؛

وإذ تضع في اعتبارها أن الكوارث الطبيعية تُلحق أضراراً بالبنى التحتية الاجتماعية والاقتصادية لكافة البلدان، وأن عواقب الكوارث الطبيعية على المدى الطويل شديدة بوجه خاص على البلدان النامية وتعيق تنميتها المستدامة؛

وتضع في اعتبارها أن الدول هي المسؤول الأساسي عن الوقاية من مخاطر الكوارث والحد منها وأن أي رد تضطلع به المنظمة ينبغي أن توجّهه، وتشارك فيه، الدولة (أو الدول) المتأثرة؛

وتقرّ بأن الملاحق: الأول — "إجازة العاملين"، والسادس — "تشغيل الطائرات"، والتاسع — "التسهيلات"، والحادي عشر — "خدمات الحركة الجوية"، والرابع عشر — "المطارات"، والتاسع عشر — "إدارة السلامة" تتضمن قواعد وتوصيات دولية للدول تتعلق بالتخطيط والتصدي لحالات الطوارئ، بالإضافة إلى إجراءات مراقبة الحدود المتعلقة برحلات الإغاثة إثر وقوع الكوارث الطبيعية أو الناجمة عن الأنشطة البشرية؛

وتقرّ بأن الحد من مخاطر الكوارث هو وظيفة هامة من وظائف منظومة الأمم المتحدة وينبغي أن يحظى باهتمام متواصل، وتشدّد على الحاجة إلى أن يبرهن المجتمع الدولي على العزيمة السياسية القوية اللازمة من أجل الاستفادة من المعارف العلمية والفنية للحد من التأثير بالكوارث الطبيعية والمخاطر البيئية، مع مراعاة الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية؛

وتقرّ بأن لجميع الدول حاجة حيوية إلى بُنى تحتية في قطاع الطيران قادرة على الصمود أمام الكوارث من أجل تشجيع التنمية الاجتماعية والاقتصادية والإسهام، في أوقات الشدة، في التوزيع الفعال وفي الوقت المناسب للمعونة؛

وتقرّ بأنه يمكن لكافة الدول الاستفادة من تطبيق استراتيجيات الحد من مخاطر الكوارث في خططها الاستراتيجية الخاصة بقطاع النقل الجوي؛

تقرّ بالحاجة إلى تنسيق الأنشطة السياسية والعملية على أنسب المستويات في مواجهة الكوارث الطبيعية وتلك الناجمة عن الأنشطة البشرية والتي تبلغ نطاقاً إقليمياً أو عالمياً؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تحثّ الدول على الإقرار بالدور الهام لقطاع الطيران في سياق أنشطة الحد من مخاطر الكوارث على المستوى الوطني، بما في ذلك في خططها الاستراتيجية الخاصة بقطاع النقل الجوي؛

٢- تحثّ الدول على مراعاة أولويات الحد من مخاطر الكوارث مثلما وردت في "إطار سندي" للحد من مخاطر الكوارث للفترة ٢٠١٥-٢٠٣٠، بالإضافة إلى الممارسات الفضلى في الدول الأعضاء، لدى وضع الخطط الوطنية للاستجابة لحالات الطوارئ، وكذلك في الشروط المحددة في خطط التصدي لحالات الطوارئ لمقدمي خدمات الطيران؛

٣- توعّز إلى المجلس بوضع سياسة للتصدي للأزمات واستراتيجية للحد من مخاطر الكوارث في قطاع الطيران من شأنها أن تفرض طابعاً مؤسسياً على نهج المنظمات الاستراتيجية والإجراءات التكتيكية للتصدي للأزمات في مجال الطيران التي قد تؤثر على سلامة الطيران المدني الدولي أو استمراريته، وتوجّهها؛

٤- توعّز إلى المجلس بمساعدة الدول في تنفيذ استراتيجيات الحد من مخاطر الكوارث في قطاع الطيران مع إعطاء الأولوية لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية؛

- ٥- تكلف الأمين العام بوضع شبكة الإيكو لهياكل التنسيق في إدارة الأزمات وإرساء الترتيبات وآليات التنسيق المعنية فيما بين الإيكو والأقاليم والدول، وذلك دعماً للاستجابة السياسية والعملية للأزمات بشكل منسق وتقديم المساعدة على المستوى الأكثر ملاءمة؛
- ٦- تكلف الأمين العام بمواصلة العمل التعاوني في إطار منظومة الأمم المتحدة لضمان تقديم المساعدة المنسقة وذات الجودة العالية في الوقت المناسب لجميع الدول حيث تشكل الخسائر الناجمة عن الكوارث خطراً على صحة الأشخاص وقدرتهم على تحقيق التنمية؛
- ٧- تكلف الأمين العام بضمان مشاركة الإيكو، عند الاقتضاء وبما يتماشى مع أهدافها الاستراتيجية، في الآليات الملائمة القائمة من أجل دعم التنفيذ في مختلف القطاعات لإطار سندي للحد من مخاطر الكوارث للفترة ٢٠١٥-٢٠٣٠ وخطة عمل الأمم المتحدة بشأن الحد من مخاطر الكوارث من أجل الصمود؛
- ٨- تحث الدول الأعضاء على منح المهام الإنسانية أقصى قدر من الوصول إلى المجال الجوي والمطارات؛
- ٩- تطلب من المجلس مراجعة وتعزيز أحكام منظمة الإيكو لتسهيل عمليات الرحلات الإنسانية؛
- ١٠- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٤١-١٣.

القرار ٤٢-١٤: تيسير الانتفاع بخدمات الطيران المدني الدولي

لما كان الأشخاص ذوو الإعاقة والقدرة المحدودة على الحركة يشكلون نسبة كبيرة ومتنامية من سكان العالم؛

ولما كانت اتفاقية الأمم المتحدة لحقوق الأشخاص ذوي الإعاقة ببروتوكولها الاختياري تعزز وتحمي وتكفل لجميع الأشخاص ذوي الإعاقة التمتع الكامل والمتساوي بجميع حقوق الإنسان والحريات الأساسية، بما في ذلك حرية التنقل وحرية الاختيار؛

وإذ تذكر الجمعية العمومية باستراتيجية الأمم المتحدة لإدماج منظور الإعاقة، التي توفر الأساس للتقدم المستدام والتحويلي في إدماج منظور الإعاقة من خلال جميع ركائز عمل الأمم المتحدة؛

وإذ تشير إلى أن قرار الأمم المتحدة A/RES/76/154 الذي اعتمدته الجمعية العمومية العامة في ١٦/١٢/٢٠٢١ قد اعترف "بأهمية تسهيلات الوصول التي تتيح للأشخاص ذوي الإعاقة الاستفادة من جميع جوانب الحياة والحاجة إلى تحديد ممارسات التحيز والعرقلة والتبسيط التي تحد من وصول الأشخاص ذوي الإعاقة إلى البيئة المحيطة ووسائل النقل والمعلومات والاتصالات؛

وإذ تلاحظ بقلق أنه على الرغم من هذه المواثيق والتعهدات، لا يزال الأشخاص ذوو الإعاقة والقدرة المحدودة على الحركة يواجهون عوائق تحول دون مشاركتهم كأعضاء متساوين في المجتمع، بما في ذلك العوائق التي تحول دون حرية تنقلهم؛

وإذ تقر بأنه يتعين على مجتمع الطيران تلبية الطلبات المتزايدة في قطاع الطيران من الأشخاص ذوي الإعاقات المرئية وغير المرئية، وكذلك الأشخاص الذين يعانون من محدودية الحركة وكبار السن، وبأن تطور الاتجاهات المجتمعية يعيد صياغة طبيعة احتياجات تيسير الانتفاع ومدى انتشارها؛

وإذ تسلّم بأهمية عمل الحكومات وقطاع الطيران معاً لدعم احتياجات السفر للأشخاص ذوي الإعاقة وذوي القدرة المحدودة على الحركة مع إعطاء الأولوية للسلامة في جميع الظروف؛

وإذ تؤكد على أن التنوع والانتماء الاجتماعي مفهومان ضروريان للنمو المستدام للطيران المدني الدولي؛

وإذ تسلم بالدور الجوهري لخدمات النقل الجوي وضرورة توفير المساواة في سبل الانتفاع بهذه الخدمات لجميع الركاب؛
وإذ تقر أيضاً بأن الرقمنة والابتكار يهيئان فرصاً مستحدثة، ويطرحان أيضاً تحديات جديدة، للأشخاص ذوي الإعاقة والقدرة المحدودة على الحركة وكبار السن من السكان؛

وإذ تعيد التأكيد على القواعد القياسية والتوصيات الدولية ذات الصلة بهذا الموضوع الواردة في الملحق التاسع - التسهيلات وكذلك الإجراءات والمبادئ الواردة في "دليل بشأن إتاحة وسائل النقل الجوي للأشخاص ذوي الإعاقة" Doc 9984؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أنّ صون الكرامة وعدم التمييز من الحقوق العالمية التي تنطبق على جميع الأشخاص، بمن فيهم الأشخاص ذوو الإعاقة وذوو القدرة المحدودة على الحركة الذين يسافرون عن طريق الجو؛

٢- وتطلب من المجلس ما يلي:

أ) أن يضمن أن تواصل الإيكاو الاضطلاع بدورها القيادي في مجال الاستدامة، بما في ذلك ضرورات الاستدامة الاجتماعية المتمثلة في الإدماج وتيسير سبل الوصول؛

ب) أن يضع استراتيجية وبرنامج عمل فعالين بشأن تيسير انتفاع الركاب ذوي الإعاقة والقدرة المحدودة على الحركة، يتضمنان أنشطة لمراقبة أثر التغييرات المجتمعية والديمقراطية على قطاع الطيران، وتقييم أثر ذلك على تقديم خدمات تيسير الانتفاع بهدف تطويع هذه الخدمات لتلائم ضرورات المستقبل، من أجل الوصول إلى نظام نقل جوي يتكامل بمراعاة الإعاقة، بالتعاون مع جميع أصحاب المصلحة؛

ج) أن يتأكد من أن القواعد الأساسية والتوصيات الدولية الواردة في "الملحق التاسع - التسهيلات" تُقر بالطابع الأساسي للخدمات التي يسهل الانتفاع بها من جانب الأشخاص ذوي الإعاقة والأشخاص الذين يعانون من نقص في القدرة على الحركة، وتدعم استمرار تطوير هذه الخدمات بما يتماشى مع تطور احتياجات تيسير الانتفاع؛

٣- وتحث الدول الأعضاء على إعطاء الأولوية للإدماج وتمكين الأشخاص ذوي الإعاقة والأشخاص الذين يعانون من نقص في القدرة على الحركة من الانتفاع بخدمات النقل الجوي؛

٤- وتشجع جميع الدول الأعضاء على السعي إلى تحقيق الاتساق، إلى أقصى حد ممكن، في لوائحها وقواعدها وإجراءاتها المتعلقة بتيسير سبل الوصول إلى النقل الجوي، والعمل بشكل وثيق مع المجموعات المختصة بالإعاقة وجميع الجهات المعنية؛

٥- وتشجع الدول الأعضاء على التأكد من أن قطاع النقل يقوم بتنسيق نهجه مع الصناعة والمجتمع المدني من أجل تقديم خدمات متكاملة يسهل الوصول إليها للأشخاص ذوي الإعاقة وذوي القدرة المحدودة على الحركة، من خلال العمل عن كثب مع المجموعات المختصة بالإعاقة وجميع الجهات المعنية؛

٦- وتشجع الدول الأعضاء على دعم أنشطة الإيكاو بالموارد المالية والعينية على السواء لضمان التنفيذ الناجح للتدابير المتفق عليها لتيسير النقل الجوي للأشخاص ذوي الإعاقة وذوي القدرة المحدودة على الحركة؛

٧- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٤١-١٥.

القرار ٤٢-١٥: تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم

إن وضعت في اعتبارها أن قطاع النقل الجوي الدولي حتى وإن كان أكثر وسائل النقل سلامة، فلا يمكن ضمان الإزالة التامة لاحتمالات وقوع الحوادث الخطيرة؛

ولما كان ينبغي لدولة وقوع الحادث أن تتخذ الإجراءات اللازمة لتلبية أهم احتياجات المتضررين من حوادث الطيران المدني، بما في ذلك ضمان أن يقوم كل مطار أو مشغل مطار بوضع وتنفيذ خطة شاملة لمساعدة الأسر، وإذ تدكر بتضمين الملحق التاسع في عام ٢٠٠٥ بالأحكام التي تسمح لأفراد أسر ضحايا حوادث الطيران من الدخول بسرعة إلى الدولة التي يقع فيها الحادث؛

ولما كان ينبغي أن ترمي سياسة منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) إلى العمل على أن تراعي وتلبي الإيكاو ودولها الأعضاء الحالة الذهنية والبدنية والمعنوية لضحايا حوادث الطيران المدني وأسرههم، بما في ذلك إقامة شبكات وطنية لمساعدة الضحايا؛

ولما كان من الضروري للإيكاو والدول الأعضاء فيها أن تسلم بأهمية إبلاغ أسر الضحايا بحوادث الطيران المدني في حينها، والعثور على الضحايا بسرعة والتعرف عليهم بدقة وتسليم أمتعتهم الشخصية وتوفير المعلومات الدقيقة لأفراد أسرهم؛

وإن تدرك دور حكومات المواطنين من ضحايا حوادث الطيران المدني في إبلاغ أسر الضحايا ومساعدتهم؛

وتدكر بأحكام المادة ٢٨ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ وبالقرار رقم ٢ الذي اعتمدته مؤتمر مونتريال، والتي دعت جميعها إلى توفير مدفوعات مسبقة، بدون إبطاء، إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم، وتسلم بأن عدم التصديق العالمي عليها يعرقل تحسين نُظم التعويض وتوحيدها، وإن تشدد على ضرورة التصديق العالمي على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩؛

وتدكر بأن اعتماد التعديل ٢٩ للملحق التاسع — "التسهيلات" الذي ارتقى بالتوصية ٨-٤٦ الواردة فيه لتصبح القاعدة القياسية ٨-٤٧، مما يلزم الدول بسن ما يلزم من تشريعات وقواعد وسياسات لتعزيز تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطيران وأسرههم؛

وتسلم بأن المجلس قد أقر في مارس ٢٠١٣ الوثيقة المعنونة "سياسات الإيكاو بشأن تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطيران وأسرههم (Doc 9998)، وبإصدار "دليل تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطيران وأسرههم" (Doc 9973 في ديسمبر ٢٠١٣؛

وتسلم بأن استعراض قائمة مراجعة الامتثال الواردة في النظام الإلكتروني للإبلاغ عن الاختلافات قد أظهر انخفاضاً في مُعدّل تنفيذ "القواعد والتوصيات الدولية" الواردة في الملحق التاسع، وإن تحت الدول الأعضاء على زيادة وتيرة الإبلاغ من أجل تحسين مستوى الامتثال؛

ولما كان من الضروري توفير الدعم لأفراد أسر ضحايا حوادث الطيران المدني، أياً كان مكان وقوع الحادث، والإسراع بنشر الدروس المستفادة من مقدمي المساعدة، بما في ذلك الإجراءات والسياسات الفعالة، على الدول الأعضاء الأخرى والإيكاو لتحسين عمليات مساعدة الأسر لدى الدول؛

وإن تضع في اعتبارها أن تنسيق القواعد التي تنظم تلبية احتياجات ضحايا حوادث الطيران المدني وأسرههم يعد أيضاً واجباً إنسانياً ومهمة من المهام التي يستطيع مجلس الإيكاو الاضطلاع بها وفقاً لأحكام المادة ٥٥ (ج) من اتفاقية شيكاغو، وإن نسلم بضرورة تعزيز آليات تبادل المعلومات وموارد التدريب لدى الدول والمشغلين لإجراء عمليات تقييم شاملة للمخاطر وتنفيذ استراتيجيات التخفيف؛

وتضع في اعتبارها أنه ينبغي للدول أن توفر حلاً متجانساً لمعاملة ضحايا حوادث الطيران المدني وأسرههم؛

وتدرك أن الناقل الجوي المعني بحدث الطيران المدني يكون غالباً في أفضل موقع لمساعدة الأسر فور وقوع الحادث؛

وتسلّم بأهمية قرار المجلس بإعلان يوم العشرين من فبراير رسمياً ليكون "اليوم العالمي لإحياء ذكرى ضحايا حوادث الطيران وأسرهـم" استذكّاراً للضحايا وتعبيراً عن التضامن مع أسرهـم، فضلاً عن مواصلة العمل على تعزيز سلامة الطيران ومنع وقوع مثل هذه الأحداث المأساوية في المستقبل؛

وتقرّ بنتائج ندوة الإيكاو بشأن تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطائرات وأسرهـم لعام ٢٠٢١ (AAAVF 2021)، بما في ذلك التوصيات الثلاثين الواردة في التقرير الصادر عن الندوة؛

وتذكّر بالمبادرات المفيدة من جانب الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات ((ACVFFI من أجل تقديم المساعدة لأسر الضحايا؛

وتلاحظ أن لأفراد أسر ضحايا حوادث الطيران المدني احتياجات ومشاعر إنسانية أساسية، بغض النظر عن مكان وقوع الحادث والموطن الأصلي للضحايا؛

وتدرك أن الرأي العام سيركز اهتمامه على إجراءات التحقيق التي تتخذها الدول، وكذلك على جوانب الاهتمام الإنساني لحوادث الطيران المدني؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تشايد الدول الأعضاء أن تؤكد مجدداً على التزامها بمساعدة ضحايا حوادث الطيران المدني وأفراد أسرهـم، بما في ذلك ضمان قيام كل مطار أو مشغل مطار بوضع وتنفيذ خطة شاملة لمساعدة الأسر؛

٢- تحثّ الدول الأعضاء على إعداد التشريعات و/أو القواعد و/أو السياسات لمساعدة ضحايا حوادث الطيران المدني وأفراد أسرهـم، وفقاً للتكليف بمقتضى قاعدة الإيكاو القياسية رقم ٨-٤٧ الواردة في الملحق التاسع، وعملاً بالمادة ٢٨ من اتفاقية مونتريال المحررة في ١٩٩٩ والقرار رقم ٢ الذي اعتمدته مؤتمر مونتريال؛

٣- تشجّع الدول التي لديها تشريعات و/أو قواعد و/أو سياسات لمساعدة ضحايا حوادث الطيران المدني وأسرهـم على استعراض هذه الوثائق، عند الضرورة، في ضوء سياسات الإيكاو الواردة في الوثيقة Doc 9998 وكذا المواد الإرشادية الواردة في الوثيقة Doc 9973؛

٤- تحثّ الدول الأعضاء على إبلاغ الإيكاو بانتظام، عبر قائمة مراجعة الامتثال ((CC الواردة في النظام الإلكتروني للإبلاغ عن الاختلافات ((EFOD بمستوى تطبيق أحكام الملحق التاسع بشأن خطط مساعدة الأسر، وزيادة مستوى الشفافية ووتيرة الإبلاغ من أجل تحسين مستوى الامتثال؛

٥- تحثّ الدول الأعضاء على الاعتراف بيوم العشرين من فبراير يوماً دولياً لإحياء ذكرى ضحايا حوادث الطيران وأسرهـم، وتنظيم فعاليات وطنية تتصل بمواطنيها المتضررين من أي أحداث مأساوية تقع في مجال الطيران المدني؛

٦- تحثّ الدول الأعضاء التي لم تصدّق على اتفاقية مونتريال ولم تتفّذها بعد على القيام بذلك؛

٧- ترجّب بالتوصيات الصادرة عن الندوة المذكورة وتكلّف المجلس بإدراج التوصيات التي تتطلب إجراء المزيد من المشاورات مع مجموعات الخبراء ضمن "خطة الأعمال للفترة الثلاثية المقبلة"، وبصفة خاصة لتلبية احتياجات الدول الأعضاء في مجال بناء القدرات، بما في ذلك تعزيز برامج التدريب والموارد اللازمة للتخفيف من المخاطر المرتبطة بمناطق النزاعات؛

- ٨- تُكَلِّف المجلس بالعمل بنشاط وفي التوقيت المناسب على متابعة مجموعات الخبراء المختصة في الإيكاف فيما يتعلق بهذه التوصيات الصادرة عن الندوة حسب الاقتضاء؛
- ٩- تُكَلِّف المجلس، لدى النظر في مستوى تطبيق خطط مساعدة الأسر، بإيلاء المزيد من الاهتمام لوضع "قواعد وتوصيات دولية" لمساعدة ضحايا حوادث الطيران المدني وأفراد أسرهم، بما في ذلك الأحكام المتعلقة بإرسال الإخطارات في الوقت المناسب، ونشر المعلومات الدقيقة لأفراد أسرهم؛
- ١٠- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٤١-١٤.

القرار ٤٢-١٦: إعداد وتنفيذ أحكام خاصة بالتسهيلات - مكافحة الاتجار بالبشر

حيث إن بروتوكول منع الاتجار في الأشخاص، وخاصة النساء والأطفال وقمعه والمعاقبة عليه، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية الذي اعتمدته الجمعية العمومية العامة للأمم المتحدة في نوفمبر ٢٠٠٠ ودخل حيز النفاذ في ٢٥/١٢/٢٠٠٣، 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 الإيكاف وللمفوضية السامية لحقوق الإنسان، يؤكد الدور الهام الذي يضطلع به الطيران الدولي في مكافحة الاتجار في البشر؛

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

وحيث إن القاعدة القياسية ٨-٤٥ في الملحق التاسع — "التسهيلات" تلزم الدول الأعضاء باتخاذ تدابير تضمن أن إجراءات مكافحة الاتجار بالأشخاص تستند إلى استراتيجية شاملة تشمل نظم إبلاغ واضحة وجهات اتصال لدى السلطات المختصة لمشغلي المطارات والطائرات؛

وحيث إن القاعدة القياسية ٨-٤٦ في الملحق التاسع تلزم الدول الأعضاء باتخاذ تدابير لضمان توفير التدريب المناسب للعاملين في المطار وفي الطائرة ممن لهم اتصال مباشر مع جمهور المسافرين لتوعيتهم بشأن الاتجار بالأشخاص؛

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

وحيث إنه ينبغي للإيكاف أن تروج لإعداد مبادئ إرشادية واضحة بشأن الاتجار في البشر لاتباعها من جانب الدول كافة، بما في ذلك بروتوكولات نموذجية للإبلاغ عنها والتصدي لها تتمحور حول الضحية وإنفاذ القوانين بشكل يجنب الصدمات للضحية؛

وحيث إن الوثيقة Doc 10171، "الاستراتيجية الشاملة لمكافحة الاتجار بالبشر في قطاع الطيران"، التي وافق عليها فريق خبراء التسهيلات في يوليو ٢٠٢١ ولجنة النقل الجوي (ATC) في سبتمبر ٢٠٢١، تعزز السياسات الوطنية لمكافحة الاتجار بالبشر وأطر الإجراءات، وتزود الدول وسلطات الطيران المدني والمنظمات ومشغلي الطائرات والمطارات بالإرشادات والتوصيات للاستعانة بها عند وضع الاستراتيجيات الشاملة لمكافحة الاتجار بما يتماشى مع قرار الجمعية العمومية العامة للإيكاف ٤٢-١٧ "البيان الموحد بسياسات الإيكاف المستمرة في مجال التسهيلات"؛

وحيث إنّ اعتماد استراتيجية شاملة تشمل القوانين والأدوار القيادية والسياسات وبروتوكولات الإبلاغ عن الحالات وآليات الاستجابة التصدي لها والتدريب والوعي العام وجمع البيانات وتبادل المعلومات، بما في ذلك التوصيات ووجهات النظر المستندة إلى تجارب الناجين من الاتجار بالبشر ودعم الضحايا والناجين، يمكن أن يدعم سلطات الطيران المدني والمنظمات ومشغلي الطائرات والمطارات من أجل وضع حد لهذه الجريمة؛

ولما كان الكتاب الدوري للإيكاف Circular 362، "إرشادات بشأن مكافحة الاتجار بالأشخاص في سلسلة إمداد المشغلين الجويين"، يوفر لسلطات الطيران المدني والمشغلين الجويين توجيهات وتوصيات يسترشدون بها في إعداد سياسات مكافحة الاتجار بالبشر، وضمان إيلاء العناية الواجبة والشفافية في إدارة سلسلة الإمداد؛

ولما كان اعتماد الكتاب الدوري للإيكاف Circular 362، "إرشادات بشأن مكافحة الاتجار بالأشخاص في سلسلة إمداد المشغلين الجويين"، بما في ذلك السياسات والإجراءات وزيادة الوعي، وتدريب الموظفين، يمكن أن يساعد سلطات الطيران المدني والمشغلين الجويين على وقف هذه الجريمة؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تحت** الدول الأعضاء على إيلاء الاهتمام لاعتماد التعديل ٣٠ على القاعدتين ٨-٤٥ و ٨-٤٦ من الملحق التاسع وتنفيذه 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 بذلك من الملحق التاسع؛
- ٣- **تطلب** من المجلس التأكد من تحديث المواد الإرشادية ذات الصلة بمسألة مكافحة الاتجار في البشر ومن كونها تقي باحتياجات الدول الأعضاء؛
- ٤- **تدعو** الدول الأعضاء إلى إيلاء الاعتبار الواجب للوثيقة Doc 10171، "الاستراتيجية الشاملة لمكافحة الاتجار بالبشر في قطاع الطيران" عند تنفيذها للأحكام ذات الصلة بذلك من الملحق التاسع؛
- ٥- **تحت** الدول الأعضاء على إيلاء الاهتمام الواجب للكتاب الدوري Circular 362، "إرشادات بشأن مكافحة الاتجار بالأشخاص في سلسلة إمداد المشغلين الجويين"، وتنفيذ ما يرد في الملحق التاسع "التسهيلات" من أحكام تتعلق بهذه المسألة؛
- ٦- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل القرار ٤١-١٦.

القرار ٤٢-١٧: بيان موحد بشأن سياسات الإيكاف المستمرة فيما يتعلق بالتسهيلات

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 بالإضافة إلى مواجهة التحديات التي تطرحها مراقبة الحدود وإجراءات المطارات بغية الحفاظ على كفاءة عمليات النقل الجوي؛

واعترافاً بأن ما تسببت فيه جائحة فيروس كورونا من قيود وتدابير في مجال الصحة العامة قد خلّفت أثراً خطيراً على قطاع الطيران، وأنه يجب على الإيكاو والدول الأعضاء مراعاة هذه الآثار لدى اتخاذ القرارات بشأن تسهيلات النقل الجوي؛

وإذ تعيد التأكيد على الالتزامات التي جاءت في البيان الوزاري الصادر عن المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا (HLCC 2021)، والتي تضمنت، ضمن جملة أمور، ضرورة ضمان تدفق الحركة الجوية على نحو يتسم بالسلامة والأمن والتنظيم مع تحلي قطاع الطيران بالتأهب التشغيلي، وضمان قدرة الطيران الدولي على الصمود في وجه الأزمات على المدى الطويل، وإدراج الدروس المستفادة من الجائحة الحالية وما سبقها؛

وإذ تذكّر بالاستنتاجات والتوصيات الصادرة عن مسار التسهيلات في المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا الذي انعقد في شهر أكتوبر ٢٠٢١ (HLCC 2021)؛

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 الثانية والأربعين 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 بيانات الركاب
- المرفق (هـ) — الالتزام العالمي بضمان أن يوفر الطيران سبل التنقل الموثوق والميسور والسلس للجميع

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

٣- تعلن أن هذا القرار يحل محلّ القرار ٤١-١٧.

المرفق (أ)

إعداد وتنفيذ أحكام التسهيلات

ولما كانت "اتفاقية حقوق الأشخاص المعوقين" وبروتوكولها الاختياري، التي اعتمدتها الجمعية العمومية 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 والأطقم 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 والمنتفعين الآخرين قد أثبت فاعليته وفائدته؛

ولما كان اعتبار النقل الجوي المتاح لجميع الركاب، بمن فيهم الأشخاص ذوو الإعاقة، أحد أبرز العوامل لتحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، ويتماشى مع الالتزامات العالمية مثل اتفاقية الأمم المتحدة لحقوق الأشخاص ذوي الإعاقة؛

ولما كانت وثائق السفر المقروءة آلياً (MRTD) تعزز إجراءات إدارة مراقبة الحدود والأمن من خلال تحسين سلامة الوثائق المستخدمة للتحقق من هوية المسافرين والطاقم الجوي؛

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

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

ولما كان اعتماد المنظمة للحلول القائمة على التكنولوجيا، مثل التبادل الإلكتروني للبيانات (EDI) وتقنية سلسلة الكتل وميكنة الإجراءات الجمركية، قد أثبت فاعليته في التعجيل بحركة المسافرين الدوليين والأطقم من خلال ضوابط التخليص وإنهاء الإجراءات في المطارات، مع تعزيز برامج الامتثال لدى سلطات الهجرة وغيرها من سلطات مراقبة الحدود؛

ولما كانت الدورة الثامنة والثلاثون للجمعية العمومية للإيكاو المنعقدة في عام ٢٠١٣ 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؛

وإذ تُسَلِّم بأهمية التسهيلات وبالحاجة إلى وحدات وطنية مركزية لتنسيق التسهيلات، وإلى عقد اجتماعات منتظمة مشتركة بين الوكالات ومننديات لإشراك الجهات المعنية، إلى جانب وتوفير قدر كافٍ من الموارد البشرية والمالية لدعم أنشطة برامج التسهيلات ولمساعدة الدول الأعضاء في تنفيذ القواعد القياسية والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع - التسهيلات؛

وإذ تذكر بالإعلان الصادر عن المؤتمر الرفيع المستوى بشأن أمن الطيران، المنعقد في مونتريال في يومي ٢٩ و ٣٠/١١/٢٠١٨، والاستنتاجات والتوصيات التي خرج بها المؤتمر فيما يتعلق 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- **تطلب** من الدول الأعضاء تنفيذ تدابير تعاونية منسقة ومقبولة على المستويين العالمي والإقليمي، إلى الحد المستطاع، بحيث تراعى فيها مختلف الظروف والسياسات الوطنية في الدول دون أن تفرض عليها أعباء اقتصادية إضافية أو تتال من سلامة الطيران المدني وتسهيلاته، وذلك تيسيراً لتعافي حركة السفر الجوي للركاب ونموها المستدام؛

٣- **تحت** الدول الأعضاء على اعتماد وتنفيذ حلول قائمة على التكنولوجيا، مثل التبادل الإلكتروني للبيانات (EDI) والرقمنة وميكنة الإجراءات الجمركية لتعزيز الكفاءة والامتثال لخطوات ضوابط التخليص وإنهاء الإجراءات في المطارات؛

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

٥- **تطلب** من المجلس إعداد برنامج عمل حول إتاحة الوصول للركاب ذوي الإعاقة من أجل التوصل إلى نظام نقل جوي يتكامل بمراعاة الإعاقة؛

٦- **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، والتزاماتهم باللوائح الصحية الدولية (٢٠٠٥) الصادرة عن منظمة الصحة العالمية، والتعامل مع حالات الطوارئ في مجال الصحة العامة والتصدي لها، والتزاماتها تجاه لوائح الصحة الدولية (٢٠٠٥) الصادرة عن منظمة الصحة الدولية، بصيغتها المعدلة في الأعوام ٢٠١٤ و ٢٠٢٢ و ٢٠٢٤، والتعامل مع حالات الطوارئ في مجال الصحة العامة والتصدي لها، علاوة على متطلبات الدول الأعضاء المتعلقة بالتعامل مع البضائع والركاب؛ والتطورات التكنولوجية ذات الصلة بهذه الإدارة؛

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

٨- **تطلب** إلى المجلس أن يضمن التوافق والتكامل بين أحكام الملحق التاسع - "التسهيلات" المرتبطة بإدارة مراقبة الحدود والملحق السابع عشر - "أمن الطيران"؛

٩- **تحت** 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؛

١٠- **تحت** 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؛

١١- **تحت** المجلس على ضمان اعتبار برنامج التسهيلات بوصفه أمراً يحظى بأعلى درجات الأولوية وتوفير الموارد المناسبة له من جانب الإيكاد ودولها الأعضاء؛

١٢- **تحت** جميع الدول الأعضاء على مواصلة توفير الدعم المالي لنشاطات المنظمة في مجال التسهيلات من خلال الإسهامات الطوعية شكل موارد بشرية ومالية تتخطى تلك المحددة في ميزانية البرنامج العادي؛

١٣- وإذ تقرّ بالدور الريادي للإيكاو في مجال نشاطات التسهيلات، تطلب إلى المجلس أن يضمن استمرارية برامج الإيكاو في مجال التسهيلات على المدى الطويل، وذلك من خلال اتخاذ التدابير لإدماج، قدر الإمكان، احتياجات التمويل ضمن ميزانية البرنامج العادي وضمان إتاحة الموارد البشرية الكافية، وذلك 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 تسلم بأهمية إدارة شؤون هوية المسافرين ومراقبة الحدود في إطار هدف الإيكاو الاستراتيجي لأمن الطيران والتسهيلات؛

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

(أ) الوثائق الأساسية والأدوات والعمليات اللازمة لضمان 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 في هذا الشأن 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) و ٢٤٨٢ (٢٠١٩)، بأنه يجب أن تمنع 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 مسألة إلزامية بموجب 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، أو استخدام 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 اعتمدها 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 على الدول أن تمنح وثائق سفر اللاجئين المنصوص عليها في المادة ٢٨ من "اتفاقية عام ١٩٥١ المتعلقة بوضع اللاجئين" ووثائق سفر الأشخاص العديمي الجنسية المنصوص عليها في "اتفاقية عام ١٩٥٤ المتعلقة بوضع الأشخاص العديمي الجنسية" للاجئين أو للأشخاص العديمي الجنسية المقيمين على أراضيها بصورة قانونية، 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 قد وضعت دليل المفاتيح العامة للمساعدة على التحقق من وثائق السفر الإلكترونية المقروءة آلياً، بما في ذلك الجوازات 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 الاتجار 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، لا سيما من خلال تطبيق مبادئ دليل إثبات الهوية، مثل ضمان أن صاحب الهوية موجود وأنه ما زال على قيد الحياة، مع التأكد من ارتباط مقدم الطلب بالهوية المعنية واقتصارها عليه وحده في النظام من خلال توفير الإثبات بالبصمة الاجتماعية لمقدم الطلب، والتحقق من سجلات الوكالات أو من خلال ربط هذا السجل بمقياس واحد أو أكثر من المقاييس البيومترية؛
- ٣- تحثّ 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- تحثّ الدول الأعضاء على تكثيف جهودها لإعداد وتنفيذ نظام تحقق من سلامة وثائق السفر الإلكترونية المقروءة آلياً، لا سيما بواسطة التحقق من سلامة توقيعاتها الإلكترونية والتحقق من صلاحيتها؛
- ٥- تطلب إلى المجلس أن يكلف الأمين العام 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- تحثّ 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- تحثّ الدول التي قررت إصدار وثائق السفر الإلكترونية المقروءة آلياً على القيام بذلك طبقاً للمواصفات الواردة في الوثيقة Doc 9303؛
- ١٠- تحثّ الدول الأعضاء بأن تتأكد عند إصدار وثائق سفر اللاجئين والأشخاص عديمي الجنسية من كونها وثائق سفر مقروءة آلياً، طبقاً للمواصفات الواردة في الوثيقة Doc 9303؛
- ١١- تذكّر الدول الأعضاء بوضع الضوابط للتصدي لحالات سرقة وثائق السفر الفارغة واختلاس وثائق السفر الصادرة حديثاً؛
- ١٢- تحثّ الدول الأعضاء التي تحتاج إلى المساعدة في وضع نظم فعالة وناجعة لتحديد هوية المسافرين ومراقبة حدودها على الاتصال بالإيكاو دون تأخير؛

- ١٣- **تطلب** إلى المجلس أن يضمن أن تظل المواصفات والمواد الإرشادية الواردة في الوثيقة 9303 Doc - وثائق السفر المقروءة آلياً، مواكبة للتطورات في ضوء التقدم التكنولوجي؛
- ١٤- **يحث** الدول الأعضاء على تعزيز عمليات إدارة المراقبة على حدودها وفقاً لما تقضي به أيضاً قرارات مجلس الأمن المتعلقة بهذا الشأن وذلك بتطبيق القواعد المرتبطة بهذه المسألة والواردة في الملحق التاسع "التسهيلات".
- ١٥- **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 سلامة جوازات السفر الإلكترونية؛
- ١٦- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل استطلاع الحلول التكنولوجية التي تهدف إلى تعزيز الأمن وتسهيل عمليات مراقبة الحلول على الحدود مع تحسين إجراءات التخليص؛
- ١٧- **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؛
- ١٨- **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؛
- ١٩- **تحت** جميع الدول الأعضاء على الانضمام إلى دليل المفاتيح العامة للإيكاو وتحميل المعلومات اللازمة المتاحة لديها إلى الدليل واستخدام المعلومات المتاحة من جميع الدول في هذا الدليل للتحقق من سلامة وثائق السفر الإلكترونية المقروءة آلياً في عمليات مراقبة الحدود؛
- ٢٠- **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)؛
- ٢١- **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)؛
- ٢٢- **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؛
- ٢٣- **تحت** جميع الدول الأعضاء على إصدار جوازات سفر مقروءة آلياً طبقاً للمواصفات الواردة في الوثيقة 9303 Doc، مع الالتزام بالمواعيد النهائية الخاصة بتطبيق مؤشر نوع الوثيقة الثانوي؛
- ٢٤- **تشجع** الدول الأعضاء التي تصدر وثائق السفر الإلكترونية المقروءة آلياً على ضمان الامتثال الكامل للقواعد القياسية الصادرة عن الإيكاو، وإدراج وثائق السفر الرقمية (DTC) حيثما أمكن ذلك؛
- ٢٥- **تحت** جميع الدول الأعضاء التي تصدر وثائق السفر الإلكترونية المقروءة آلياً عن التوقف عن استخدام نظام مراقبة الوصول الأساسي وتنفيذ نظام فتح الاتصال بكلمة سر مصدق عليها (PACE)، فضلاً عن تحديث نظامها لترميز صورة الوجه وإعداد أنظمة التفتيش في منافذ الحدود لفك الترميز الجديد ضمن الجداول الزمنية المحددة؛

٢٦- تحت الدول الأعضاء على أن تنشئ نظاماً فعالاً لتبادل المعلومات والتعاون بين جميع الجهات المعنية في مجال منع الاتجار بالبشر؛

٢٧- تطلب إلى الأمين العام أن يواصل إعداد مواد إرشادية بشأن مكافحة 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 وصناعة الطيران التي تهمها شؤون التسهيلات قد عاد بالنفع على جميع المعنيين؛

وحيث إن هذا التعاون قد أصبح حيويًا بعد تعدد النظم غير الموحدة للمعلومات عن المسافرين مما أثر سلبياً على جدوى قطاع النقل الجوي، وفي ضوء تزايد طلبات سلطات مراقبة الحدود لنقل 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 يتضمن الإطار العام للتسهيلات فيما يتعلق بتقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم، وذلك تحديداً بموجب القاعدة القياسية ٨-٤٣ التي تلزم الدول الأعضاء بوضع ما يلزم من تشريعات ولوائح وسياسات لدعم تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم، والتوصية بأن يقوم مشغلو الطائرات والمطارات بوضع الخطط الملائمة لتقديم المساعدة الفعالة وفي الوقت المناسب لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم؛

وبما أن التعاون بين الدول الأعضاء والأطراف الوطنية والإقليمية والدولية والجهات المعنية الأخرى المهمة بالمسائل المتعلقة بالاتجار غير المشروع في الأحياء البرية كان مفيداً لإجراءات مكافحة الاتجار غير المشروع في الأحياء البرية،

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، وتعزيز اتفاقات تبادل البيانات عبر الحدود والشراكات بين القطاعين العام والخاص؛

٢- تحت الدول الأعضاء على المشاركة في برامج تسهيلات النقل الجوي الإقليمية ودون الإقليمية للمنظمات الدولية الحكومية الأخرى المعنية بالطيران؛

٣- **تحتّ الدول الأعضاء** على أن تتخذ جميع التدابير الضرورية لضمان إعداد برنامج وطني لتسهيلات النقل الجوي وتشكيل اللجان المعنية بالتسهيلات أو إعداد الوسائل الملائمة الأخرى للقيام بما يلي:

(أ) ضمان تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية المنصوص عليها في الملحق التاسع-التسهيلات بشكل فعال وفي التوقيت المناسب؛

(ب) المواظبة على استعراض اهتمام جميع الهيئات المختصة في حكوماتها الخاصة بكل منها، للحاجة إلى ما يلي:

(١) جعل القواعد والممارسات الوطنية متوافقة مع أحكام الملحق التاسع ومقاصده؛

(٢) إيجاد الحلول المناسبة للمشاكل اليومية في مجال التسهيلات؛

(٣) ترويج ثقافة التسهيلات؛

(٤) التنسيق بين جميع الوكالات والإدارات المختصة في الدولة، بما في ذلك سلطات الصحة العامة والجهات المعنية، من خلال تفعيل اللجان الوطنية لتسهيلات النقل الجوي.

(ج) المبادرة إلى تنفيذ إجراءات المتابعة الضرورية؛

(د) ضمان توافر آلية تنسيق مناسبة من أجل كفاءة تنفيذ استراتيجي برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين؛

٤- **تحتّ 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- **تحتّ الدول الأعضاء المتجاورة والمتاخمة** على أن تتشاور فيما بينها بشأن المشاكل المشتركة التي قد تواجهها في مجال التسهيلات، كلما تبين أن تلك المشاورات قد تؤدي إلى حل موحد لتلك المشاكل؛

٦- **تحتّ 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- **تحتّ 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- **تحتّ الدول الأعضاء** على أن تنفذ أحكام الملحق التاسع لتيسير تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم، بما في ذلك ما يضمن أن يعد مشغلو الطائرات والمطارات الخطط الملائمة لتقديم المساعدة في الوقت المناسب لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم، مع الاعتراف بأنه يمكن أن تشكل خطط مشغلي المطارات جزءاً من خطط الطوارئ الخاصة بالمطارات التي يلزم إعدادها بموجب أحكام الملحق الرابع عشر.

٩- **تحتّ الدول الأعضاء ومشغلي الطائرات والمطارات** على أن يبذلوا، بالتعاون مع المنظمات الدولية المهتمة، جميع الجهود الممكنة لتعجيل عمليات مناولة البضائع الجوية وتخليص إجراءاتها، وأن يضمنوا أمن سلسلة الإمدادات الدولية؛

- ١٠- تدعو الدول الأعضاء إلى النظر في تحديد وتعيين سلطات مختصة أو آليات تنسيق مناسبة للتسهيلات، والتأكد من إتاحة آليات التمويل المستدام والموارد البشرية المناسبة لها بهدف دعم تنفيذ الأحكام المتعلقة بالتسهيلات المنصوص عليها في الملحق التاسع وما يرتبط بها من أنشطة؛
- ١١- **تطلب** من الدول الأعضاء أن تصدق على بروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤ وأن تنفذه، وأن تنتظر في التوصيات الواردة في "دليل الإيكاو بشأن الجوانب القانونية للركاب غير المنضبطين والمشغبين" (Doc 10117)؛
- ١٢- **تحت** الدول الأعضاء على اتخاذ التدابير بالتعاون مع مشغلي المطارات ومشغلي الطائرات، وإذكاء وعي الركاب بأنه ليس من الممكن قبول التصرف غير المنضبط والسلوك المشاغب في المطارات وعلى متن الطائرات، والتوعية بما قد يترتب على تلك السلوكيات من عواقب قانونية، وذلك بهدف الحد من تلك التصرفات وردع مرتكبيها؛
- ١٣- **تحت** الدول الأعضاء على اتخاذ إجراءات، بالتعاون مع مشغلي المطارات ومشغلي الطائرات، لضمان تدريب الموظفين المعنيين على تحديد حالات المسافرين المشغبين وغير المنضبطين والسيطرة عليهم؛
- ١٤- **تطلب** من الدول الأعضاء ضمان توفير المساعدة للأشخاص ذوي الإعاقة الذين يسافرون عن طريق الجو، وبصفة خاصة اتخاذ ما يلزم من خطوات للتقليل من الحواجز التي تحد من قدرة المسنين والأشخاص ذوي الإعاقة في الأوقات التي تسود فيها إجراءات غير اعتيادية، مثلاً خلال حالات الطوارئ المتصلة بالصحة العامة؛
- ١٥- **تطلب** من الدول الأعضاء ضمان تعديل تجهيزات المطارات بحيث تكون قادرة على تلبية احتياجات الأشخاص ذوي الإعاقة وأن تكون الأدوات الرافعة والأجهزة الملازمة الأخرى متاحة تماماً، وأن تتوفر أماكن محددة لاستلام وتسليم الأشخاص ذوي الإعاقة في أقرب مكان ممكن من المداخل والمنافذ الرئيسية في مبنى محطة الركاب، وأن تكون أماكن وقوف السيارات الكافية متاحة للأشخاص ذوي القدرة المحدودة على التنقل، بما في ذلك أثناء حالات الطوارئ المتصلة بالصحة العامة؛
- ١٦- **تطلب** من الدول الأعضاء ضمان توفير خدمات المطارات بما يلبي احتياجات الركاب ذوي الإعاقة، بما في ذلك خدمات توفير المعلومات عن الرحلات الجوية للأشخاص ذوي الإعاقات السمعية والبصرية؛
- ١٧- **تحت** 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؛
- ١٨- **تطلب** إلى الأمين العام أن يكفل 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).
- ١٩- **تحت** الدول الأعضاء على إقامة نظام فعال لتبادل المعلومات والتعاون من أجل منع الاتجار غير المشروع في الأحياء البرية.

المرفق (د)

نظم 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 رَحَّب بقرار الإيكاو بإعداد 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 إعداد 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 بإعداد قدرات لجمع بيانات عن سجلات أسماء الركاب ومعالجتها وتحديثها وتحليلها وفقاً للقواعد القياسية والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو، وبيانات سجل أسماء الركاب (PNR)، 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 بالأمر 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) و١٩٨٩ (٢٠١١) و٢٢٥٣ (٢٠١٥).

ولما كان مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة في قراره ٢٤٨٢ (٢٠١٩)، قد دعا الدول الأعضاء إلى تنفيذ التزاماتها إزاء جمع وتحليل بيانات سجل أسماء الركاب وتطوير القدرة على جمع البيانات ومعالجتها وتحليلها، وذلك وفقاً للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو وبيانات سجل أسماء الركاب، وضمان أن تستخدم سلطاتها الوطنية المختصة هذه البيانات وتشاركها، مع الاحترام الكامل لحقوق الإنسان والحريات الأساسية، الأمر الذي سيمكن المسؤولين عن الأمن الربط بين الأفراد المرتبطين بالجرائم المنظمة، سواء كانت جرائم محلية أو عابرة للحدود الوطنية، والإرهابيين، بهدف إيقاف سفر الإرهابيين وملاحقة الإرهاب والجريمة المنظمة، سواء محلية أو عابرة للحدود الوطنية، بما في ذلك الاستعانة ببرامج بناء القدرات؛

ولما كان استخدام كل من المعلومات المسبقة عن الركاب بيانات سجل أسماء الركاب، كما ذُكر 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 بيانات الركاب الإلكترونية، على ضمان أن تكون شروط بيانات الركاب مطابقة للقواعد القياسية الدولية التي تعتمدها المنظمات الدولية ووكالات الأمم المتحدة المختصة لهذا الغرض، وضمان أمن تلك البيانات ومعالجتها معالجة منصفة وصيانتها مع الاحترام الكامل لحقوق الإنسان؛

٣- **تطلب** إلى الدول الأعضاء تفعيل خاصية الشباك الواحد لبيانات الركاب التي تتيح للأطراف المعنية بنقل الركاب جوا إيداع معلومات في شكل موحد عن الركاب (أي المعلومات المسبقة عن الركاب و/أو المعلومات التفاعلية المسبقة عن الركاب

و/أو سجل أسماء الركاب) عبر نقطة دخول واحدة للبيانات للوفاء بجميع المقتضيات التنظيمية المتعلقة بدخول وخروج الركاب والتي قد تفرضها الوكالات المختلفة التابعة للدولة المتعاقدة؛

٤- **تحت** الدول الأعضاء على التعاضد وتبادل أفضل الممارسات، حسب الاقتضاء، مع الدول الأعضاء الأخرى من أجل إعداد نظم بيانات الركاب؛

٥- **تطلب** إلى الدول الأعضاء النظر في تعميم استخدام نظم المعلومات التفاعلية المسبقة عن الركاب، وتقديم استجابات متكاملة ضمن عملية التحقق قبل السفر إلى مشغلي الطائرات وذلك فيما يتعلق بمتطلبات الجوازات والأمن والصحة العامة؛

٦- تدعو الدول الأعضاء إلى دعم العمل الذي تقوم به الإيكاف في إعداد مواد إرشادية ملائمة وتنفيذ الأحكام الخاصة بسجل أسماء الركاب المنصوص عليها في الملحق التاسع؛

٧- **وتحت** الدول الأعضاء، التي لم تقم بذلك بعد، على 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.

المرفق (هـ)

الالتزام العالمي بضمان أن يوفر الطيران سبل التنقل الموثوق والميسور والسلس للجميع

إذ تُذكر بمؤتمر التسهيلات (FALC 2025) الذي عُقد في الفترة من ١٤ إلى ٢٠٢٥/٤/١٧ في مدينة الدوحة بقطر، وبالإعلان الوزاري (إعلان الدوحة) المعتمد في ٢٠٢٥/٤/١٧؛

ولما كان تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع لاتفاقية الطيران المدني الدولي (١٩٤٤) — "التسهيلات" أساسياً لتيسير التصريح للطائرات وتخليص الركاب وأمتعتهم والبضائع والبريد بالإضافة إلى مواجهة التحديات التي تطرحها مراقبة الحدود وإجراءات المطارات بغية الحفاظ على كفاءة عمليات النقل الجوي؛

وإذ تُذكر بقرار الجمعية العمومية ٤٢-٢٠٠٠: "البيان المؤحد بشأن سياسات الإيكاف المستمرة فيما يتعلق بالتسهيلات"، والقرار ٤٢-٢٠٠٠: "إعداد وتنفيذ أحكام خاصة بالتسهيلات- مكافحة الاتجار بالبشر"، والقرار ٤٢-٢٠٠٠: "تيسير الانتفاع بخدمات الطيران المدني الدولي"، والقرار ٤٢-٢٠٠٠: "تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم"، والقرار ٤١-١٢: "المحافظة على الصحة والحفاظ على نقل جوي آمن خلال حالات طوارئ الصحة العامة التي تؤثر على السفر جواً" والقرار ٤١-١١: "الإعلان بشأن تسهيلات النقل الجوي تأكيداً للالتزام العالمي بتمكين قطاع الطيران من التعافي والأمن والفعال من جائحة فيروس كورونا وليصبح أكثر قدرة على الصمود في المستقبل، التي تُرسخ الالتزام العالمي من جانب الدول والإيكاف بتعزيز تسهيلات النقل الجوي؛

وإذ تشدد على ضرورة أن تدعم الدول الأعضاء بنشاط جهود الإيكاف الرامية إلى تحسين تسهيلات النقل الجوي من خلال المساهمات الطوعية، بما في ذلك إعارة الموظفين، وتعزيز التعاون الوثيق مع الوكالات الوطنية والدولية، بما في ذلك هيئات الهجرة ومراقبة الحدود والجمارك والصحة العامة؛

ولما كان تسهيلات النقل الجوي تمثل ركيزة هامة لضمان السلامة والأمن والاستدامة لقطاع الطيران المدني؛

ولما كان تطبيق القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بالتسهيلات أمراً ضرورياً لتحقيق المواءمة والتناغم على الصعيد العالمي فيما يتعلق بالركاب والأطقم والطائرات وتجهيز البضائع؛

ولما كان الانخراط بنشاط في الأطر الدولية ومنتجات صنع القرار أمراً ضرورياً من أجل التبسيط والتحسين المستمر فيما يتعلق بالتسهيلات وتحديد هوية المسافرين؛

وإذ تقرّ بالدور الأساسي للنقل الجوي في ربط الناس وتسهيل التجارة وتحسين التنمية الاجتماعية والاقتصادية المستدامة وبالتالي تحسين نوعية الحياة، مع ضمان استمرار الطيران المدني الدولي في المساهمة في تحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة في هذا الشأن؛

ولما كانت الأنشطة الإنسانية في الأزمات الكبرى تعتمد بشكل كبير على المساعدة والإغاثة السريعة المنقولة جواً؛

وإذ تقرّ بالأعمال الجارية التي تضطلع بها الإيكاو في تولي الدور القيادي في الجهود الدولية لتوحيد وتحسين تدابير التسهيلات من خلال تطوير الملحق التاسع - "التسهيلات" واستراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TRIP) وبرامج دليل المفاتيح العامة للإيكاو (PKD)، فضلاً عن تحديد المواصفات الفنية والسياسات والمواد الإرشادية وبناء القدرات والمساعدة والتعاون مع المنظمات الدولية المختصة؛

وإذ تقرّ بمختلف المهارات المتخصصة اللازمة لتسهيلات النقل الجوي؛

وإذ تدرك أهمية وجود إطار عام، للتصدي بفعالية للأزمات المقبلة في مجال الصحة العامة، يستند إلى الإرشادات ذات الصلة بذلك وأفضل الممارسات المتبعة والمناهج المتكاملة في إدارة المخاطر، والدروس المستفادة من أزمة جائحة فيروس كورونا المستجد لتمكين أوساط الطيران الدولي من الإسراع بالتصدي لأي أزمة تتعلق بالصحة العامة، وبناء القدرة على الصمود في مواجهة الفاشيات المماثلة في المستقبل.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تطلب** إلى الدول الأعضاء تقوية الآليات التي تسمح بإقامة شراكات متينة مع وكالات الجوازات والهجرة ومراقبة الحدود والجمارك وسلطات الصحة العامة وكافة الجهات المعنية المشاركة في إدارة معابر الحدود من أجل اتباع نهج موحد وشامل في مجال تسهيلات النقل الجوي؛

٢- **تطلب** إلى الدول الأعضاء إعداد رؤية تطلعية استراتيجية تشمل الأولويات وتعالج الاتجاهات الناشئة والتطورات التكنولوجية والضرورات العالمية مثل التنقل السلس للأشخاص والبضائع والشمول والاستدامة؛

٣- **تحث** الدول الأعضاء على الالتزام بالمشاركة النشطة في إعداد ما يلزم من أطر قانونية وإدارية دولية تلبي الاحتياجات المتطورة للطيران المدني الدولي والتسهيلات، وخاصة في مجالات التسجيل المدني والهوية الرقمية والتعرف البيومتري والمعلومات المسبقة عن الركاب وبيانات سجلات أسماء الركاب وتخليص إجراءات الركاب والأطقم بشكل سلس؛

٤- **تطلب** إلى الدول الأعضاء النظر في آليات التمويل المستدام بغرض ضمان استمرارية برامج التسهيلات على المدى الطويل والتحسين المستمر للنقل الجوي؛

٥- **تطلب** إلى الدول الأعضاء المشاركة بنشاط في الأنشطة واتخاذ التدابير التي تدعم تحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة في هذا الشأن؛

٦- **تحث** الدول الأعضاء على العمل عن كثب لدعم قيمة وأهمية هدف الإيكاو الاستراتيجي "عدم ترك أي بلد وراء الركب" الذي يهدف إلى مساعدة الدول وتقديم الخبرات والموارد من خلال توفير أنشطة المساعدة وبناء القدرات في مجال تسهيلات النقل الجوي بشكل موجه وفعال إلى الدول التي تحتاج إليها؛

- ٧- **تحث** الدول الأعضاء إعطاء البعثات الإنسانية الحد الأقصى من فرص الانتفاع بالمجال الجوي والمطارات؛
- ٨- **تحث** الدول الأعضاء على العمل مع الإيكاو على استعراض وتحسين أحكام الإيكاو لتسهيل عمليات الرحلات الإنسانية؛
- ٩- **تحث** الدول الأعضاء ومنظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) على إعطاء الأولوية للشمول وتيسير الانتفاع بخدمات النقل الجوي للأشخاص ذوي الإعاقة البصرية وغير البصرية ومحدودي الحركة من خلال ضمان مشاركتهم في عمليات صنع القرار، وضمان التعاون المتعدد الأطراف ومشاركة المجتمع المدني، وتعزيز أنشطة جمع وتبادل البيانات، وزيادة التدريب الموحد للموظفين، من بين الجهود الأخرى، من أجل إرساء منظومة نقل جوي تراعي ذوي الإعاقات؛
- ١٠- **تحث** الدول الأعضاء على اتخاذ التدابير اللازمة لضمان أن تستند الإجراءات المعمول بها لمكافحة الاتجار بالأشخاص إلى سياسة شاملة وأن تشمل نظم الإبلاغ ونقاط الاتصال الخاصة بالسلطات المختصة المعنية والتوصية بتوفير التدريب الملائم لأفراد طواقم تشغيل المطارات والطائرات الذين يتعاملون بشكل مباشر مع جمهور المسافرين؛
- ١١- **تطلب** إلى الدول الأعضاء تحسين تجربة السفر للمسافرين وتسهيلات الشحن عن طريق زيادة الكفاءة في حركة الطائرات والركاب والأطقم والبضائع؛
- ١٢- **تطلب** من الدول الأعضاء تعزيز القابلية للتشغيل البيني في جميع عمليات معالجة الركاب، سواء كانت تنطوي على عمليات يدوية أو آلية أو مزيج منها؛
- ١٣- **تحث** الدول الأعضاء على اتخاذ التدابير و/أو الإجراءات اللازمة لمعالجة المسائل المرتبطة بتسهيلات النقل الجوي فيما يخص اللاجئين والأشخاص عديمي الجنسية عن طريق إقامة الشراكات مع مؤسسات حقوق الإنسان الوطنية والدولية؛
- ١٤- **تحث** الدول الأعضاء على اتخاذ تدابير لتحسين التعامل مع حالات الأشخاص ممنوعين من الدخول بشكل تعاوني بين السلطات الوطنية وقطاع الطيران، ووفقاً لأحكام الملحق التاسع.
- ١٥- **تحث** الدول الأعضاء على اعتماد نهج استراتيجي واستباقي في تنفيذ التكنولوجيات الابتكارية التي يمكنها تحسين جميع جوانب تسهيلات النقل الجوي، بما في ذلك مراقبة الحدود، عن طريق ضمان تنفيذ وتعميم واستخدام التكنولوجيات المعتمدة بصورة مناسبة في جميع أوجه التسهيلات من أجل تحسين الإجراءات المتعلقة بالركاب والأطقم والطائرات والبضائع والبريد، فضلاً عن النظر في اعتماد واستيعاب التكنولوجيات الابتكارية لمواجهة التحديات القائمة في مجال التسهيلات؛
- ١٦- **تذكر** الدول الأعضاء بتشجيع إقامة الشراكات القوية مع وكالات الجوازات والهجرة ومراقبة الحدود والجمارك وسلطات الصحة العامة لتحقيق المستوى الأمثل من الكفاءة والفعالية في تدفق حركة الركاب والبضائع؛
- ١٧- **تطلب** من الدول الأعضاء التركيز على جهود التوظيف والتدريب؛
- ١٨- **تحث** الدول الأعضاء على العمل على جذب الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال التسهيلات مع تشجيع السياسات والمبادرات التي تعزز التنوع والإنصاف الشمول، بما في ذلك الجهود المبذولة لسد الفجوة بين الجنسين في قطاع الطيران؛
- ١٩- **تطلب** إلى المجلس تعزيز دور الإيكاو القيادي في الأعمال الجارية لتنفيذ وتطوير استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين، بما في ذلك إعداد المواصفات الفنية المتقدمة لجوازات السفر ووثائق الثبوت الرقمية ضماناً لقابلية الاستخدام المتبادل للبيانات وآليات التحقق من صحتها بكفاءة؛

٢٠- **تطلب** إلى المجلس دعم دليل الإيكاو للمفاتيح العامة (PKD) واستخدامه النشط دولياً، والتشجيع على استخدامه في القطاعين الحكومي والخاص على حد سواء بهدف توفير الأساس اللازم للتحقق من وثائق السفر وما يتصل بها من وثائق الثبوت الرقمية على المستوى العالمي؛

٢١- **تحت** الدول الأعضاء على العمل بصورة تعاونية مع قطاع الصحة العامة ومختلف الجهات المختصة الأخرى بغرض إعداد خطة طيران وطنية استعداداً لظهور أي مرض سارٍ يشكل خطراً على الصحة العامة، بما يضمن استمرار عمليات النقل الجوي بسلامة وكفاءة في كافة الظروف؛ وينبغي إعداد هذه الخطة وفقاً للوائح الصحية الدولية الصادرة عن منظمة الصحة العالمية؛

٢٢- **تحت** الدول الأعضاء على الإعلان عن اشتراطات الصحة العامة المتعلقة بالدخول إلى أراضيها لجمهور المسافرين وجميع الجهات المعنية في أوساط الطيران في الوقت المناسب، والمواظبة على تقييم احتمالات ظهور تهديدات وشيكة على الصحة العامة والتعجيل بتطبيق تدابير الطوارئ؛

٢٣- **تحت** الدول الأعضاء على المشاركة بنشاط في أنشطة الترتيبات التعاونية لمنع وإدارة الصحة العامة في مجال الطيران المدني (برنامج كابسكا).

٢٤- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل القرار ٤١-١٧.

القرار ٤٢-١٨: 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 فهماً وأفضل تنظيمًا من الناحية المنطقية؛

ولما كانت الجمعية العمومية قد قرّرت في قرارها ٤١-١٨ 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 (ز) بالقرار ٤١-١٨، وعدّلت ذلك البيان ليشمل القرارات الصادرة عن الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تقرّر** أن مرفقات هذا القرار تشكّل البيان الموحد بشأن سياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران، حسبما كانت عليه هذه السياسات عند ختام الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية؛

٢- **تقرّر** 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 ٤١-١٨.

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 تهديدا للأمن العام؛

ولما كانت أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي لا تزال تشكل تهديداً لتطوره الآمن والمنظم وبالتالي يجب حماية الطيران المدني بشكل فعال؛

ولما كان الطابع المتغير للتهديد الذي تشكله الأفعال الضارة ، بما في ذلك التهديد الجديد الذي تشكله الأجهزة الحارقة المرتجلة التي توضع في الشحن الجوي وغير ذلك من استغلال شبكة الشحن الجوي لأغراض شائنة، والأجهزة المتفجرة المخبأة والهجمات في المنطقة المفتوحة للجمهور، والتهديدات التي تشكلها الصواريخ أرض-جو بما في ذلك أسلحة الدفاع الجوي المحمولة (المانبادز) وغيرها والتهديدات الكيميائية وشن الهجمات باستخدام نظم الطائرات غير المأهولة، واستخدام الطائرات كسلاح والهجمات الإلكترونية وغيرها من أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني، بما فيها بشكل خاص التهديدات من الداخل، التي تؤثر تأثيراً ضاراً وخطيراً على سلامة الطيران المدني الدولي وكفاءته وانتظامه، مما يعرض للخطر أرواح الأشخاص على متن الطائرات وعلى الأرض ويقوّض ثقة الناس في سلامة الطيران المدني الدولي؛

ولما كان مستوى تعقيد بعض التهديدات وسيناريوهات الهجوم والأجهزة المرتجلة التي تستهدف النقل الجوي يزداد الآن،

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

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

وتسلّم بأن استغلال قطاع الطيران في تنفيذ طائفة متنوعة من الأنشطة الإجرامية كالنقل الجوي غير المشروع للمخدرات والمؤثرات العقلية، وكذلك الاتجار بالبشر والأحياء البرية والسلع غير المشروعة الأخرى يمكن أن يكشف أو يؤدي إلى تفاقم نقاط الضعف التي يمكن أن يستغلها الأشخاص الذين يهدفون إلى تنفيذ أفعال التدخل غير المشروع؛

وتشير إلى القرار ٤٠-١٢ بشأن إعلان أمن الطيران؛

وتضع في اعتبارها أهمية اتباع نهج مشترك للأمم المتحدة ينطوي على التعاون والتنسيق بين جميع هيئات الأمم المتحدة والوكالات المتخصصة ذات الصلة في الاعتراف بقطاع الطيران باعتباره بنية تحتية حيوية يعتمد عليها الأمن القومي والازدهار والتنمية، فضلاً عن الاقتصاد العالمي؛

وتضع في اعتبارها قرارات مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة رقم ٢١٧٨ (٢٠١٤) ورقم ٢٣٠٩ (٢٠١٦)،

ورقم ٥ (٢٠١٧) ورقم ٢٣٩٦ (٢٠١٧) ورقم ٢٤٨٢ (٢٠١٩) ورقم ٢٦١٧ (٢٠٢١) فيما يتعلق بالأخطار التي تهدد السلام والأمن الدوليين من جراء الأعمال الإرهابية؛

وتضع في اعتبارها استراتيجية الأمم المتحدة العالمية لمكافحة الإرهاب (٢٠٠٦) كأداة عالمية لتعزيز الجهود الوطنية والإقليمية والدولية لمكافحة الإرهاب، التي تم اعتماد المراجعة الثامنة لها في عام ٢٠٢٣ بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة

؛(A/RES/77/298)

وتضع في اعتبارها إعلان دلهي الصادر عن اللجنة التابعة لمجلس الأمن والمعنية بمكافحة الإرهاب (٢٠٢٢) بشأن مكافحة استخدام التكنولوجيات الجديدة والناشئة لأغراض إرهابية؛

وتضع في اعتبارها الجهود التي تبذلها الإيكاو ودولها الأعضاء لتنفيذ "استراتيجية الأمم المتحدة العالمية لمكافحة الإرهاب" من أجل تعزيز الجهود الدولية والإقليمية والوطنية لمكافحة الإرهاب، بما يشمل اتخاذ الخطوات العملية لتعزيز قدرات الدول الأعضاء على مكافحة التهديدات الإرهابية وزيادة التنسيق في أنشطة مكافحة الإرهاب التي تتخذها منظومة الأمم المتحدة؛

وتسلم بأن المشاورات العالمية وجهود التواصل مع الدول الأعضاء لإعداد وتنقيح عناصر الخطة العالمية لأمن الطيران قد تكللت بالنجاح باعتماد المجلس في البداية لهذه الخطة في نوفمبر ٢٠١٧، واعتماد الطبعة الثانية للخطة في يونيو ٢٠٢٤؛

وتسلم بالجهود المتزايدة التي يتعين أن تبذلها الدول الأعضاء لتحقيق الهدف الطموح للخطة العالمية لأمن الطيران المتمثل في إرساء منظومة عالمية قوية لأمن الطيران والحفاظ عليها، وهو هدف يركز على التنفيذ الكامل والفعال للقواعد القياسية للإيكاو في مجال أمن الطيران في جميع الدول الأعضاء، بدعم جماعي من الدول الأعضاء الأخرى والإيكاو والمنظمات الإقليمية وقطاع الطيران وجميع الجهات المعنية الأخرى؛

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

وتؤكد على الحاجة إلى توشي اليقظة لأن الانعدام الملحوظ لحوادث أمن الطيران الكبرى لا يعني أن الخطر أقل، وتظل التدابير الاستباقية ضرورية؛

وتسلم بالحاجة المستمرة لإنكاء الوعي الأمني والثقافة الأمنية القوية والفعالة في مجال الطيران، من قبل الدول الأعضاء والصناعة والجهات المعنية الأخرى؛

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 الثاني بشأن أمن الطيران الذي عُقد في مونتريال في نوفمبر ٢٠١٨، وما انبثق عنه من استنتاجات وتوصيات؛

وتضع في اعتبارها إعلان مسقط الوزاري بشأن أمن الطيران والأمن الإلكتروني في مجال الطيران المعتمد في أسبوع الإيكاو الأمني ٢٠٢٤ في مسقط بعمان في ١/١٢/٢٠٢٤؛

وتذكّر بأهمية أن تقوم الدول الأعضاء ببلورة رؤية شاملة لأمن الطيران ومجالات الطيران 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، لا سيما بشأن سلامة الطيران؛

وتسلم بأن الشحن الجوي يؤدي دوراً حاسماً في نقل البضائع الأساسية، بما في ذلك الإمدادات الطبية واللقاحات، كما شوهده خلال القيود وتدابير الصحة العامة التي فرضتها جائحة فيروس كورونا كان لها تأثير خطير على صناعة الطيران وأنه يجب أن تراعي الإيكاو والدول الأعضاء هذا التأثير عند اتخاذ قرارات بشأن سياسات وتدابير أمن الطيران؛

وتذكر بالبيانات المشتركة الصادرة عن المؤتمرات المشتركة بين الإيكاو ومنظمة الجمارك العالمية بشأن تحسين أمن الشحن الجوي والتسهيلات، والتي عُقدت في سنغافورة في يوليو ٢٠١٢، وفي المنامة بالبحرين في أبريل ٢٠١٤، وفي كوالالمبور بماليزيا في يوليو ٢٠١٦؛

ولما كانت أعمال التخريب أو محاولات التخريب في شكل أجهزة حارقة توضع في الشحن الجوي و/أو البريد تطرح مخاطر جديدة على أمن وسلامة سلاسل التوريد العالمية وتسفر عن عواقب وخيمة على الاقتصادات الوطنية المرتبطة ببعضها البعض والتجارة العالمية؛

وتؤكد مجدداً على أهمية ضمان التدفق الآمن والمأمون والمنظم للحركة الجوية مع الاستعداد التشغيلي للطيران، وضمان مرونة الطيران الدولي على المدى الطويل واستيعاب الدروس المستفادة من الأحداث العالمية الحالية والسابقة.

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 الطيران والمطارات المدنية من خلال تهديدات الصواريخ أرض-جو، وتهديدات الحرق للشحن الجوي والبريد وسلسلة التوريد، والهجمات باستخدام الطائرات غير المأهولة وغيرها من الهجمات التي تُشن عن بُعد، واستغلال الطائرات المدنية كأسلحة للدمار وقتل الأشخاص على متنها وعلى الأرض؛

٣- تؤكد مجدداً أن حماية الطيران من التهديدات المعقدة والمتطورة أمر حاسم الأهمية لاستدامة النقل الجوي وأنه ينبغي الاستمرار في معاملة أمن الطيران والأمن الإلكتروني كمسألة تكتسي أقصى درجات الأولوية وأنه ينبغي للإيكاو ودولها الأعضاء أن توفر الموارد المناسبة كما هو مطبق بالنسبة لجوانب أمن الطيران الأخرى ؛

٤- تناشد جميع الدول الأعضاء أن تؤكد تأييدها الحازم لسياسة الإيكاو الثابتة وذلك بتطبيق أكثر إجراءات الأمن فعالية على النحو المطلوب والموصى به في الملحق السابع عشر — "أمن الطيران" والأحكام المتعلقة بالأمن الواردة في الملحق التاسع — "التسهيلات" سواء بشكل فردي أو بالتعاون فيما بينها للوقاية من أفعال التدخل غير المشروع ومعاينة المرتكبين والمخططين والراعين والناشطين المتطورين والممولين والمتأمرين في أي فعل من هذه الأفعال؛

٥- تؤكد مجدداً مسؤولية الإيكاو في تسهيل الحل المنسق والموحد للمسائل التي قد تنشأ بين الدول الأعضاء في الأمور التي تؤثر في التشغيل الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي في العالم أجمع؛

٦- تكلف المجلس بمواصلة عمله كأولوية عاجلة بالعلاقة إلى إجراءات منع أفعال التدخل غير المشروع، وتأمين أداء هذا العمل بأعلى درجة من الكفاءة والاستجابة؛

٧- تدعو الإيكاو والدول الأعضاء فيها إلى تنفيذ قرارات مجلس الأمن للأمم المتحدة رقم ٢١٧٨ ورقم ٢٣٠٩ ورقم ٢٣٤١ ورقم ٢٣٩٥ ورقم ٢٣٩٦ ورقم ٢٤٨٢ 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- مكرراً- تدعو الإيكاو والدول الأعضاء فيها إلى تنفيذ استراتيجية الأمم المتحدة العالمية لمكافحة الإرهاب وإعلان دلهي الصادر عن لجنة مكافحة الإرهاب التابعة لمجلس الأمن بشأن مكافحة استخدام التكنولوجيات الجديدة والناشئة في الأغراض الإرهابية، ولا سيما تلك المنصوص عليها في المبادئ التوجيهية غير الملزمة بشأن التهديدات التي يشكلها الاستخدام الإرهابي للطائرات غير المأهولة؛
- ٩- تُقرّ بالدور القيادي الذي تضطلع به الإيكاو في مجال أمن الطيران وتكفّل الأمين العام بإعلاء شأن أمن الطيران داخل الإيكاو ومكاتبها الإقليمية وضمان الاستدامة طويلة الأجل لبرنامج أمن الطيران في المنظمة، في سياق الميزانية العادية؛
- ١٠- تحثّ جميع الدول الأعضاء على مواصلة دعم تمويل أنشطة المنظمة في مجال أمن الطيران من خلال التبرعات في شكل موارد بشرية ومالية تتجاوز تلك المدرجة في الميزانية في إطار الميزانية العادية؛
- ١١- مكرراً- تحثّ جميع الدول الأعضاء على ضمان التنفيذ الفعال للقواعد القياسية للإيكاو والسعي معاً لتحقيق الهدف الطموح لخطة الإيكاو العالمية لأمن الطيران (GASep) ومجالاتها الستة ذات الأولوية، والمشاركة بنشاط في الجهود العالمية والإقليمية سعياً إلى تحقيق هذا الهدف الطموح؛
- ١٢- تكفّل المجلس بضمان قيام فريق خبراء أمن الطيران باستعراض للخطة العالمية للسلامة الجوية (GASep) بصفة منتظمة لكي تظل مجدية، وأن تعالج أولوياتها التهديدات الحالية والناشئة وتستمر كأداة مفيدة لدعم جهود الدول الأعضاء لتحقيق التنفيذ الكامل للملحق السابع عشر — "أمن الطيران"؛
- ١٣- تكفّل المجلس بالنظر في الدروس المستفادة من تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران مع مراعاة المحطات الرئيسية العالمية للأعوام ٢٠٢٧ و ٢٠٣٠ و ٢٠٣٣ باعتبارها مراحل رئيسية يقوم المجتمع الدولي عندها بتقييم التقدم المحرز، إلى جانب آلية لرصد التقدم باستخدام الإجراءات والأدوات القائمة لمساعدة الإيكاو والدول الأعضاء والجهات المعنية في ضمان التحسين المستمر في مجال أمن الطيران؛
- ١٤- توجّه الأمين العام إلى مواصلة استعراض وتحسين خطط الإيكاو وبرامجها المتعلّقة بأمن الطيران بشكل شامل، وذلك باستخدام آليات تشاورية مع الدول الأعضاء وأوساط الصناعة، وذلك لضمان أن هذه الخطط والبرامج لا تزال تقي بالغرض المقصود منها وقابلة للتكيف مع التحديات الجديدة والناشئة في مجال أمن الطيران، مع النظر في نهج مبتكرة لمواصلة تحسين فعاليتها أو تعزيزها. وينبغي إفادة المجلس بانتظام بنتائج هذه الاستعراضات، بما في ذلك أي توصيات تصدر عنها؛
- ١٥- تحثّ جميع الدول الأعضاء والصناعة والجهات المعنية الأخرى على مواصلة اتخاذ إجراءات عملية لتعزيز ثقافة الأمن في مجال الطيران من أجل العمل على تنفيذ التدابير الأمنية بشكل فعال وتعزيز الوعي الأمني والسلوك الأمني الأمثل من جانب جميع الهيئات والأفراد.

المرفق (ب)

مواثيق قانون الجو 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)، و"اتفاقية 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) والاتفاقيات الثنائية لقمع مثل هذه الأعمال؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول الأعضاء التي لم تتضمن بعد إلى "الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي تُرتكب على متن الطائرات" (طوكيو، ١٩٦٣) و"اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (لاهاي، ١٩٧٠) و"اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي تُرتكب ضد سلامة الطيران المدني" (مونتريال، ١٩٧١)، و"بروتوكول عام ١٩٨٨ المكمل لاتفاقية مونتريال" و"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 تُرتكب على متن الطائرات" (مونتريال، ٢٠١٤)* تحثها على الانضمام إليها؛

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

٣- تطلب إلى الأمين العام مواصلة تذكير الدول الأعضاء بأهمية انضمامها كأطراف في اتفاقيات طوكيو ولاهاي ومونتريال وبيجين و"بروتوكول عام ١٩٨٨ المكمل لاتفاقية مونتريال"، و"بروتوكول عام ٢٠١٠ المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات"، و"بروتوكول عام ٢٠١٤ لتعديل الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي تُرتكب على متن الطائرات"، و"اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها"، وأن يقدم المساعدة التي تطلبها الدول الأعضاء التي تصادف أي صعوبات في سبيل انضمامها إلى هذه الميثاق؛

(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؛

* يمكن الاطلاع على قوائم الدول الأطراف في ميثاق أمن الطيران القانونية على موقع الإيكاو www.icao.int تحت عنوان: ICAO Treaty Collection.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تناشد** الدول الأعضاء أن تولي اهتماماً خاصاً لاعتماد إجراءات وافية ضد الأشخاص الذين يقومون بارتكاب أو تخطيط أو رعاية أو تمويل أو تسهيل أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني، وأن تدرج على وجه الخصوص في تشريعاتها قواعد تقضي بإنزال عقوبات مشددة على هؤلاء الأشخاص؛
- ٢- **تناشد** الدول الأعضاء أن تتخذ إجراءات وافية لتسليم أو محاكمة الأشخاص الذين يرتكبون أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني، وذلك بسن أحكام قانونية أو وضع معاهدة لهذا الغرض 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 الدول الأعضاء ممارسة اليقظة المستمرة ووضع وتنفيذ إجراءات للتخفيف من حدة التهديدات، بما في ذلك تلك الواردة في الملحق السابع عشر — "أمن الطيران" والأحكام المتعلقة بالأمن الواردة في الملحق التاسع — "التسهيلات"؛

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

ولما كانت التهديدات لنظم الشحن الجوي والبريد ككل، بما في ذلك التهديدات الحارقة في الشحن الجوي والبريد وسلاسل التوريد العالمية الناتجة عن محاولات التخريب من خلال دس الأجهزة الحارقة المرتجلة (IIDs) على الطائرات تتطلب نهجاً عالمياً في إعداد وتنفيذ متطلبات الأمن وأفضل الممارسات، بما في ذلك التبادل المستمر للمعلومات والتعاون المستمر مع المنظمات الدولية المعنية مثل منظمة الجمارك العالمية واتحاد البريد العالمي والمنظمة البحرية الدولية ومكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة. وفي هذا الصدد، ينبغي للدول أن تتبادل أفضل الممارسات الجديدة التي نفذت للتخفيف من التهديد الذي تشكله الأجهزة الحارقة المرتجلة أو عندما يتم استحداث تكنولوجيا جديدة للمساعدة في الكشف عن الأجهزة الحارقة المرتجلة؛

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

ولما كان التنفيذ الفعال لإجراءات الأمن التي تنادي بها الإيكاف 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، مع مراعاة أي تأثيرات غير مقصودة على سلامة الطيران المدني. في المقابل، سيستفيد التنسيق الفعال لسلامة الطيران وأمنه والأمن الإلكتروني من المعرفة المشتركة والجهود المعززة؛

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

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

ولما كانت التكنولوجيا والابتكارات في العمليات والتدريب المناسب مطلوبة لتحقيق أمن الطيران الفعال والكفؤ وتدابير التسهيلات للركاب والبضائع، وفي تعريف مستقبل نظم النفتيش الأمني، مع الاعتراف بالمهارات المتخصصة اللازمة لتشغيل وإدارة التكنولوجيات الحالية والناشئة لأمن الطيران، وتعيين وتدريب الموظفين على استخدامها، مع مواصلة الجهود المبذولة لاجتذاب الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران؛

وإذ تدرك أن الاختبار والترخيص في الوقت المناسب وبكفاءة لمعدات أمن الطيران سواء الحالية والسريعة التطور أمر بالغ الأهمية لتعزيز أمن الطيران العالمي وتلبية النمو في حركة الركاب.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تحث** المجلس على أن يستمر في إعطاء أعلى أولوية لاعتماد تدابير فعالة وقائمة على الأدلة والمخاطر وقابلة للاستمرار من الناحية التشغيلية لمنع أفعال التدخل غير المشروع بما يتناسب مع التهديد الحالي لأمن الطيران المدني الدولي ومراعاة الطبيعة المبتكرة والمتطورة لذلك التهديد وعلى أن يواظب على تحديث أحكام الملحق السابع عشر باتفاقية شيكاغو والمتعلقة بالتهديدات والمخاطر؛

٢- **تحث** جميع الدول الأعضاء على أساس فردي وبالتعاون مع الدول الأعضاء 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؛

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

٤- **تحث** الدول الأعضاء على أن تتخذ بالكامل وبشكل مستدام أحكام الملحق السابع عشر — "الأمن" والأحكام المتعلقة بالأمن الواردة في الملحق التاسع — "التسهيلات" من أجل تعزيز جهودها الرامية إلى تنفيذ القواعد والتوصيات والإجراءات الدولية الراهنة المتعلقة بأمن الطيران، وأن ترصد هذا التنفيذ، وأن تسد أي فجوات أو تصحح أي أوجه قصور على وجه السرعة وأن تتخذ كل الخطوات الضرورية لمنع وقوع أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني الدولي، وأن تراعي المواد الإرشادية الواردة في دليل أمن الطيران الصادر عن الإيكاو (Doc 8973 - مقيّد التوزيع)، ودليل الإيكاو للتدريب على أمن الطيران

(Doc 10207)، والمواد الإرشادية الأخرى المتصلة بالأمن والمتاحة في موقع الإيكاو الإلكتروني العام؛

٥- **تشجع** الدول الأعضاء أن تولي أهمية كبيرة للقواعد القياسية والتي تتصدى للتهديدات من الداخل وأن تتأكد من تنفيذها بشكل فعال في نطاق ولاياتها القضائية، وأن تواصل صقل واعتماد التدابير للتصدي لهذا التهديد؛

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 اختبارات تشغيلية للتدابير الأمنية وتكنولوجيات وتقنيات وإجراءات مبتكرة وتنفيذها بفعالية؛
- ٨- **تحث** الدول الأعضاء والهيئات المختصة على التعاون وتحسين إجراءات ترخيص المعدات الأمنية، بهدف الحد من حالات التأخير والقضاء على الثغرات، وبالتالي تعزيز أمن الطيران العالمي.
- ٩- **تشجع** الدول الأعضاء والصناعة على تنسيق جهودها لتطوير عملية الكشف الأمني في مجال الطيران لتصبح أكثر مرونة في التصدي للتهديدات الجديدة، وأكثر سلاسة وتركيزاً على الركاب مع ضمان الاستمرار في تحقيق الأهداف الأمنية الواردة في الملحق السابع عشر — "أمن الطيران"؛
- ١٠- **تشجع** الدول الأعضاء وجميع هيئات الطيران على إعلاء شأن ثقافة أمنية قوية وفعالة في مجال الطيران، بما في ذلك إعداد وبرامج وحملات التوعية الأمنية بين القوى العاملة والجمهور، والتي تشدد على أن الأمن مسؤولية الجميع؛
- ١١- **تحث** الدول الأعضاء على تأمين الموارد اللازمة لضمان توافر مهنيين مؤهلين وكفاء لتنظيم التدابير المتعلقة بأمن الطيران وتشغيلها وتحديثها والإشراف على تنفيذها بفعالية؛
- ١٢- **تشجع** الدول الأعضاء على تطبيق رقابة فعالة، بما يشمل التقنيات عن بُعد عندما لا تسمح القيود أو الظروف الأخرى بإجراء أنشطة المراقبة في الموقع، على جميع جوانب نظمها الخاصة بأمن الطيران لضمان تنفيذ الإجراءات الأمنية بصورة فعالة ومستدامة؛
- ١٣- **تشجع** الدول الأعضاء، طبقاً لقوانينها وأنظمتها وبرامجها الداخلية لأمن الطيران ووفقاً للقواعد والتوصيات الدولية القابلة للتطبيق، على النهوض بتنفيذ تدابير أمن الطيران بطريقة عملية للقيام بما يلي:
- (أ) توسيع نطاق الآليات القائمة للتعاون بين الدول الأعضاء والصناعة، على النحو الملئم، للتبادل الفوري للمعلومات والكشف المبكر عن التهديدات الأمنية لعمليات الطيران المدني، بما في ذلك التهديدات التي يتعرض لها الأمن الإلكتروني. وعلى الصعيد الفني، ينبغي أن يشمل هذا التبادل الفوري للمعلومات جميع الخبراء المعنيين؛
- (ب) تقاسم الخبرات وأفضل الممارسات والمعلومات المتعلقة بالتدابير الأمنية الوقائية، بما في ذلك تقنيات الكشف الأمني والتفتيش وكشف المتفجرات والأجهزة الحارقة وكشف السلوك الأمني بالمطارات والكشف الأمني على العاملين بالمطارات واعتمادهم وتنمية الموارد البشرية والبحث والتطوير للتكنولوجيات ذات الصلة؛
- (ج) استخدام التكنولوجيات المتقدمة لكشف الأشياء والمواد الممنوعة ولمنع حمل مثل هذه الأشياء والمواد على متن الطائرات مع احترام خصوصية الأفراد وسلامتهم؛
- (د) تعريف تدابير الأمن القائمة على الأدلة والمخاطر والمناسبة للتهديدات والمناسبة معها والفعالة والتي تتسم بالكفاءة وتعدد المستويات الممكنة تشغيلياً والمستدامة اقتصادياً وتشغيلياً، وتأخذ في الاعتبار التأثير على الركاب والطاقم والاتجار المشروع؛
- (هـ) تعزيز الجهود في تأمين نظام أمن الشحن الجوي والبريد، ولا سيما في تخفيف التهديدات الحارقة التي توضع في الشحن الجوي والبريد:

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

- (٢) تنفيذ قواعد الأمن القوية بشكل فعال ومستدام؛
- (٣) اعتماد نهج كامل لسلسلة التوريد 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 وإنسجام أمن الشحن الجوي والبريد وتأمين سلسلة التوريد العالمية الشحن الجوي؛
- (٦) المشاركة في أفضل الممارسات والدروس المكتسبة من الدول الأعضاء الأخرى لتعزيز المستوى الشامل لأمن الشحن الجوي والبريد؛
- (٧) تعزيز المبادرات لتكثيف بناء القدرات والابتكار في أمن الشحن الجوي والبريد؛
- (و) معالجة سوء الاستخدام المحتمل لنظم الطائرات غير المأهولة والتنقل الجوي المتقدم وتطبيق التدابير الأمنية لمنع استخدامها في أفعال التدخل غير المشروع؛
- (ز) ضمان إجراء عمليات تقييم التهديدات والمخاطر الأمنية التي يواجهها الطيران المدني ضمن أراضيها ومجالها الجوي باستمرار، واستخدام عمليات التقييم هذه للاستفادة منها على النحو المناسب في إعداد التدابير المضادة وتعديل سياسات أمن الطيران، تقديم المعلومات إلى الجهات المعنية في الوقت المناسب بشأن جميع المخاطر المحتملة بالنسبة إلى الطيران المدني.
- (ح) معالجة مخاطر الهجمات في المناطق المفتوحة للجمهور، بما في ذلك مباني محطات الركاب، من خلال العمل مع جميع الجهات المعنية من أجل:
 - (١) الحفاظ على توازن مناسب بين احتياجات التدابير الأمنية الفعالة والمستدامة وتسهيلات الركاب؛
 - (٢) تنفيذ مجموعة من التدابير المرنة والعملية، القائمة على المخاطر، مع تحديد المسؤوليات بشكل واضح بين الجهات الفاعلة ذات الصلة؛
 - (٣) تقادي قدر الإمكان إحداث مواطن ضعف تشكلها 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؛
- (ط) ضمان حماية الطيران المدني ضد الهجمات والتهديدات الإلكترونية؛
- (ي) معالجة الخطر الذي تشكله الجهات من الداخل من خلال استغلال الموظفين وامتيارات حق الوصول إلى المناطق المأمونة والمعلومات الأمنية الحساسة.

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

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

١٦- **تطلب** إلى الإيكاو القيام بما يلي:

أ) أن يتأكد من أن أحكام الملحق السابع عشر — "أمن الطيران" والملحق التاسع — "التسهيلات" متوافقة ومكملة لبعضها البعض؛

ب) أن يستمر في تعزيز عمليات ومفاهيم الأمن الفعالة والابتكارية، من خلال من خلال زيادة الوعي بفعاليات أمن الطيران الإقليمية ودون الإقليمية بناء على طلب الدول الأعضاء المعنية، بما في ذلك التعاون مع أصحاب المصلحة في الصناعة والشركات المصنعة للمعدات لتطوير الجيل القادم من عمليات الكشف الأمني للركاب والبضائع؛

ج) أن يواصل دعم عمل فريق خبراء أمن الطيران لمعالجة التهديدات الجديدة والقائمة ضد الطيران المدني وأن يضع الإجراءات الوقائية الملائمة القائمة على الأدلة والمخاطر والمواد الإرشادية؛

د) تشجيع الدول والجهات المعنية على مواصلة تعزيز التعاون من خلال اتفاقات ثنائية أو متعددة الأطراف، حسب الاقتضاء، من أجل تحسين آليات تبادل المعلومات، والقدرة على اختبار وترخيص المعدات الأمنية، ومعالجة المشهد العالمي المتطور للتهديدات الأمنية في مجال الطيران.

هـ) أن يعزز تطوير عمليات الاعتراف بالتبادل بغرض مساعدة الدول الأعضاء على اتخاذ ترتيبات ذات نفع متبادل، بما في ذلك ترتيبات الأمن في موقع واحد، التي تعترف بتبادل إجراءات أمن الطيران فيها، حيث تحقق هذه نفس النتائج، وذلك وفقاً للشروط المنصوص عليها في الملحق السابع عشر، والتي تستند إلى عملية تحقيق شاملة ومستمرة وتبادل فعال ومستمر للمعلومات عن نظم أمن الطيران في كل منها ولا تخلق نقاط ضعف وتدخل مخاطر جديدة في شبكة الطيران؛

و) أن يواصل معالجة التهديدات والأخطار الأخرى، بما في ذلك المعقدة والمتطورة منها والتهديدات الإلكترونية ضد الطيران المدني والأخطار التي تتعرض لها المناطق المتاحة للركاب في المطارات وأمن إدارة الحركة الجوية، بالتشاور مع فريق خبراء أمن الطيران وفريق خبراء الأمن الإلكتروني؛

١٧- **توجه** الأمين العام إلى تحديث وتعديل "دليل أمن الطيران للإيكاو" (Doc 8973 - مقيد التوزيع) على فترات ملائمة وإعداد مواد إرشادية جديدة مصممة لمساعدة الدول الأعضاء على معالجة التهديدات الجديدة والقائمة ضد الطيران المدني وعلى تنفيذ المواصفات والإجراءات المتعلقة بأمن الطيران المدني؛

١٨- **توجه** الأمين العام بتحديث وتعديل دليل الإيكاو للتدريب على أمن الطيران (Doc 10207) ووضع مواد إرشادية جديدة تهدف إلى مساعدة الدول الأعضاء في تعيين موظفيها واختيارهم وتدريبهم، بما في ذلك مراعاة ضمان الجودة والعوامل البشرية، أثناء تنفيذ المواصفات والإجراءات المتعلقة بأمن الطيران المدني؛

١٩- **توجه** الأمين العام إلى ضمان العمل بصفة دورية على استعراض وتحديث "بيان الإيكاو العالمي الخاص بسياق المخاطر" (Doc 10108)، الذي ينص على منهجية تقدير المخاطر لأمن الطيران التي يمكن أن تنظر فيها الدول الأعضاء لاستخدامها

في إعداد تقييوماتها الوطنية للأخطار وإدراج التقييمات القائمة على المخاطر، تمشياً مع الوثيقة Doc 10108، مع أي توصيات لاعتماد تدابير أمن الطيران الجديدة أو المعدلة في الملحق السابع عشر أو في أي وثيقة أخرى من وثائق الإيكاو.

٢٠- **توجّه الأمين العام إلى ضمان إشراك 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 أفرقة الخبراء الأخرى؛**

٢١- **توجّه المجلس إلى تقييم اختصاصات فريق خبراء أمن الطيران بشكل مستمر ووضع النظم الإدارية لضمان عدم وجود أي قيود تحد من قدرة فريق الخبراء على النظر في النطاق الكامل لقضايا أمن الطيران.**

٢٢- **توجّه الأمين العام إلى مواصلة العمل على ضمان تمتع أمن الطيران بالمكانة المناسبة باعتبارها مبدأ أساسياً وعنصراً وظيفياً للأمانة العامة للإيكاو، بما يتناسب مع أهميته في تقدم الطيران المدني الدولي واستدامته وتنميته بشكل آمن ومنظم.**

المرفق (د)

برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر

لما كان برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر قد نجح في الوفاء بالتكليف الوارد في المرفق (د) من قرار الجمعية العمومية ٤١-١٨ ؛

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 "أمن الطيران" المتعلقة بالأمن والقواعد القياسية المنصوص عليها في الملحق التاسع — "التسهيلات"؛

ولما كان إنشاء نظام فعال لمراقبة أمن الطيران من قبل الدول الأعضاء 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 وفقاً لنهج الرصد المستمر يمكن أن يثبت فاعليته في تحديد المخاوف الأمنية في مجال الطيران وفي تقديم توصيات لتبديدها وأن البرنامج يواصل التمتع بدعم الدول الأعضاء والعمل كعامل مساعد لمجهوداتها المستمرة الرامية إلى الوفاء بالتزاماتها الدولية في مجال أمن الطيران؛

وتضع في اعتبارها أن نتائج التدقيق في إطار "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA) تساهم كثيراً في فهم وضعية أمن الطيران على المستويين العالمي والإقليمي وعلى مستوى فرادى الدول الأعضاء؛ ويمكن أيضاً استخدام البيانات المجمعة بخصوص "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA) للتأكد من وصول الدول الأعضاء للمراحل الرئيسية المنصوص عليها في الخطة العالمية لأمن الطيران ويمكن أن تزود فريق خبراء أمن الطيران بالمعلومات اللازمة لتحديد أولويات مجالات العمل بما في ذلك إعداد وتحديث الملحق السابع عشر؛

وتسَلَّم بأن التنفيذ الفعال من جانب الدول لخطط الإجراءات التصحيحية لمعالجة الثغرات التي كشفتها عمليات تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر تنفيذاً فعالاً يعدّ عنصراً أساسياً وحاسماً من عملية الرصد من أجل تحقيق الهدف العام وهو تعزيز أمن الطيران العالمي؛

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

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

وتسَلَّم بأهمية وضع استراتيجية منسقة تيسيراً للمساعدة المقدمة إلى الدول الأعضاء اعتماداً على مجلس استعراض الرصد والمساعدة الرفيع المستوى التابع للأمانة العامة؛

وتسَلَّم بأن استمرار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر والتطور المستمر لهذا البرنامج من الأمور الأساسية لتوفير الثقة المتبادلة في مستوى أمن الطيران بين الدول الأعضاء والتشجيع على التنفيذ الملائم لقواعد الأمن؛

وتسَلَّم بأن البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر قد تعافى من تأثير جائحة فيروس كورونا من خلال زيادة عدد عمليات التدقيق التي أجريت خلال الفترة الثلاثية الماضية، والتي جرى تمويلها من المساهمات الطوعية إلى حد كبير؛

وتذكر بأن الجمعية العمومية قد طلبت من المجلس في دورتها الحادية والأربعين أن يقدم تقريراً بشأن التنفيذ الشامل للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تلاحظ أن البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر يسهم في أمن الطيران العالمي من خلال التدقيق والرصد المستمر لأداء الدول الأعضاء في مجال أمن الطيران؛

٢- توجه الأمين العام إلى ضمان استمرار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر في تقييم وقياس التنفيذ المستدام والفعال للقواعد القياسية الواردة في الملحق السابع عشر، بما في ذلك النهج القائمة على المخاطر والالتزام بها، والقواعد القياسية المتعلقة بالأمن الواردة في الملحق التاسع، والاستناد إلى المخاطر في تحديد أولويات عملية التدقيق، وأن البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر يعالج في الوقت المناسب أوجه القصور الخطيرة؛

٣- تعرب عن تقديرها للدول الأعضاء على تعاونها في عمليات تدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر وتوفير خبراء الأمن الذين يجري ترخيصهم كمحققين في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر ليعملوا كخبراء لفترات قصيرة الأجل لإجراء عمليات تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر، وكذلك كخبراء لفترات طويلة للعمل كرؤساء أفرقة تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر؛

٤- تطلب إلى المجلس أن يضمن استمرار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر وتزويده بالموارد الكافية والإشراف على أنشطته لدى رصده قدرة الدول الأعضاء على وضع أنظمة مستدامة لأمن الطيران والحفاظ عليها، وفقاً للقواعد القياسية للإيكاو المتعلقة بالأمن وتنفيذ خطط الإجراءات التصحيحية لكي تعالج في الوقت المناسب أوجه القصور التي يجري تحديدها أثناء عمليات التدقيق في إطار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر؛

- ٥- **تحيط تحث** علماً بما اضطلعت به الأمانة العامة للإيكاو من عمل، بالتشاور مع الدول الأعضاء، من أجل استعراض نطاق ومنهجية "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA) وتحت الأمانة العامة على مواصلة تحسين فعالية وكفاءة البرنامج مع الحفاظ على جودته، بالتشاور مع "مجموعة الدراسة المعنية بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" التابعة للأمانة العامة وبمساعدة أعضاء فريق خبراء أمن الطيران والمراقبين، حسب الاقتضاء؛
- ٦- **تعتمد** سياسة مستوى محدود من الكشف عن نتائج تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر بما في ذلك الإبلاغ الفوري عن وجود شواغل أمنية هامة؛
- ٧- **تحث** جميع الدول الأعضاء على تقديم الدعم الكامل للإيكاو عن طريق:
- أ) توقيع مذكرة التفاهم الخاصة بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر؛
- ب) إعداد جميع الوثائق المطلوبة وتقديمها إلى الإيكاو حسب الجداول الزمنية المقررة قبل أنشطة البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر في المواعيد التي تحددها الإيكاو؛
- ج) تسهيل عمل أفرقة البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر أثناء الاضطلاع بأنشطة البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر؛
- د) إعداد وتقديم خطة إجراءات تصحيحية ملائمة لسد الثغرات المكتشفة من خلال أنشطة البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر؛
- هـ) تنفيذ التدابير التصحيحية في الآجال الزمنية المتفق عليها بين الدول الأعضاء والإيكاو.
- ٨- **تطلب** إلى الأمين العام أن يضمن الاستدامة المالية الطويلة الأجل للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر من خلال اتخاذ تدابير إضافية التمويل اللازم للموظفين ولأنشطتها في ميزانية البرنامج العادي في أقرب وقت ممكن؛
- ٩- **تحث** جميع الدول الأعضاء على قبول عمليات التدقيق في المواعيد التي تحددها الإيكاو، ما لم تمنعها أسباب قاهرة من القيام بذلك، لضمان توفير المعلومات اللازمة في الوقت المناسب دعماً لبرامج وأنشطة الإيكاو الأخرى، والحيولة دون تعريض برنامج التدقيق لتداعيات مالية وإدارية سلبية؛
- ١٠- **تطلب** إلى المجلس أن يقدم تقريراً عن التقدم المحرز إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية حول تنفيذ البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر.

المرفق (هـ)

دعم التنفيذ والتنمية من جانب الإيكاو — برنامج الأمن

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؛

ومع التأكيد من جديد على قيمة وأهمية مبادرة الإيكاو لـ"عدم ترك أي بلد وراء الركب" التي تهدف إلى مساعدة الدول التي لديها حاجة إلى ذلك من خلال دعم وتوفير التدريب والمساعدة وبناء القدرات بشكل موجه وفعال في مجال أمن الطيران والأمن الإلكتروني للدول، مع تعزيز الاستدامة الذاتية للدول على المدى الطويل.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **توجّه الأمين العام إلى تعزيز الجهود التي تبذلها الدول الأعضاء وغيرها من هيئات الطيران في جميع أنحاء العالم لتقديم المساعدة الفنية الفعالة ودعم والدول الأعضاء من خلال تشجيع الأنشطة المنسقة والموجهة وذات الأولوية لبناء القدرات في مجال أمن الطيران الدولي، التي تسترشد باستراتيجية الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات في مجال أمن الطيران؛**
- ٢- **تحت الدول الأعضاء على أن تسهم طوعاً بالموارد المالية والعينية لزيادة نطاق وتأثير أنشطة الإيكاو لتعزيز أمن الطيران؛**
- ٣- **توجّه الأمين العام إلى التأكد من أن المساهمات المتلقاة من أجل أنشطة دعم التنفيذ والتنمية في مجال أمن الطيران قد تم تخصيصها بالكامل لتلك الأنشطة دون غيرها؛**
- ٤- **تحت الدول الأعضاء القادرة على تقديم المساعدة في تنفيذ الأنشطة الفعّالة والموجهة لبناء القدرات في مجال أمن الطيران. وينبغي أن تشمل هذه الأنشطة، والتدريب، والمساعدة الفنية ودعم التنفيذ والتنمية ونقل التكنولوجيا، وتوفير الموارد الضرورية الأخرى، حيثما كانت هناك حاجة إلى ذلك من أجل تمكين جميع الدول من تنفيذ نظام أمن طيران فعّال ومُحسّن؛**
- ٥- **تدعو الدول الأعضاء إلى الاستفادة من قدرة الإيكاو على تقديم أو تسهيل أو تنسيق المساعدة العلاجية القصيرة الأجل والمساعدة الطويلة الأجل لسد الثغرات في تنفيذها للقواعد والتوصيات الدولية في الملحق السابع عشر، وقدرة الإيكاو على تحقيق الاستخدام الأفضل لنتائج تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران لتعريف وتوجيه أنشطة بناء القدرات في أمن الطيران من أجل منفعة الدول الأعضاء المحتاجة؛**
- ٦- **تدعو الدول الأعضاء إلى أن تنظر أيضاً في طلب المساعدة من الإيكاو والمنظمات الدولية والإقليمية الأخرى لتلبية احتياجاتها إلى المساعدة الفنية الناشئة عن الحاجة لحماية الطيران المدني الدولي؛**
- ٧- **تحت الإيكاو والدول الأعضاء والمنظمات على أن تشارك في معلومات الإيكاو عن برامج المساعدة لديها وأنشطتها من أجل تعزيز كفاءة وفعالية استخدام الموارد؛**
- ٨- **توجّه الأمين العام إلى تسهيل تنسيق برامج وأنشطة المساعدة بقدر المستطاع بما في ذلك من خلال جمع أي معلومات متاحة عن هذه المبادرات؛**
- ٩- **توجّه الأمين العام إلى أن يرصد ويقيم نوعية وفعالية مشاريع الإيكاو للمساعدة وتقديم التقارير الدورية بشأن استخدام الموارد المالية والعينية وبشأن الآثار المقاسة لهذه المساهمات؛**
- ١٠- **تحت الدول الأعضاء وأصحاب المصلحة المعنيين على التشارك لتنظيم وتوصيل أنشطة بناء القدرات، التي توثق الالتزامات التي أبدتها كل طرف؛**
- ١١- **تطلب من الأمين العام تحديث وتحسين برنامج الإيكاو للتدريب على أمن الطيران، بما في ذلك تحديث وتطوير الحزم وحلقات العمل، وتعزيز الوسائل الأخرى في التدريب على أمن الطيران كالتعلم بالوسائل الإلكترونية والتعلم المختلط؛**
- ١٢- **تحت الدول الأعضاء على المساهمة في أنشطة برنامج الإيكاو للتدريب على أمن الطيران؛**

- ١٣- **تطلب** من الأمين العام الإشراف على إعادة تقييم شبكة الإيكاو لمراكز التدريب على أمن الطيران وتطويرها وتعزيزها ودعمها وصونها للتأكد من الوفاء بمتطلبات التدريب على أمن الطيران وتحقيق مستويات التعاون السليمة؛
- ١٤- **تحت** الدول الأعضاء على الاستفادة من الإيكاو مراكز التدريب على أمن الطيران الخاصة بالإيكاو لغرض التدريب على أمن الطيران.

المرفق (و)

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

لما كان التعاون المتعدد الأطراف والثنائي بين الدول الأعضاء يمكن أن يكمل ويعزز حقوق والتزامات الدول الأعضاء المنصوص عليها في موثيق قانون الجو بشأن أمن الطيران وفي القواعد والتوصيات الدولية المعتمدة من المجلس بشأن أمن الطيران؛ ولما كانت اتفاقات الخدمات الجوية متعددة الأطراف والثنائية تشكل الأساس القانوني الرئيسي للنقل الدولي التجاري للركاب والأمتعة والبضائع والبريد عن طريق الجو؛ ولما كانت أحكام أمن الطيران ينبغي أن تشكل جزءا لا يتجزأ من الاتفاقات متعددة الأطراف والثنائية بشأن الخدمات الجوية؛ ولما كان التركيز على نتائج الأمن والاعتراف بالتعادل وبأمن المحطة الواحدة واحتراما لروح التعاون المعروفة في الاتفاقات متعددة الأطراف و/أو الثنائية الخاصة بخدمات النقل الجوي، تعد مبادئ سياسية يمكن لتنفيذها أن يسهم كثيرا 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- **تحت** 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- **تحت** جميع الدول الأعضاء على أن تعتمد المبادئ الرئيسية التالية باعتبارها أساسا للتعاون الدولي لأمن الطيران، ولضمان التعاون الفعال في مجال أمن الطيران بين الدول الأعضاء 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- **تحت** 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- **تحت** الإيكاو على تعزيز المبادرات التي تُمكن من إنشاء منابر تكنولوجية لتبادل معلومات أمن الطيران بين الدول الأعضاء؛

٦- **تطلب** أن تواصل الإيكاو العمل على ما يلي:

(أ) تشجيع الدول الأعضاء على الإبلاغ عن تجربتها بصدد التعاون فيما بينها على منع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي؛

(ب) تحليل الظروف والاتجاهات المتباعدة في منع التهديدات التي يتعرض لها الطيران المدني الدولي في مختلف مناطق العالم؛

(ج) إعداد توصيات لتعزيز التدابير الرامية إلى منع أفعال التدخل غير المشروع هذه؛

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

المرفق (ز)

التعاون الدولي والإقليمي في مجال أمن الطيران

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

وتقرر بوضع "اتفاق الأمم المتحدة العالمي لتنسيق مكافحة الإرهاب" لتعزيز نهج الأمم المتحدة المشترك من أجل دعم الدول الأعضاء في تنفيذ استراتيجية الأمم المتحدة العالمية لمكافحة الإرهاب وقرارات ومهام الأمم المتحدة ذات الصلة بذلك؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تدعو منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، والوكالة الدولية للطاقة الذرية (IAEA)، ومنظمة الشرطة الجنائية الدولية (الإنترپول)، والمنظمة البحرية الدولية (IMO) ومنظمة الأمن والتعاون في أوروبا (OSCE)، والمديرية التنفيذية للجنة مكافحة الإرهاب التابعة للأمم المتحدة (UNCTED)، 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)، والمنظمة العربية للطيران المدني (ACAO)، واللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك)، واللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)، ولجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (LACAC)، واتحاد النقل الجوي الدولي (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 الإيكاو إلى أقصى درجة ممكنة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع؛

٢- **توجّه** المجلس بمواصلة تعاونه مع "لجنة الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب" في مجالي أمن الطيران وإدارة الحدود في إطار الجهود العالمية لمكافحة الإرهاب، وتطلب إلى الأمين العام استخدام خبرات المنظمة لمساعدة المديرية التنفيذية لمكافحة الإرهاب التابعة للأمم المتحدة في إجراء زيارات فُطرية لتقييم جهود مكافحة الإرهاب التي تبذلها الدول الأعضاء، بما في ذلك التقدم المحرز وأوجه القصور المتبقية والمجالات ذات الأولوية التي تكون بحاجة إلى المساعدة الفنية، وكذلك تحديد الاتجاهات والتحديات المتعلقة بالإرهاب وأفضل الممارسات المستخدمة في تنفيذ قرارات مجلس الأمن في هذا الشأن؛

٣- **توجّه** الأمين العام باستخدام خبرات المنظمة في مجال أمن الطيران وإدارة الحدود لدعم الأعمال الجارية في إطار "اتفاق الأمم المتحدة لتنسيق العالمي لمكافحة الإرهاب" لتعزيز نهج الأمم المتحدة المشترك لمنع الإرهاب ومكافحته، ومساعدة مكتب الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب (UNOCT) في جهوده لتقديم المساعدة الفنية ودعم بناء قدرات الدول الأعضاء مع ضمان تنسيق أنشطة المساعدة لتفادي ازدواجية الجهود وضمان استخدام الموارد بكفاءة؛

٤- **يدعو** الدول الأعضاء إلى المبادرة إلى تقديم الدعم للمجموعات الإقليمية التابعة للإيكاو والمعنية بأمن الطيران والأمن الإلكتروني، بالإضافة إلى البرامج التعاونية في مجال أمن الطيران حيثما وُجدت في مختلف الأقاليم، والتي تعتبر حيوية لمساعدة الدول على تنفيذ القواعد القياسية للإيكاو، وتحسين الكفاءات التشغيلية، وتعزيز الاستدامة الذاتية لبرامج وعمليات الدول في مجال أمن الطيران على المدى الطويل.

القرار ٤٢-١٩: معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني

إن الجمعية العمومية،

لما كانت شبكة الطيران العالمية شبكة بالغة التعقيد والترابط وتشتمل على بيانات ومعلومات ونُظم حيوية لسلامة وأمن وكفاءة وسعة عمليات الطيران المدني؛

وتلاحظ أن قطاع الطيران يعتمد اعتماداً متزايداً على توفر وموثوقية البيانات والمعلومات والنُظم، وفي أحيان بعينها على سرّيتها؛

وتسلّم بأن الأمن الإلكتروني للطيران أمر بالغ الأهمية للتطوير المستدام والفعال للنقل الجوي، وأنه ينبغي بالتالي أن يحظى بالأولوية وأن يزود بالموارد المناسبة؛

وتدرك أن التهديدات الإلكترونية ضد الطيران المدني تتطور وتتسع بشكل مستمر من حيث النطاق والتعقيد والتواتر، وأنّ الطيران المدني لا يزال هدفاً للجهات الشريرة في المجالين الإلكتروني والحقيقي على حد سواء، وأنّ التهديدات الإلكترونية يُمكن أن تشكّل مخاطر كبيرة تُهدّد الهياكل الأساسية الحيوية للطيران المدني، ممّا قد ينال من سلامة الطيران المدني أو أمنه أو كفاءته أو سعته؛

وتقرّ بالسمة المتعددة الأوجه والتخصّصات للتحديات والحلول الخاصة بالأمن الإلكتروني وتلاحظ أن المخاطر الإلكترونية يمكن أن تؤثر وتنتشر بشكل متزامن في مجموعة واسعة من مجالات الطيران؛

وتقرّر بأن وقائع الأمن الإلكتروني التي تؤثر على سلامة الطيران المدني أو أمنه أو كفاءته أو سعته ليست كلها وقائع غير مشروعة أو تستهدف النيل من الطيران المدني متممة.

وتؤكد 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) من شأنهما أن يعزّزا الإطار القانوني العالمي لتجريم الهجمات الإلكترونية ضد الطيران المدني الدولي وبالتالي فإن من شأن مصادقة الدول الأعضاء على نطاق واسع على تلك المواثيق وتنفيذها أن يضمن ردع هذه الهجمات ومعاقبة مرتكبيها أينما حدثت؛

وإذ تُعِيد التأكيد على الأهمية والطابع الملح لتعزيز حماية وتحسين البيانات والمعلومات والنظم الهامة ضد التهديدات والأخطار الإلكترونية، بما في ذلك واجهات التفاعل المشترك بين منظومة الطيران المدني والقطاعات الأخرى المتصلة بها؛

وإذ يُعَارِض ضرورة العمل بصورة تعاونية من أجل وضع إطار فعال ومنسق وعالمي للأمن الإلكتروني في مجال الطيران، من أجل معالجة حماية وتحسين القطاع التهديدات والمخاطر الإلكترونية على نحو متسق ومتناسك؛

وتقرر بالدور القيادي للإيكاو وبأعمالها في مجال الأمن الإلكتروني على مستوى مختلف التخصصات في مجال الطيران؛

وتقرر بأن الأمن الإلكتروني في مجال الطيران يحتاج إلى التنسيق على المستويات العالمي والإقليمي والوطني من أجل دعم الاتساق والقابلية للتشغيل البيني لتدابير وإجراءات الحماية والتحسين؛

وتقرر بأهمية قيام الدول بوضع وتنفيذ خطط واضحة وشاملة للأمن الإلكتروني في مجال الطيران، تعالج قوانين وتشريعات وسياسات وإجراءات وتدابير الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني، بما في ذلك تعيين سلطة وطنية مختصة تكون مسؤولة عن الأمن الإلكتروني في مجال الطيران بالتنسيق مع السلطات والوكالات الوطنية المعنية،

وتقدر قيمة الأحكام والمواد الإرشادية والمبادرات المصممة للتصدي للمساءل الخاصة بالأمن الإلكتروني بطريقة تعاونية وشاملة؛

وتضع في اعتبارها نتائج مؤتمر الملاحة الجوية الرابع عشر الذي عقد في مونتريال في الفترة من ٢٦/٨/٢٠٢٤ إلى ٦/٩/٢٠٢٤، وكذلك أحكام إعلان مسقط بشأن أمن الطيران والأمن الإلكتروني للطيران الذي اعتُمد في مسقط بعمان في ١١/١٢/٢٠٢٤.

تقرر ما يلي:

١-حث الدول الأعضاء على اعتماد وتنفيذ "اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي" (اتفاقية بيجين) لعام ٢٠١٠ و"البروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (بروتوكول بيجين) لعام ٢٠١٠ والتصديق عليهما كوسيلة للتصدي للهجمات الإلكترونية ضد الطيران المدني؛

٢- **مناشدة** الدول والجهات المعنية بقطاع الطيران اتخاذ الإجراءات التالية للتصدي للهجمات الإلكترونية ضدّ الطيران المدني:

- أ) تنفيذ استراتيجية الإيكاو للأمن الإلكتروني في مجال الطيران، والاستفادة من "خطة عمل الإيكاو للأمن الإلكتروني" بوصفها أداة لدعم تنفيذ "استراتيجية الأمن الإلكتروني في مجال الطيران"؛
- ب) وضع وتنفيذ خطط وطنية للأمن الإلكتروني في مجال الطيران بحيث تتناول الأهداف الاستراتيجية للأمن الإلكتروني في مجال الطيران والنُظُم الإدارية والمسؤوليات والسياسات العامة والاتصالات وإدارة المخاطر الإلكترونية والاستجابة للحوادث والتعافي منها وبناء القدرات والتدريب والامتثال للوائح التنظيمية والتدقيق والمراقبة والتحسين المستمر والتوثيق وحفظ السجلات، وذلك بهدف معالجة التهديدات والمخاطر الإلكترونية المحيطة بالطيران المدني بطريقة شاملة في جميع مجالات الطيران؛
- ج) وضع وتنفيذ إجراءات وأدوات تسمح بتنفيذ ومراقبة خطط الأمن الإلكتروني للطيران؛
- د) تعيين سلطة مخوّلة لإدارة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران كجزء من خطة الأمن الإلكتروني للطيران، وتحديد معالم التفاعل بين هذه السلطة والوكالات الوطنية المعنية، سواء في مجال الطيران أو في غيره؛
- هـ) تحديد مسؤوليات الوكالات الوطنية والجهات المعنية بقطاع الطيران فيما يتصل بالأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني؛
- و) تأمين الموارد الكافية لضمان توافر واستمرارية التدريب للمتخصصين المؤهلين والأكفاء في مجال الطيران والأمن الإلكتروني القادرين على تنظيم وتشغيل وإدارة وصيانة ومراقبة التنفيذ الفعال لقوانين ولوائح وسياسات وإجراءات وتدابير الأمن الإلكتروني للطيران؛
- ز) إعداد وتنفيذ إطار عام قوي لإدارة المخاطر الإلكترونية يدمج إدارة المخاطر الإلكترونية في ممارسات إدارة مخاطر السلامة والأمن والكفاءة والقدرات في هذا الشأن واعتماد نهج قائم على تحليل المخاطر لتعزيز حماية وتحسين بيانات ومعلومات ونُظُم الطيران المدني الحيوية ضد التهديدات والمخاطر الإلكترونية؛
- ح) وضع ما يلزم من قوانين ولوائح وسياسات وإجراءات وتدابير، وتخصيص الموارد الكافية على نحو يكفل، بالنسبة لنُظُم الطيران الحيوية، أن تكون هياكل هذه النُظُم مؤمنة من حيث التصميم وبما يكفل حمايتها وتحسينها، ويكفل تأمين وإتاحة البيانات أثناء تخزينها وأثناء استخدامها أو نقلها، وتنفيذ أساليب رصد النُظُم واكتشاف الهجمات الإلكترونية والإبلاغ عنها، ووضع وممارسة خطط الاستجابة للهجمات الإلكترونية والتعافي منها بما يتسق مع الخطط المتبعة للاستجابة للطوارئ وإدارة الأزمات؛ وإجراء استعراض تحليلي للهجمات الإلكترونية؛
- ط) إعداد وتنفيذ إجراءات عملية لتعزيز ثقافة قوية في مجال الأمن الإلكتروني في مختلف كيانات الطيران المدني؛
- ي) استحداث شراكات وآليات مشتركة فيما بين الحكومات وبين الحكومات وقطاع الطيران والمشاركة فيها على الصعيدين الوطني والدولي، من أجل تبادل المعلومات بصورة منتظمة بشأن التهديدات والأحداث ومواطن الضعف ومؤشرات وقوع الاختراق والاتجاهات والإجراءات الاحترازية وأفضل الممارسات والدروس المستفادة في هذا المجال ؛

ك) إعداد آليات للتعاون مع الهيئات الوطنية المعنية بما في ذلك، على سبيل المثال لا الحصر، السلطات العسكرية وسلطات إنفاذ القانون والأمن الإلكتروني، فيما يتعلق باكتشاف وحماية ورصد نقاط الضعف المشتركة وتدفقات المعلومات التي قد تؤثر على نظم الطيران المدني والتعاون في سبيل الاحتراز من التهديدات الإلكترونية المشتركة والتأهب لها وفي التصدي للوقائع الإلكترونية والتعافي منها؛

ل) مواصلة التعاون والمساهمة في أعمال الإيكاو لوضع إطار عام للأمن الإلكتروني في مجال الطيران بالإيكاو وفقاً لنهج شامل وجامع وعملي، بغرض التصدي على نحو شامل للتهديدات والمخاطر الإلكترونية على سلامة الطيران وأمنه وكفاءته وسعته؛

٣- تكليف الإيكاو بالقيام بما يلي

أ) مواصلة التشجيع على التصديق على المستوى العالمي على "اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتصلة بالطيران المدني الدولي" (اتفاقية بيجين) لعام ٢٠١٠ و"البروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (بروتوكول بيجين) لعام ٢٠١٠؛

ب) مواصلة التأكد من مراعاة وتنسيق المسائل المرتبطة بالأمن الإلكتروني للطيران بشكل شامل وجامع من خلال التعاون فيما بين كافة هيئات الإيكاو المعنية

٤- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٤١-١٩.

القرار ٤٢-٢٠: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي

لما كانت الجمعية العمومية قد قررت، بموجب قرارها ٤١-٢٠، أن تواصل في كل دورة من دوراتها العادية اعتماد البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة،

ولما كان القرار ٤١-٢٠ يتكون من نص تمهيدي وعدد من المرفقات بخصوص موضوعات محددة ولكن مترابطة،

وبالنظر إلى الحاجة إلى التعبير عن التطورات التي استجبت منذ الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية في مجال ضوضاء وانبعاثات محركات الطائرات.

فإن الجمعية العمومية:

١- تقر أن مرفقات هذا القرار المذكورة أدناه، مع القرار ٤٢-٢١: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ" والقرار ٤٢-٢٢: "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 الثانية والأربعين للجمعية العمومية:

المرفق (أ) — لمحة عامة

المرفق (ب) — وضع القواعد والتوصيات والإجراءات والمواد الإرشادية بشأن نوعية البيئة

المرفق (ج) — السياسات والبرامج المبنية على "النهج المتوازن" للسيطرة على ضوضاء الطائرات

المرفق (د) — سحب الطائرات النفاثة دون الصوتية التي تتجاوز ضوضاؤها المستويات المنصوص عليها في المجلد الأول من الملحق السادس عشر

المرفق (هـ) — فرض القيود التشغيلية المحلية للحد من الضوضاء في المطارات

المرفق (و) — تخطيط وإدارة استخدام الأراضي

المرفق (ز) — الطائرات الأسرع من الصوت - مشكلة الفرقعة الصوتية

المرفق (ح) — أثر الطيران على نوعية الهواء المحلي

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

٣-تعلن أن هذا القرار مع القرار ٤٢-٢١: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكافو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ" و القرار ٤٢-٢٢: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكافو المستمرة في مجال حماية البيئة- خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)", تحل محل القرارات ٤١-٢٠ و ٤١-٢١ و ٤١-٢٢.

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 الإيكافو 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 أربعة عشر هدفاً 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.

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.

وتسليماً بأهمية أن تتسم منظومة النقل الجوي بالمرونة في مواجهة الالتزام وأن تكون قادرة على تعديل بنيتها الأساسية وعملياتها بما يتلاءم مع تغير المناخ.

وإقراراً بأهمية البحث والتطوير في مجال كفاءة استخدام الوقود وأنواع وقود الطيران 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، فضلاً عن تقرير الإيكاو عن الجدوى من وضع هدف عالمي طموح طويل الأجل يتمثل في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الطيران المدني الدولي، 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.
- (د) ضمان أن يتمتع النقل الجوي مستقبلاً بالمرونة في وجه الأزمات عن طريق تعديل بنيته الأساسية وعملياته بما يتلاءم مع تبعات تغير المناخ.
- ٢- تشدد على أهمية مواصلة إثبات الإيكاو 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 للوضع الحالي والمستقبلي لضوضاء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات والاستمرار في إعداد أدوات لهذا الغرض.
- ٤- تطلب من المجلس أن يظل يتابع عن كثب التكنولوجيات الابتكارية ومصادر الطاقة الجديدة لأغراض الطيران من أجل الترخيص لهذه التكنولوجيات في مجال البيئة وفي الوقت المناسب، بما في ذلك من خلال عملية التقييم التي تجريها الإيكاو؛
- ٥- ترحب بإعداد وتحديث أدوات الإيكاو لتتبع الابتكارات والتي يمكن أن تؤدي إلى خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون داخل قطاع الطيران، وتطلب من المجلس أن يتابع أداء هذه الأدوات وأن يحدّثها حسب الاقتضاء؛
- ٦- 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.
- ٧- 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.
- ٨- تطلب إلى المجلس أن ينشر معلومات عن الوضع والاتجاهات في الحاضر والمستقبل لضوضاء الطائرات واستهلاك الطائرات للوقود وكفاءة الوقود في نظام الطيران وانبعاثات الجسيمات الدقيقة وأكاسيد النيتروجين من محركات الطائرات، مع تبيان عمل المنظمة، وخطط العمل التي تقدمها الدول، وخطة الإيكاو العالمية للملاحة الجوية، والقواعد والتوصيات الدولية التي تضعها الإيكاو، وسياسة الإيكاو وموادها الإرشادية في مجال البيئة بطريقة ملائمة، مثلاً من خلال تقديم التقارير المنتظمة والحلقات الدراسية، بما يشمل التنسيق مع مكاتب الإيكاو الإقليمية.
- ٩- تدعو الدول إلى أن تواصل تقديم دعمها للنشاط لأنشطة الإيكاو المتعلقة بالبيئة، وتحث الدول الأعضاء على دعم الأنشطة غير المتوقعة في الميزانية عن طريق تقديم مستوى معقول من المساهمات الطوعية.
- ١٠- تدعو الدول والمنظمات الدولية إلى تقديم المعلومات والبيانات العلمية اللازمة لتمكين الإيكاو من تقوية عملها في هذا المجال.
- ١١- ترحب بالانتقال من تحالف الإيكاو العالمي للطيران المستدام إلى "برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب" في مجال الهدف الطموح طويل الأجل (ACT-LTAG)، باعتباره برنامجاً يضم الجهات المعنية بقصد تيسير تطوير الأفكار الجديدة والإسراع بوتيرة تنفيذ الحلول المبتكرة في مجال البيئة، وتطلب من المجلس أن يشجع مزيداً من الجهات المعنية على الانضمام إلى البرنامج بمجرد إنشائه؛

١٢-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، وكذلك المساهمة في "أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة" التي تشمل تلك المتعلقة بالتلوث بالمواد البلاستيكية وفقدان التنوع البيولوجي؛

١٣-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 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 يُرتكز 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 بتوصية لجنة حماية البيئة بشأن وضع قواعد قياسية جديدة أكثر صرامة فيما يخص انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطائرات؛

وإقراراً بتوصية لجنة حماية البيئة بشأن وضع قاعدة قياسية جديدة أكثر صرامة بشأن ترخيص ضوضاء الطائرات دون سرعة الصوت في مرحلتَي الهبوط والإقلاع؛

وإقراراً بأعمال لجنة حماية البيئة بشأن الاستعراض المتكامل الأول الذي أجراه خبراء مستقلون لتكنولوجيات المحركات وتحديد الأهداف التكنولوجية على المدى المتوسط (٢٠٢٧) وال المدى البعيد (٢٠٣٧) فيما يخص الضوضاء واحتراق الوقود والانبعاثات. وتسليماً بالحاجة إلى وضع إجراءات لترخيص التكنولوجيات الجديدة المتقدمة للطائرات، بما في ذلك وضع أساس لترخيص الطائرات الكهربائية، باعتبار ذلك أولوية.

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 عشر من المجلد الأول من الملحق السادس عشر والتي أصبحت واجبة التطبيق في ٢٠١٧/١٢/٣١ وفي ٢٠٢٠/١٢/٣١ بالنسبة للطائرات التي تقل كتلتها القصوى عند الإقلاع عن ٥٥ طناً؛

٢- 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 القلابة؛

٣- ترحب بالفوائد الناشئة عن قاعدة الإيكو القياسية بشأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطائرات، والتي أصبحت واجبة التطبيق في ٢٠٢٠/١/١ بالنسبة لطرازات الطائرات الجديدة، باستثناء تلك الطرازات الجديدة التي تقل كتلتها القصوى عند الإقلاع عن ٦٠ طناً والتي تبلغ سعتها القصوى ١٩ مقعداً للركاب أو أقل من ذلك؛ والتي أصبحت القاعدة واجبة التطبيق عليها في ٢٠٢٣/١/١؛

٤- ترحب بالفوائد الناشئة عن قاعدة الإيكو القياسية بشأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطائرات، والتي أصبحت واجبة التطبيق في ٢٠٢٣/١/١ بالنسبة للطائرات قيد التصنيع والتي يتوقف إنتاجها في ٢٠٢٨/١/١؛

٥- ترحب بوضع لجنة حماية البيئة للقاعدة القياسية الجديدة الأكثر صرامة بشأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطائرات، والتي ستصبح، بمجرد اعتمادها، جزءاً من المجلد الثالث من الملحق السادس عشر؛

٦- ترحب بوضع لجنة حماية البيئة للقاعدة القياسية الجديدة الأكثر صرامة بشأن الضوضاء والتي تسري على الطرازات الجديدة من الطائرات دون سرعة الصوت، والتي ستصبح، بمجرد اعتمادها، جزءاً من المجلد الأول من الملحق السادس عشر؛

٧- ترحب بفوائد القاعدة القياسية الجديدة بشأن انبعاثات كتلة وعدد الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة والتي أصبحت واجبة التطبيق على تصاميم المحركات الجديدة والجاري إنتاجها والتي يتجاوز دفعها المقدر ٢٦,٧ كيلونيوتن وذلك اعتباراً من ٢٠٢٣/١/١؛

٨- 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؛

- ٩- **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؛
- ١٠- **تدعو** المجلس إلى أن يرصد عن كثب التحسينات التكنولوجية التي تعمل على خفض مستوى ضوضاء الطائرات والانبعاثات الناجمة عنها، وأن يبادر وبانتظام إلى تحديث القواعد القياسية في هذا الشأن تبعاً لذلك؛
- ١١- **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.
- ١٢- **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.
- ١٣- **تحث** الدول الأعضاء من أقاليم العالم غير الممثلة بالشكل الكافي حالياً في لجنة حماية البيئة في مجال الطيران على تعبئة الخبراء اللازمين للمشاركة في الأعمال الفنية للجنة؛
- ١٤- **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؛
- ١٥- **تحث** الدول الأعضاء على أن تتابع، حسب ما هو ملائم، الأحكام التي وضعتها الإيكاو عملاً بالفقرة (٩) من هذا المرفق؛
- ١٦- **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 الوقع 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" يبرز 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 مواءمة حلول مشكلات الضوضاء مع الخصائص المحددة للمطارات المعنية، مما يستدعي إتباع نهج يختلف من مطار إلى آخر، وإمكانية تطبيق حلول مماثلة على مشكلات الضوضاء المتماثلة في المطارات.

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

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

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

وإقراراً باعتماد الوثيقة الجديدة "دليل الفرص التشغيلية لتقليل ضوضاء الطيران" (Doc 10177)؛

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 علماء 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 كوتنورات الضوضاء بعد عام ٢٠٣٠، إذا ما اتخذت الدول الأعضاء في الإيكاو عدداً من الإجراءات الطموحة لتحقيق هذا السيناريو.

فإن الجمعية العمومية:

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

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

٣- **تحث** الدول على ما يلي:

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

ب) وضع إجراءات 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 بوسيلة أخرى. مع مراعاة أوجه الترابط مع الشواغل البيئية الأخرى.

ب) تطبيق سياسات تخطيط وإدارة استخدام الأراضي للحد من التعديلات العمرانية العشوائية في المناطق المتأثرة بالضوضاء، وتطبيق تدابير تخفيف الضوضاء في المناطق المتأثرة بالضوضاء، بما يتوافق مع المرفق (و) بهذا القرار.

ج) تطبيق الإجراءات التشغيلية لتخفيف الضوضاء قدر الإمكان بدون الإضرار بالسلامة، مع وضع أوجه الترابط مع الشواغل البيئية الأخرى في الاعتبار.

د) عدم تطبيق القيود التشغيلية باعتبارها الملاذ الأول، وعدم تطبيقها إلا بعد دراسة المنافع الممكن تحقيقها من العناصر الأخرى للنهج المتوازن، وبطريقة تتوافق مع المرفق (هـ) بهذا القرار ومع مراعاة التأثير المحتمل لهذه القيود على المطارات الأخرى.

٥- **تطلب** إلى الدول القيام بما يلي:

أ) العمل المشترك على نحو وثيق لضمان الاتساق بين برامجها وخططها وسياساتها قدر الإمكان.

ب) 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 الإيكو وعلى وضع الإرشادات وأي أعمال إضافية بشأن المنهجيات وتقييم تأثير التدابير أو فعاليتها ضمن إطار النهج المتوازن، حسب الاقتضاء.

المرفق (د)

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

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

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

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

وإدراكا لأن الهدف من قواعد الضوضاء الواردة في الملحق السادس عشر ليس فرض القيود التشغيلية على الطائرات.

وإدراكا لأن القيود التشغيلية على الطائرات الحالية تزيد من تكاليف شركات الطيران 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- تحت الدول على ألا تفرض أي سحب للطائرات التي تتجاوز ضوابطها المستويات الواردة في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، قبل أن تنتظر في ما يلي:

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

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

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

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

٢- تحت الدول التي تقرر، بالرغم من الاعتبارات المذكورة في الفقرة الأولى من منطوق هذا القرار، سحب الطائرات التي تمتثل 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 حاليا إلى أقاليمها، سحباً تدريجياً على مدى فترة من الزمن لا تقل عن سبع سنوات.

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

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

(د) أن تبلغ 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 تفرض تدابير لسحب الطائرات التي تمتثل، 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 تفرض أي قيود تشغيلية على الطائرات المستوفية لشروط الفصل الثالث، ما لم يكن ذلك جزءاً من النهج المتوازن الذي وضعته الإيكاو للسيطرة على الضوضاء ووفقاً للمرفقين (ج) و(هـ) بهذا القرار.

٦- **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 التحديات العمرانية في حالات معينة.

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

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

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

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

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

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

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

وتسليماً منها على وجه الخصوص بأن 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- تحت الدول على أن تضمن بقدر الإمكان أن اعتماد القيود التشغيلية لا يتم إلا إذا كان مدعوماً بتقييم مسبق للمنافع المتوقعة والآثار الضارة الممكنة.

٢- تحت 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- تحت 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 الإيكو والدول المعنية الأخرى بجميع القيود المفروضة.

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

المرفق (و)

تخطيط وإدارة استخدام الأراضي

لما كان تخطيط وإدارة استخدام الأراضي يشكلان 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 النفثة 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 المرجعية لسياسات الإدارة السليمة بيئياً بالمطارات والمناطق المحيطة بها؛

وتسليماً بأن طائرات التكنولوجيات الجديدة، كالتائرات المسيّرة (الدرون) ونُظُم الطائرات الموجهة عن بُعد، قد تكون لها آثار من حيث الضوضاء في مناطق أبعد من تلك المحيطة بالمطارات؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تحت 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 تتقاضى حسب الإمكان الاستخدام غير الملائم للأراضي أو التعديلات في المناطق التي خفض فيها الضوضاء.

٢- تحت 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- تحت 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 الأولى 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 إصدار عدد مخصص من 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 بتوصية لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بوضع قاعدة قياسية جديدة بشأن ضوضاء الطائرات الأسرع من الصوت في مرحلتي الهبوط والإقلاع؛

وإقراراً بالعمل الجاري في وضع قاعدة قياسية جديدة لضوضاء الطائرات الأسرع من الصوت في مرحلة أثناء الطريق 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 ٢٠٢٥ - ٢٠٣٠، والحاجة إلى مزيد من الدراسات والأعمال فيما يخص التحضير لإصدار الشهادات للطائرات في مجال البيئة وذلك في الوقت المناسب.

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.

٢- ترحب بوضع لجنة حماية البيئة لقاعدة قياسية جديدة لترخيص ضوضاء الطائرات الأسرع من الصوت في مرحلتي الهبوط والإقلاع، والتي ستصبح، بمجرد اعتمادها، جزءاً من المجلد الأول من الملحق السادس عشر؛

٣- تكلف المجلس، في ضوء المعلومات المتوافرة وبلاستعانة بالأجهزة الملائمة، بأن يستعرض الملاحق والوثائق الأخرى ذات الصلة، للتأكد من أنها تراعي المشاكل التي قد يثيرها 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.

٤- 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 الذي يجريه خبراء مستقلون لتكنولوجيات الطائرات والمحركات وتحديد الأهداف التكنولوجية على المدى المتوسط (٢٠٢٧) وال المدى البعيد (٢٠٣٧) فيما يخص الضوضاء واحتراق الوقود والانبعاثات.

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

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

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

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

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

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

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

ولما كانت المادة الخامسة عشرة من اتفاقية الطيران المدني الدولي تتضمن أحكاماً تتعلق برسوم المطارات والرسوم المماثلة، بما في ذلك مبدأ عدم التمييز، وكانت الإيكاو قد أعدت إرشادات سياسية للدول الأعضاء بشأن الرسوم (سياسات الإيكاو بشأن رسوم

المطارات وخدمات الملاحة الجوية، 9082 Doc) بما في ذلك إرشادات محددة بشأن الرسوم المتصلة بالضوضاء والرسوم المتصلة بالانبعاثات من أجل نوعية الهواء المحلي.

ولما كان مجلس الإيكاو قد اعتمد في ١٩٩٦/١٢/٩ 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 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 رصد التقدم في الفهم العلمي والفني للمكونات المتطايرة وغير المتطايرة لانبعاثات المواد الجسيمية.

٤- **تطلب** من المجلس أن يكفل المراجعة 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 متكاملة متوسطة وطويلة الأجل بهدف خفض حرق الوقود وتقليل الضوضاء وتقليص انبعاثات الطائرات من أكاسيد النتروجين والجسيمات الدقيقة غير المتطايرة، إلى جانب وضع أهداف تشغيلية لخفض حرق الوقود.

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 وإن تراعي على النحو الواجب سياسات الإيكاو وإرشاداتها بشأن رسوم الانبعاثات المتعلقة بنوعية الهواء المحلي.

القرار ٤٢-٢١: البيان المؤدّد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير 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 تغيير 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؛
- وتقر بأن عمل المنظمة بشأن البيئة يسهم في ١٤ هدفا من ١٧ هدفا من أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، بما في ذلك هدف التنمية المستدامة رقم ٧ - "ضمان حصول الجميع بتكلفة ميسورة على خدمات الطاقة الحديثة الموثوقة والمستدامة"، وهدف التنمية المستدامة رقم ٩ - "إقامة بنى تحتية قادرة على الصمود، وتحفيز التصنيع الشامل للجميع والمستدام، وتشجيع الابتكار، وهدف 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 أعدته، بناء على طلب من الإيكاو، الهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ (IPCC)، يتضمن تقييما شاملا لتأثير الطيران على الغلاف الجوي؛
- ولما كان فريق الخبراء الحكومي الدولي قد سلم في تقريره الخاص وفي تقارير التقييم بأن آثار بعض أنواع الانبعاثات الناجمة عن الطائرات مفهومة جيدا، فقد كشف أن آثار بعضها الآخر غير مفهومة، وحدد عددا من المجالات الرئيسية التي تتسم بعدم اليقين العلمي مما يحد من القدرة على توقع الآثار الكاملة للطيران على المناخ والأوزون؛ مع الاعتراف بضرورة أن تواصل المنظمة توفير منتدى لتعزيز الفهم العلمي لآثار الطيران المناخية واستكشاف التدابير اللازمة لمعالجة هذه الآثار؛
- ولما كانت تدرك أن انبعاثات الطيران الدولي لا تزال تمثل أقل من ٢٪ من إجمالي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في العالم، ومن المتوقع أن تزيد نتيجة لنمو النقل الجوي المطرد، ما لم يُتخذ إجراء لتقليص الانبعاثات؛
- ولما كان الهدف النهائي لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ يتمثل في تحقيق استقرار تركيزات غازات الدفيئة في الغلاف الجوي عند مستوى يحول دون وقوع تدخل يشكل خطرا على نظام المناخ؛
- ولما كان بروتوكول كيوتو، الذي اعتمدته مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ في ديسمبر ١٩٩٧ ودخل حيز النفاذ في ٢٠٠٥/٢/١٦، يدعو البلدان المتقدمة (الأطراف المذكورة في الملحق الأول) الى 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، نقر بأن هذا سيخفّض بقدر كبير مخاطر تغير المناخ وآثاره؛

ولما كان ميثاق غلاسكو للمناخ، الذي اعتمدته مؤتمر الدول الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ في نوفمبر ٢٠٢١، يعيد التأكيد على الهدف العالمي الطويل الأجل المتمثل في إبقاء الزيادة في متوسط درجة الحرارة العالمية عند أقل بكثير من درجتين مئويتين فوق مستويات ما قبل عصر النهضة الصناعية ولمواصلة الجهود للحد من زيادة درجة الحرارة بواقع ١.٥ درجة مئوية فوق المستويات السابقة لعصر النهضة الصناعية، مع الاعتراف بأن من شأن ذلك أن يقلل بشكل كبير من مخاطر تغير المناخ وآثاره، كما يعترف ميثاق غلاسكو للمناخ بأن تأثيرات تغير المناخ ستكون أقل بكثير عندما تكون الزيادة في درجات الحرارة بمقدار ١.٥ درجة مئوية مقارنة بـ ٢ درجة مئوية ويقرر مواصلة الجهود لحصر الزيادة في درجة الحرارة في حد لا يتجاوز ١.٥ درجة مئوية؛

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 وأكده من جديد في دوراتها الثامنة والثلاثين والتاسعة والثلاثين والأربعين والحادية والأربعين في ٢٠١٣ و ٢٠١٦ و ٢٠١٩ و ٢٠٢٢ على التوالي؛

وتذكيراً بالعمل الكبير الذي اضطلعت به الإيكاو، وكذلك العمل المضطلع به لاستكشاف الجدوى من تحديد هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران الدولي في ضوء هدف درجة الحرارة البالغة درجتين مئويتين و ١.٥ درجة مئوية لاتفاق باريس؛

وتسلم بأن تقرير الإيكاو عن جدوى تحديد هدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران المدني الدولي، الذي عرض تقييماً على الصعيد العالمي للجدوى التقنية لمختلف سيناريوهات خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران، شكّل الأساس لدراسة الهدف العالمي الجماعي الطموح طويل الأجل المتمثل في الوصول بصافي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠ واعتماده في الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو، دعماً للهدف المتعلق بدرجة الحرارة المنصوص عليه في اتفاقية باريس، ومع التسليم بأن الظروف الخاصة لكل دولة وقدراتها (مثل مستوى التنمية ونضج أسواق الطيران والنمو المستدام لقطاع الطيران الدولي والانتقال العادل والأولويات الوطنية لتنمية النقل الجوي) هي التي ستحدد قدرة كل دولة على المساهمة في الهدف الطموح طويل الأجل في إطارها الزمني الوطني؛

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، وتحقيق هدف طويل الأجل يتمثل في الوصول بصافي انبعاثات كربون إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠؛

وتقرّ بمنهجية رصد ورفع التقارير عن الهدف العالمي الطموح طويل الأجل (LMR) التي طورها المجلس، بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP)، لتقييم التقدم المحرز بشأن تنفيذ تدابير خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من أجل تحقيق

الهدف العالمي الطموح طويل الأجل، بما في ذلك خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الماضي والمستقبل، والتكاليف المالية المترتبة على الجهود المبذولة لتحقيق الهدف العالمي الطموح طويل الأجل، وتأثير ذلك في تنمية القطاع، وكذلك التكاليف المالية التي يتكبدها قطاع الطيران الدولي نتيجة لتغير المناخ؛

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

وتقرّ أيضا بمبادئ عدم التمييز وبالفرض المتكافئة والمنصفة لتنمية الطيران الدولي، المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو؛ وتسلم بأن هذا القرار لا يشكل سابقة أو يستبق نتائج المفاوضات في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية أو اتفاق باريس، كما أنه لا يمثل مواقف الأطراف في تلك الاتفاقات؛

وتشير إلى أن النهوض بالنمو المستدام للطيران الدولي وتحقيق أهدافه الطموحة العالمية يستلزم اتباع نهج شامل، يتكون من مجموعة من التدابير التي تشمل التكنولوجيا وأنواع وقود الطيران المستدام، والتحسينات التشغيلية، والتدابير القائمة على السوق لخفض الانبعاثات وإمكانية تطوير القواعد والتوصيات الدولية؛

وإقرارا 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، مع ملاحظة مستوى غير مسبوق من التكنولوجيات والابتكارات الجديدة الناشئة نحو التحول الأخضر في مجال الطيران؛

وتسلم بضرورة التحديث والتطوير في الوقت المناسب للقواعد القياسية والتوصيات الدولية والإرشادات الصادرة عن الإيكاو في مجال البيئة فيما يتعلق بتكنولوجيات الطائرات المتقدمة الجديدة، حسب الاقتضاء؛

وترحب بأحدث قاعدة قياسية لترخيص مستوى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطائرات، التي أوصت بها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، وضرورة الحفاظ على تحديث هذه القاعدة القياسية لمواكبة أحدث التحسينات التكنولوجية لكفاءة الطائرات؛

واعترافا 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؛

وإذ ترحب بتقييم المنافع البيئية لحزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs) الذي استُكمل بالنسبة للحزمة صفر والحزمة ١ ونتائج التحليل العالمي لكفاءة الطيران الأفقي والرأسي؛

وترحب بعقد ندوات الإيكاو عن المطارات الخضراء في نوفمبر ٢٠١٧ ومايو ٢٠١٩ ونوفمبر ٢٠٢١ وأبريل ٢٠٢٤، وتعترف بالدور الحاسم للمطارات في نشر وتوزيع الطاقات النظيفة لإزالة الكربون الناجم عن النقل الجوي دعماً لتحقيق الهدف الطموح طويل الأجل وبأهمية تعزيز قدرة المطارات على الصمود؛

وتشير إلى أن المؤتمر الأول بشأن الطيران وأنواع الوقود البديلة (CAAF/1) الذي انعقد في نوفمبر ٢٠٠٩ أيد استخدام أنواع وقود الطيران المستدامة، وبخاصة استخدام أنواع الوقود سهل الإحلال على المدى القصير والمتوسط، كوسيلة مهمة لخفض انبعاثات الطائرات؛ وإلى أن الإطار العالمي لأنواع الوقود البديلة للطيران الذي أنشأه المؤتمر الأول بشأن الطيران وأنواع الوقود البديلة قد جرى دمجه في أدوات الإيكاو لتتبع الطاقة النظيفة التي يجري من خلالها تسجيل التقدم المحرز، بما في ذلك العدد المتزايد من عمليات تحويل الوقود، والمطارات التي تقوم بتوزيع هذه الأنواع من الوقود من أجل مزيد من الرحلات التجارية؛

وتشير كذلك إلى أن المؤتمر الثاني عن الطيران والوقود البديل في أكتوبر ٢٠١٧ (CAAF/2) قد اعتمد توصيات وأقر 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، وضرورة تحديث رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ لتضمينها حصة محددة من هذه الأنواع من الوقود لاستخدامها بحلول عام ٢٠٥٠؛

وتقرّ بأنه تم إثبات الجدوى التكنولوجية للأنواع سهلة الإحلال من الوقود المستدام للطيران ووقود الطيران منخفض الانبعاثات الكربونية وسائر مصادر الطاقة النظيفة، ومن المتوقع أن يكون لهذه الأنواع من الوقود أكبر الأثر في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران بحلول عام ٢٠٥٠ وأن يمتد تأثيرها الكبير إلى ما بعد عام ٢٠٥٠، وذلك وفقاً لتقرير الإيكاو بشأن الهدف الطموح الطويل الأجل، ومن المطلوب استحداث السياسات والحوافز المناسبة لإيجاد منظور سوقي طويل الأجل؛

وتسلم بالتطورات المستمرة في أنواع الوقود السهل الإحلال مثل أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة من أجل الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران، وإذ ترحب بإنتاج أنواع جديدة من الوقود ومصادر الطاقة النظيفة لأغراض الطيران، بما في ذلك استخدام الهيدروجين ومصادر الطاقة الكهربائية المتجددة؛

وتسلم بالحاجة إلى تطوير هذه الأنواع من الوقود ونشرها بطريقة مجدية اقتصادياً ومقبولة اجتماعياً وبيئياً والتقدم المحرز في التنسيق بين نهج تحقيق الاستدامة، بما في ذلك معايير الاستدامة وترخيص مستوى الاستدامة ومنهجية تقييم انبعاثات دورة الحياة لهذه الأنواع من الوقود التي يجري إعدادها وتحديثها في إطار العمل الجاري لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)، وينبغي استخدامها كأساس مقبول لأهلية أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة وغيرها من مصادر الطاقات النظيفة لأغراض الطيران الدولي؛

وترحب باعتماد مؤتمر الإيكاو الثالث بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3) في نوفمبر ٢٠٢٣ لإطار الإيكاو العالمي بشأن أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران، بما في ذلك الرؤية العالمية الطموحة، الذي يهدف إلى تسهيل التوسع العالمي في إنتاج ونشر أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران، وذلك من خلال توفير المزيد من الوضوح والاتساق والقدرة على التنبؤ بشأن السياسات واللوائح ودعم التنفيذ والتمويل والاستثمارات اللازمة من أجل جميع الأطراف المعنية بغرض ضمان تكافؤ الفرص لجميع الدول للمساهمة في التخفيضات المتوقعة في الانبعاثات الناجمة عن استخدام مصادر الطاقة النظيفة لأغراض الطيران، والاستفادة منها.

وترحب أيضاً بموافقة المجلس في يونيو ٢٠٢٤ على "خريطة طريق الإيكاو لتنفيذ نتائج مؤتمرها الثالث بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل" (CAAF/3) والهدف الطموح الطويل الأجل (LTAG)، بوصفها وثيقة حية، وذلك من أجل رصد وتبيان، التقدم المحرز والمتوازن بين اللبنة الأساسية الأربع المترابطة بشأن السياسات والتخطيط، والإطار التنظيمي، ودعم التنفيذ، والتمويل؛

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 قرارات الجمعية العمومية ٣٨-١٨ و ٣٩-٢ و ٤٠-١٨ و ٤١-٢١، علماً بأنها ترد أيضاً في الملحق بهذا القرار؛

وتلاحظ أن المنظمة اعتمدت استراتيجية جوهرية لبناء القدرات والمساعدة الفنية والمالية الأخرى، تمشياً مع 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 منحى تكلفة التخفيض الهامشي؛

وترحب بأنه، اعتباراً من يوليو ٢٠٢٥، قامت طوعاً ١٥٠ دولة عضواً، أي ما يعادل أكثر من ٩٩ في المائة من الحركة الجوية العالمية، بإعداد خطط العمل عملها وتقديمها إلى الإيكاو؛

وتسلم بضرورة مواصلة تطوير وتحديث خطط عمل الدول، بما في ذلك التحديد الكمي لمنافع خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون باستخدام أدوات سهلة من أجل الطيران المستدام والبنى الأساسية، مع التركيز على الابتكارات المستلهمة من البيئة؛

وتسلم باختلاف الظروف فيما 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 لتسهيل إجراءات الدول الأعضاء لخفض انبعاثات الطيران، فضلاً عن البحث باستمرار عن شراكات مساعدة محتملة مع منظمات أخرى؛

وترحب بالتقدم المحرز في إطار برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال أنواع وقود الطيران المستدام لدعم التوسع العالمي في إنتاج ونشر أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران، مع الإقرار بأهمية إبرام الشراكات وإطلاق المبادرات وإقامة التعاون الدولي فيما بين الدول والجهات المعنية ذات الصلة، وذلك تمهيداً مع عدم ترك أي بلد وراء الركب؛

وتعترف بالحاجة إلى استثمار ما يصل إلى ٣,٢ تريليون دولار أمريكي في إنتاج الطاقة النظيفة لأغراض الطيران حتى عام ٢٠٥٠، فضلاً عن الحاجة إلى استثمارات إضافية من أجل التدابير الأخرى للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران، مثل تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية، وذلك وفقاً للتقرير بشأن تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل، وترحب بإنشاء مبادرات مثل "برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام" (ACT-SAF)، ومركز الإيكاو للاستثمار المالي (Finvest Hub)، وذلك لتعجيل بوتيرة التطوير، وتسهيل الوصول المعزز إلى القدرات الاستثمارية العامة والخاصة والتمويل من المؤسسات المالية من أجل المشاريع التي تساهم في إزالة الكربون من قطاع الطيران الدولي، لا سيما بالنسبة للدول النامية والدول ذات الاحتياجات الخاصة؛

وتعترف بنظر المجلس في تأسيس مبادرة لتمويل أنشطة المناخ أو آلية تمويلية في إطار الإيكاو، مع معالجة التحديات المالية والمؤسسية والقانونية المحتملة، كما طلبت ذلك الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الحادية والأربعين؛

وتسلم بأنه وفقاً لأحدث التقارير الصادرة عن الهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ، لوحظ إحراز تقدّم بشأن وضع خطط التكيف مع تغير المناخ وتنفيذها على مستوى جميع القطاعات والأقاليم، بيد أنه لا يزال موزعاً بشكل غير متساوٍ، مع ملاحظة وجود عدة ثغرات في التكيف، بما في ذلك نقاط ضعف محتملة بشأن البنى الأساسية الرئيسية للنقل مثل نظم الطيران الدولية والبنى الأساسية، مما يعني أن يجب أن يُراعى في إعداد القواعد القياسية الخاصة بتصميمها إيلاء الاعتبار الواجب لمراعاة المخاطر والآثار المناخية المتوقعة؛

وتسلم بالحاجة إلى الظروف التمكينية من أجل تنفيذ تدابير التكيف الطويلة الأجل مع تغير المناخ، لا سيما بالنسبة للأجزاء الأضعف من منظومة الطيران والبنى الأساسية، الأمر الذي من شأنه أن يعزز مستوى تأهب قطاع الطيران الدولي للأحداث القصوى والمعاكسة المتصلة بالمناخ؛

وتسلم بأهمية العمل الذي تضطلع به الإيكاو، بالتعاون مع الدول وهيئات الأمم المتحدة والمنظمات الدولية ذات الصلة، للتعرف على الآثار المحتملة لتغير المناخ على عمليات الطيران الدولي والهياكل الأساسية ذات الصلة، إلى جانب الخيارات المحددة لتدابير التكيف؛

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 وتحديثها بانتظام، 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 ٤٢-٢٠ "البيان المؤدّد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — الأحكام العامة، والضوضاء ونوعية الهواء المحلي" والقرار ٤٢-٢٢: "البيان المؤدّد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)"، محل القرارات ٤١-٢٠ و ٤١-٢١ و ٤١-٢٢ للجمعية العمومية، ويشكل البيان المؤدّد 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 للحدّ من أثر انبعاثات محرّكات الطائرات على البيئة أو خفضه وإعداد اقتراحات ملموسة، حسب الحاجة، 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 تركّز انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران في الغلاف الجوي هي التي تقرر كيف تساهم كل دولة بشكل طوعي في تحقيق الأهداف الطموحة العالمية؛

٦- **تقرر** أيضاً، دون أن تنسب أي التزامات محددة إلى دول فردية، أن تواصل الإيكاو 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، مع التسليم أيضاً بالهدف العالمي الطموح الطويل الأجل في الفقرة ٧ أدناه؛

٧- **تقرر** كذلك أنه، بالإضافة إلى الهدف العالمي الطموح المتوسط الأجل الوارد في الفقرة ٦ أعلاه، تُشجّع الإيكاو والدول الأعضاء فيها على العمل معاً للسعي لتحقيق هدف طموح عالمي جماعي طويل الأجل لقطاع الطيران الدولي (LTAG) يتمثل في الوصول بالانبعاثات الكربونية إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠، دعماً لهدف درجة الحرارة الذي حدده اتفاق باريس، مع الإقرار بأن قدرة كل دولة على المساهمة في تحقيق الهدف العالمي الطموح ضمن الإطار الزمني الوطني الخاص بها ستحدد بناء على الظروف الخاصة بكل دولة والقدرات التي تمتلكها (على سبيل المثال، مستوى التنمية، ومدى نضج أسواق الطيران، والنمو المستدام لطيرانها الدولي، والانتقال العادل، والأولويات الوطنية لتطوير النقل الجوي).

٨- **مع الاعتراف** بأن الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل هو هدف طموح عالمي جماعي، ولا يضع واجبات أو التزامات محددة على فردية الدول في شكل أهداف للحد من الانبعاثات، تحث كل دولة على المساهمة في تحقيق الهدف بطريقة مستدامة اجتماعياً واقتصادياً وبيئياً ووفقاً للظروف الوطنية؛

٩- **تشدد** على ضرورة التوسع العالمي في إنتاج ونشر أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران، التي يُتوقع أن يكون لها أكبر مساهمة في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران من أجل دعم تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل. وتقرر أن الإيكاو والدول الأعضاء فيها يسعون جاهدين من أجل تحقيق رؤية طموحة عالمية جماعية لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران الدولي بنسبة ٥ في المائة بحلول عام ٢٠٣٠ من خلال استخدام أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران (بالمقارنة بعدم استخدام الطاقة النظيفة). وفي إطار سعيها إلى تحقيق هذه الرؤية، فإن قدرة كل دولة على المساهمة في تحقيق هذه الرؤية ضمن إطارها الزمني الوطني ستحدد بناء على الظروف الخاصة بكل دولة والقدرات التي تمتلكها، دون وضع واجبات أو التزامات محددة على فردية الدول في شكل أهداف للحد من الانبعاثات؛

١٠- **تطلب** من المجلس، بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، تنفيذ منهجية رصد ورفع التقارير عن الهدف العالمي الطموح طويل الأجل (LMR)، من أجل تقييم التقدم المحرّر في تنفيذ تدابير خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من أجل تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل، في حين سيجري دعم منهجية رصد ورفع التقارير عن الهدف العالمي

الطموح طويل الأجل بمعلومات من عملية التقييم السنوي للهدف الطموح طويل الأجل التي تجريها الإيكاو، وأدوات الإيكاو لتتبع الطاقة النظيفة، وخطط عمل الدول لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران الدولي وغير ذلك من مصادر المعلومات، بما في ذلك رصد التقدم المحرز بشأن وسائل دعم التنفيذ والتمويل. كما تتضمن منهجية رصد ورفع التقارير عن الهدف العالمي الطموح طويل الأجل رصد واستعراض الرؤية الطموحة العالمية وإطار الإيكاو العالمي بشأن أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران، بما في ذلك من خلال عقد فعالية الإيكاو السنوية لتقييم مستوى مدى تحقق الهدف العالمي الطموح طويل الأجل ومؤتمر الإيكاو الرابع بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/4) في موعد لا يتجاوز عام ٢٠٢٨ بهدف تحديث الطموح على أساس تطورات السوق في جميع الأقاليم. وفي هذا الصدد، سيقدم المجلس التحديثات اللازمة بشأن رصد ورفع التقارير عن الهدف العالمي الطموح طويل الأجل كي تنتظر فيها الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الثالثة والأربعين؛

١١- **تطلب** من المجلس أن يواصل رصد وتحديث خريطة طريق الإيكاو لتنفيذ نتائج مؤتمر الإيكاو الثالث بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3) والهدف الطموح طويل الأجل (LTAG)، بوصفها وثيقة حية، مع الحفاظ على إحراز تقدم متوازن بين البنات الأساسية الأربع المترابطة بشأن السياسات والتخطيط، والإطار التنظيمي، ودعم التنفيذ، والتمويل؛

١٢- **تشجع** أيضاً جميع الدول على أن تقدم طوعاً للإيكاو وتحديث خطط عمل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناشئة عن الطيران الدولي، مع بيان السياسات والإجراءات وخرائط الطريق، بما في ذلك التوقعات طويلة الأجل؛

١٣- **تدعو** الدول، التي تود أن تعد خطط عمل أو تقوم بتحديث هذه الخطط، إلى عرض تلك الخطط على الإيكاو في أقرب وقت ممكن ويحبذ أن يكون ذلك بنهاية يونيو ٢٠٢٧ ومرة كل ثلاث سنوات بعد ذلك، لكي يتسنى للإيكاو أن تواصل جمع المعلومات المحددة كماً بشأن تحقيق الأهداف العالمية الطموحة والرؤية الطموحة العالمية، على أن تتضمن خطط العمل تلك معلومات 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 لتنفيذ التدابير، وذلك كي يتسنى للإيكاو تصميم تدابير بناء القدرات ودعم التنفيذ بما في ذلك تسهيل الوصول إلى التمويل والدعم المالي بما يتماشى مع احتياجات الدولة؛

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

١٥- **تطلب** من المجلس أن ييسر تعميم الدراسات الاقتصادية والفنية وأفضل الممارسات ذات الصلة بالأهداف العالمية الطموحة والرؤية الطموحة العالمية، وأن يواصل تقديم الإرشادات وسائر أنواع المساعدة الفنية الأخرى على إعداد وتحديث خطط عمل الدول، قبل نهاية شهر يونيو ٢٠٢٧، بما في ذلك من خلال التعاون والمساعدات فيما يخص تحديد موارد التمويل المحتملة لإزالة الكربون من قطاع الطيران بالتعاون مع الهيئات المالية والهيئات الأخرى ذات الصلة، لكي يتسنى للدول أن تجري الدراسات اللازمة وتقدم طوعاً خطط عملها إلى الإيكاو؛

١٦- **تطلب** من المجلس أن يحافظ على القواعد القياسية والمنهجيات المناسبة وآلية قياس/تقدير 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؛

١٧- **تطلب** على وجه التحديد من المجلس، بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، إجراء دراسة لنظم محاسبة الوقود في مجال الطيران الدولي المستخدمة حالياً في السوق المفتوحة. وستشمل الدراسة النظر بشكل مبدئي في مفهوم "الحجز والمطالبة" لتقييم مدى ملاءمته وقابليته للتطبيق، ومع مراعاة التطورات ذات الصلة بهذه المسألة في هيئات الأمم المتحدة الأخرى، بما في ذلك المادة ٦ من اتفاقية باريس. أما الهدف من الدراسة فهو فهم هذه الأنظمة والمفاهيم المحاسبية بشكل أفضل وتحديد المجالات المحتملة التي تستوجب مزيداً من البحث. ويمكن أن يساعد هذا العمل في تحديد الدور الذي يمكن أن تلعبه الإيكاو، إن وُجد، لدعم هذه الأنظمة تسهياً للاستفادة من الفوائد البيئية للوقود المستدام للطيران والوقود منخفض الانبعاثات الكربونية للطيران وسائر مصادر الطاقة النظيفة في الطيران الدولي وضمان السلامة البيئية، وذلك بهدف تعزيز إنتاج هذه الأنواع من الوقود على الصعيد العالمي، لا سيما في البلدان النامية، وتجنب كل العوامل المثبطة في هذا الصدد.

١٨- **تطلب** من 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؛

١٩- مع **الإقرار** بأنه ينبغي عدم ادخار أي جهد للحصول على الوسائل اللازمة لخفض وتثبيت انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن جميع المصادر، **والتأكيد** على الحاجة إلى موارد تمويلية كبيرة من أجل تحقيق انتقال الطيران إلى الطاقة النظيفة وتحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل، تحت الإيكاو والدول الأعضاء فيها على أن تعرب بوضوح عن شواغلها، من خلال أنشطة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وغيرها من الأنشطة ذات الصلة، إزاء استخدام الطيران الدولي كمصدر من المصادر المحتملة لجمع الإيرادات لتمويل أنشطة المناخ في قطاعات أخرى، وذلك كي لا يصبح الطيران الدولي مستهدفاً بصورة غير متناسبة كمصدر من مصادر هذه الإيرادات؛

٢٠- **تعترف** بأن تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل يتطلب برنامجاً قوياً وموجهاً ومصمماً خصيصاً لبناء القدرات ودعم التنفيذ، مع ضرورة عمل الإيكاو وقطاع الصناعة والأوساط الأكاديمية وغير ذلك من الأطراف المعنية كتفا بكتف من أجل تنفيذ مثل هذا البرنامج، مع مراعاة الظروف المختلفة للدول والأقاليم، وبما يتماشى مع عدم ترك أي بلد وراء الركب؛

٢١- **تطلب** من المجلس أن يواصل تنفيذ برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام (ACT-SAF) من أجل دعم التوسع العالمي في إنتاج ونشر أنواع وقود الطيران المستدام وأنوع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران، بما في ذلك ما يلي:

- أ) توفير الإرشادات وبرامج التدريب، بما في ذلك من أجل وضع السياسات الوطنية؛
- ب) تبادل أفضل الممارسات، بما في ذلك من خلال الحلقات الدراسية التي تعقدها الإيكاو وأدواتها لتتبع الطاقة النظيفة؛
- ج) تسهيل إقامة الشراكات وتبادل المعرفة والتعاون الفني فيما بين شركاء برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام (ACT-SAF)؛
- د) تعزيز النقل الطوعي للتكنولوجيا، ولا سيما إلى البلدان النامية والدول ذات الاحتياجات الخاصة، بما في ذلك المهارات التقنية والتصنيع والتجهيز والمعدات؛

هـ) المساعدة على إعداد دراسات الجدوى ودراسات تنفيذ الأعمال.

و) التعجيل بتطوير مشاريع محددة للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران (مثل التعجيل بعمليات تقييم الاستدامة في المشاريع المتعلقة بوقود الطيران المستدام) بما في ذلك في إطار برنامج التعاون الفني، مما قد يسهل أيضاً حصول المشاريع على التمويل في إطار مركز الإيكاو للاستثمار المالي، على النحو الوارد في الفقرة الفرعية ١٨ ج) أدناه؛

ز) مواصلة التواصل مع الدول والأطراف المعنية الأخرى من أجل المساهمة طوعاً بموارد إضافية لصندوق البيئة التابع للإيكاو دعماً للأنشطة المذكورة أعلاه في إطار برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام، وحثّ الدول والجهات المعنية الأخرى على تقديم المساهمات المنتظمة والملموسة إلى الصندوق؛

ح) توسيع نطاق برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام لإضافة الدعم لتنفيذ تدابير أخرى لخفض الانبعاثات (مثل تكنولوجيا الطائرات والعمليات والتدابير المتعلقة بالبنية الأساسية) في شكل برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال الهدف الطموح الطويل الأجل (ACT-LTAG).

٢٢- **تطلب** إلى المجلس إنشاء برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب لتحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل ليكون إطار عمل منظماً وشاملاً لدعم وضع وتحديث خطط عمل الدول للمساهمة طوعاً في تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل، بالاستفادة من المبادرات القائمة مثل برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا وبرنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام، والتعاون مع المبادرات والمنصات الإقليمية لتقديم دعم عملي ومستهدف مصمم خصيصاً لتلبية احتياجات كل دولة، بما يتماشى مع عدم ترك أي بلد وراء الركب (NCLB)؛

٢٣- **تُسَلَّمُ** بأن من شأن وسائل التنفيذ المتناسبة مع مستوى الطموح، بما في ذلك التمويل، أن تعزز تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل. وهي تتطلب استثمارات كبيرة من الدول، وفقاً لظروفها الوطنية، وبوسع الإيكاو أن تستخدم مختلف الطرائق و/أو آليات التمويل الممكنة من أجل استكمال أنشطة بناء القدرات ودعم التنفيذ المذكورة أعلاه، وتيسير التمويل ودعم الاستثمار من أجل تنفيذ تدابير محددة لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران؛

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

أ) تعزيز المشاركة وإنشاء شبكات تواصل وحوارات منظمة بين الدول الأعضاء وقطاع التمويل الدولي والأطراف المعنية الأخرى، بما في ذلك المؤسسات المالية العامة والخاصة، والمستثمرين وشركات التأمين، فضلاً عن الأمم المتحدة وغيرها من صناديق وأدوات الاستثمار المعترف بها دولياً، وذلك من أجل التوعية والمناصرة بشأن الاحتياجات المالية من أجل تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل، بما في ذلك من أجل أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران، وتحديد وتعزيز فرص الحصول على التمويل والدعم المالي، وتحديد أولويات مشاريع إزالة الكربون في مجال الطيران، ولا سيما من أجل البلدان النامية والدول ذات الاحتياجات الخاصة؛

ب) توعية وتشجيع الدول على استخدام معايير الاستدامة التي وضعتها الإيكاو، والتي تشكل الأساس المقبول لأهلية أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران، لتحديد أولويات الوصول المالي وتسهيله من أجل مشروعات الطاقة النظيفة في قطاع الطيران؛

ج) مواصلة تفعيل مركز الإيكاو للاستثمار المالي (Finvest Hub) لتسهيل الوصول المعزز إلى القدرات الاستثمارية العامة والخاصة، والحصول على الدعم المالي من المؤسسات المالية للمشروعات التي تساهم في إزالة الكربون من قطاع

الطيران الدولي، سعياً لتحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل مع إيلاء اهتمام خاص لوقود الطيران المستدام والوقود منخفض الانبعاثات الكربونية وغيرها من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران، لا سيما بالنسبة للدول النامية والدول ذات الاحتياجات الخاصة، بما في ذلك ما يلي:

١- إنشاء منصة لربط مشروعات إزالة الكربون في مجال الطيران بالمستثمرين المحتملين من القطاعين العام والخاص من أجل التوفيق بين الأطراف، مما يساعد المستثمرين على تحديد المشاريع وتقييمها، بما في ذلك من خلال الشراكات مع منصات التمويل التابعة لمنظمات أخرى، مع ضمان استيفاء متطلبات الإيكاو الفنية مثل معايير الاستدامة؛

٢- العمل مع مختلف الأطراف المعنية لاستكشاف التمويل المبتكر وآلية التخفيف من المخاطر التي تتكيف مع إزالة الكربون من قطاع الطيران، وتحفيز الاستثمارات، وتعزيز التعاون فيما بين الأطراف المعنية من أجل حشد الموارد المالية بشكل فعال (مثل تعزيز الشراكات بين القطاعين العام والخاص).

٣- التعاون مع المؤسسات المالية، مثل بنوك التنمية، لإنشاء مسارات لتمويل المشاريع التي وصلت إلى مراحل مختلفة من النضج؛

٤- إنشاء قاعدة بيانات لمصادر الدعم المالي والتمويل، وتحديد شروطها وأحكامها، ليتمكن مطورو المشاريع من الاعتماد عليها؛

٥- تطوير مجموعة أدوات من نماذج شروط التمويل (الشروط الأساسية لإرضاء المستثمرين) لوقود الطيران المستدام ووقود الطيران منخفض الانبعاثات الكربونية وغيرها من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران؛

د) مع الاعتراف بالأهمية العاجلة لزيادة التمويل المخصص لتدابير إزالة الكربون من قطاع الطيران، اتخاذ إجراءات عاجلة لتنفيذ التوصيات قصيرة الأجل التي حددها المجلس بعد دراسة المبادرات أو الآليات الممكنة لتمويل تدابير المناخ تحت مظلة الإيكاو، من أجل تعزيز الإطار والخطط الحالية المتعلقة بمبادرات التمويل لدعم التقدم نحو تحقيق وتنفيذ الهدف العالمي الطموح طويلة الأجل وإطار الإيكاو العالمي بشأن الوقود المستدام للطيران ووقود الطيران منخفض الانبعاثات الكربونية وغيرها من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران، لا سيما بالنسبة للدول النامية والدول ذات الاحتياجات الخاصة؛

هـ) إنشاء مسار عمل لتحديد الاحتياجات والفجوات التمويلية واستكشاف السبل لمعالجة الخيارات طويلة الأجل التي خلُص إليها المجلس بعد دراسة المبادرات أو الآليات الممكنة لتمويل تدابير المناخ تحت مظلة الإيكاو*، بما في ذلك مسألة الجدوى من ذلك، وتقديم تقرير عن ذلك إلى الدورة الثالثة والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو؛ و

و) مواصلة رصد التقدم المحرز في وسائل دعم التنفيذ والتمويل، في إطار منهجية رصد ورفع التقارير عن الهدف العالمي الطموح طويل الأجل (LMR)، كما في الفقرة ٩ أعلاه؛

٢٥- **تطلب** من الدول القيام بما يلي أن تنهض بالبحث العلمي الذي يهدف إلى استمرار معالجة أوجه الريبة المحددة في التقرير الخاص لفريق الخبراء الحكومي الدولي بشأن الطيران والغلاف الجوي العالمي وفي تقارير التقييم وكفالة أن

* انظر المرفق (ز) بورقة العمل A42-WP/25.

تتضمن عمليات التقييم المقبلة لتغير المناخ، التي يضطلع بها فريق الخبراء الحكومي الدولي وهيئات الأمم المتحدة الأخرى ذات الصلة، معلومات محدّثة، إن وجدت، عن الآثار التي تحدثها الطائرات على الغلاف الجوي؛

٢٦- **تطلب** من المجلس، بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، أن يعزز الفهم العلمي للتأثيرات المناخية الناجمة عن قطاع الطيران وأن يعالج ما يكتنفها من أوجه عدم اليقين، بما في ذلك استكشاف الوسائل اللازمة لتحديد الآثار المناخية المحتملة غير الناجمة عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من قطاع الطيران، والتدابير اللازمة لمعالجة هذه الآثار؛

٢٧- **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 مزيداً من الدراسات بهدف تخفيف أثر الطيران الدولي على تغير المناخ وتكييف نُظم الطيران الدولية والبنى الأساسية مع آثار تغيّر المناخ ومخاطره؛

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

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

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

٢٨- **تدعو** المجلس والدول الأعضاء إلى العمل جنباً إلى جنب مع المنظمات ذات الصلة للسعي لتحقيق أقصى مستوى ممكن من التقدم في تنفيذ تدابير داخل القطاع للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون (مثل التكنولوجيا والعمليات وأنواع الوقود)، مع التسليم بأن أكبر تأثير محتمل من حيث الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الطيران سيأتي من التدابير المتعلقة بالوقود؛

٢٩- **تشجع** المجلس والدول الأعضاء على مواكبة تكنولوجيات الطائرات المبتكرة، والأنواع الجديدة من العمليات التي تؤدي إلى خفض الانبعاثات، وأنواع وقود الطيران المستدام وأنوع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران، بما يتماشى مع عدم ترك أي بلد وراء الركب، من أجل التمكين من الترخيص في الوقت المناسب، وكذلك إجراء التحديث والتطوير في الوقت المناسب للقواعد الأساسية والتوصيات الدولية والإرشادات ذات الصلة الصادرة عن الإيكاو، حسب الاقتضاء. وتحث الإيكاو والدول الأعضاء فيها على مواصلة العمل بشأن عناصر مجموعة التدابير الخاصة بتحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل، بما في ذلك الفقرات من ٢٣ إلى ٢٨ أدناه؛

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

(أ) أن تنظر في وضع سياسات تشجع على إدخال طائرات إلى السوق تتسم بكفاءة متزايدة في استهلاك الوقود، وقيام المصنّعين والمشغلين بتيسير تجديد الأساطيل الفعالة من حيث التكلفة؛ والعمل معاً من خلال الإيكاو لتبادل المعلومات ووضع إرشادات لأفضل الممارسات بشأن انتهاء عمر الطائرات مثل تدوير الطائرات؛

(ب) أن تحفز على الاستثمار وتعجله في البحث والتطوير لإنتاج طائرات جديدة لا تنتج أي انبعاثات كربونية؛

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

- أ) تحديث القاعدة القياسية بشأن ترخيص مستوى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون للطائرات حسب الاقتضاء، استناداً إلى أحدث التحسينات في تكنولوجيا كفاءة الطائرات؛
- ب) قيام الإيكاو، حسب الاقتضاء، بتحديث وتطوير القواعد والتوصيات الدولية ذات الصلة بالبيئة، والإرشادات المتعلقة بتكنولوجيات الطائرات المتقدمة الجديدة؛
- ج) تحديث أهداف تكنولوجية على المدى المتوسط والبعيد، في مجال حرق وقود الطائرات؛

٣٢- تطلب إلى الدول القيام بما يلي:

- أ) أن تعمل مع الشركات المصنعة للطائرات ومقدمي تقديم خدمات الملاحة الجوية ومشغلي الطائرات ومشغلي المطارات للتعبيل بتطوير وتنفيذ الأساليب التي تحقق كفاءة الوقود وإجراءات الملاحة الجوية والعمليات الأرضية من أجل الحد 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) وضع وتنفيذ أطر عمل تسهل نشر مشاريع الحد من الكربون في المطارات مثل مشاريع تخزين الطاقة ومشاريع البنية التحتية، والعمل معاً من خلال الإيكاو لتبادل المعلومات ووضع إرشادات لأفضل الممارسات بشأن المطارات الخضراء، بما في ذلك الممارسات المتعلقة بتخطيط المطارات وتطويرها وتشغيلها وصيانتها؛
- د) إجراء تقييم لمخاطر المناخ لتعزيز إدراج تدابير التكيف مع تغير المناخ في السياسات وعمليات التخطيط المناخية الوطنية فيما يتعلق بنظم الطيران الدولية وهياكلها الأساسية، حسب الاقتضاء؛

٣٣- تطلب من المجلس القيام بما يلي:

- أ) الأخذ بإرشادات يتم تحديثها بشأن التدابير 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 حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs)؛
- ج) أن يواصل تسهيل بناء القدرات والمساعدة الفنية وتوفير المنتدى لتبادل المعلومات عن أفضل الممارسات بشأن المطارات الخضراء، حيث يجري تناول موضوعات مثل البنايات الذكية والطاقة المتجددة والتنقل المراعي للبيئة والتكيف مع تغير المناخ والتطوير المرن القادر على الصمود والمشاركة المجتمعية وتقديم المعلومات عن الاستدامة واستهداف الملاءمة والتنسيق فيما بين المطارات؛
- د) نشر وتحديث الإرشادات بشأن تنفيذ الممارسات المستدامة بيئياً في المطارات، بما في ذلك نشر مجموعة الأدوات الإلكترونية للمطارات المراعية للبيئة؛

و) تشجيع الدول على السعي على تطوير نُظُم الطيران والبنى الأساسية لديها على نحو يجعلها قادرة على الصمود في مواجهة تغير المناخ، من خلال توفير إرشادات وتبادل أفضل الممارسات، مع التركيز على وضع سياسات تدمج أنشطة التخفيف من حدة تغير المناخ والتكيف معه من أجل النهوض بالتنمية المستدامة للطيران.

٣٤- تطلب إلى الدول القيام بما يلي:

أ) وضع نهج منسق في الإدارات الوطنية المعنية بالإجراءات السياسية والاستثمار للتجديد بالقيام بما يناسب من البحوث في مجال إنتاج أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران، ونشرها واستخدامها، وفقاً لظروفها الوطنية؛

ب) النظر في استخدام حوافز وسياسات أخرى لتشجيع التوسع في إنتاج ونشر مصادر الطاقة النظيفة والطاقة المتجددة لأغراض الطيران، بما في ذلك أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة، مع ملاحظة أن إرشادات الإيكاو توفر مزيداً من التفاصيل عن هذه النهج المحتملة في مجال السياسات، والإقرار بالحاجة إلى النظر في مجموعة من السياسات التي قد تختلف بين الدول نتيجة لظروفها الوطنية؛

ج) العمل مع أصحاب المصلحة ذوي الصلة للتجديد بالبحوث والترخيص والتطوير فضلاً عن تطوير تكنولوجيا المعالجة وإنتاج المواد الأولية اللازمة، وترخيص طائرات ومحركات جديدة تسمح باستخدام وقود الطائرات المستدام بنسبة ١٠٠٪ لخفض التكاليف والعمل على توسيع نطاق خطوط إنتاج الوقود المستدام وصولاً إلى المستوى التجاري، وذلك على وجه الخصوص من خلال التشجيع على عقد اتفاقات شراء وقود الطائرات المستدام و/أو أنواع الوقود ذي الانبعاثات الكربونية المنخفضة، والترويج لها، فضلاً عن دعم التنفيذ في الوقت المحدد لأي تغييرات ضرورية في البنية الأساسية للمطارات وتوريد الطاقة؛ مع مراعاة التنمية المستدامة للدول؛

د) الإقرار بمعايير الاستدامة وترخيص مستوى الاستدامة ومنهجية تقييم انبعاثات دورة حياة مثل هذه الأنواع من الوقود، التي يجري تطويرها وتحديثها في إطار أنشطة تنفيذ خطة كورسيا، ويجب استخدامها كأساس مقبول لأهلية أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة وغيرها من مصادر الطاقات النظيفة لأغراض الطيران الدولي؛

هـ) اعتماد التدابير اللازمة لضمان الاستدامة لأنواع وقود الطيران، والبناء على النهج القائمة أو مزيج منها، ورصد إنتاجها على المستوى الوطني؛

٣٥- تطلب من 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 من خلال الندوات والتدريب، ويسهل إقامة شراكات وتحديد سياسات ستحدث المزيد من تعزيز الانتقال إلى مصادر طاقة نظيفة وطاقة متجددة لأغراض الطيران، تتضمن أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة وغيرها من مصادر الطاقات النظيفة لأغراض الطيران الدولي، بما في ذلك من خلال برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام؛

ب) أن يواصل تحديث أدوات الإيكاو لتتبع الطاقة النظيفة؛

(ج) تعزيز الجهود، بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، من أجل زيادة عدد خطط ترخيص مستوى الاستدامة المعتمدة من الإيكاو في جميع الأقاليم، وتسريع وتيرة ترخيص مستوى الاستدامة لتأهيل أنواع وقود الطيران المستدام وأنوع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة وغيرها من مصادر الطاقات النظيفة لأغراض الطيران بما يتماشى مع متطلبات خطة كورسيا، دون استبعاد أي مصدر وقود أو مسار لنوع وقود أو مادة أولية أو تقنية معينة، والقيام في هذا الصدد بتسريع تطوير واعتماد خطط جديدة لترخيص مستوى الاستدامة وتحليل واعتماد قيم دورة الحياة لمصادر ومسارات أنواع وقود جديدة؛

(د) أن يواصل إعطاء نظرة شاملة عن مستقبل استخدام أنواع وقود الطيران المستدام وأنوع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة وغيرها من مصادر الطاقات النظيفة لأغراض الطيران، ومراعاة التغيرات في دورة حياة انبعاثات غازات الدفيئة من أجل تقييم التقدم المحرز نحو تحقيق الأهداف العالمية الطموحة والرؤية الطموحة العالمية؛

(هـ) أن يعمل مع المؤسسات المالية على تيسير الوصول إلى تمويل مشاريع تطوير البنى التحتية المكرسة لأنواع وقود الطيران المستدام وأنوع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة وغيرها من مصادر الطاقات النظيفة لأغراض الطيران، وحوافز لتجاوز عوائق السوق الأولية؛

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

(ز) أن يواصل تقييم التقدم المحرز في إنتاج ونشر أنواع وقود الطيران المستدام وأنوع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة وغيرها من مصادر الطاقات النظيفة لأغراض الطيران، وذلك في إطار منهجية رصد ورفع التقارير عن الهدف العالمي الطموح طويل الأجل ورصد واستعراض الرؤية الطموحة العالمية وإطار الإيكاو العالمي، كما في الفقرة ٩ أعلاه، وعقد مؤتمر الإيكاو الرابع بشأن الطيران وأنوع الوقود البديل (CAAF/4) في موعد لا يتجاوز عام ٢٠٢٨ بهدف تحديث الطموح على أساس تطورات السوق في جميع الأقاليم؛

٣٦- **تطلب** من 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 وتحديث وتحسين إرشادات بشأن إجراء تقييم لمخاطر تغير المناخ وتدابير التكيف لأغراض الطيران الدولي، وذلك بالتعاون مع منظمات دولية أخرى ذات صلة ومع صناعة الطيران؛

٣٧- **تطلب** من المجلس أن يواصل التعاون مع مبادرة الأمم المتحدة المحايدة مناخيا، ويحرص على تصدُر 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 أيضا انبعاثات طائرات نقل البضائع، والمضي قدما 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 عبئا اقتصاديا 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 استنادا إلى ما تم قياسه من أداء من حيث خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون أو تجنبها، عند الضرورة؛
- (م) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تتضمن أحكام "الحد الأدنى"؛
- (ن) عندما تُسفر التدابير القائمة على آليات السوق عن إيرادات، يوصى بشدة بأنه ينبغي تطبيقها في المقام الأول للتخفيف من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة، بما فيها تخفيف الآثار والتكيف معها، وكذلك في تقديم المساعدة والدعم إلى الدول النامية.
- (س) عند تحقيق خفض الانبعاثات بواسطة التدابير القائمة على آليات السوق، ينبغي تحديدها في تقارير الدول عن الانبعاثات.
- (ع) ينبغي أن تُراعى التدابير القائمة على آليات السوق مبدأ المسؤوليات المشتركة والمتباينة وقدرات كل طرف، والظروف الخاصة به، ومبدأ عدم التمييز وإتاحة الفرص بنزاهة وعلى قدم المساواة.

القرار ٤٢-٢٢: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكواو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)

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

وتذكيراً بأن قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ قد طلب إلى المجلس، بدعم من الدول الأعضاء، 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 (خطة 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 ولجنة المناخ والبيئة (CEC) والهيئة الاستشارية الفنية (TAB) ولجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP) المنبثقة عنه لدعم تنفيذ خطة كورسيا؛

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

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

وترحيباً بالتقدم المحرز في إعداد وتحديث 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؛

وترحيباً أيضاً بإنشاء المجلس للهيئة الاستشارية الفنية (TAB) المكلفة برفع توصيات إلى المجلس بشأن وحدات الانبعاثات المؤهلة بموجب خطة كورسيا؛

وإقراراً بأهمية اتباع نهج منسق في أنشطة بناء القدرات من جانب الإيكاو ودولها الأعضاء، بالتعاون مع قطاع الطيران، لدعم تنفيذ خطة كورسيا، لا سيما 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، والتي كانت أساسية في نجاح تنفيذ الدول لاشتراطات الرصد والإبلاغ والتحقق، والإبلاغ عن الانبعاثات السنوية من ثاني أكسيد الكربون في السجل المركزي لخطة كورسيا؛

وترحيباً بالعدد المتزايد للدول التي أعلنت عن نيتها المشاركة طوعاً في خطة كورسيا في المرحلة التجريبية اعتباراً من ٢٠٢١، والتي بلغ عددها ٨٨ دولة في ٢٠٢١ و ١٠٧ دول في ٢٠٢٢ و ١١٥ دولة في ٢٠٢٣ و ١٢٦ دولة في ٢٠٢٤ و ١٢٩ دولة في ٢٠٢٥، و ١٣٠ دولة في ٢٠٢٦؛

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

وتذكيراً بالمراجعة الدورية التي أجراها المجلس لخطة كورسيا لعام ٢٠٢٢ في ظل المساهمة الفنية المقدمة من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP)، بما في ذلك تحليلات الآثار الناجمة عن جائحة فيروس كورونا وسيناريوهات التعافي من حيث انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بعد الجائحة فيما يتعلق بالطلب والعرض وتكلفة التعويضات اللازمة في إطار خطة كورسيا،

واعتماد قرار الجمعية العمومية ٤١-٢٢ المرتبط بتعديلات عناصر تصميم خطة كورسيا ذات الصلة بذلك، مثل خط الأساس في خطة كورسيا وحساب التعويضات اللازمة على مشغلي الطائرات أثناء المرحلة التجريبية وبعد انتهائها؛

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 فيما التدابير المتعلقة بالتكنولوجيا والعمليات والبنى التحتية؛

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

وتشديداً على أن القرار الذي اتخذته الجمعية العمومية في دورتها التاسعة والثلاثين بشأن تنفيذ خطة كورسيا يبين 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 المتباعدة وقدرة كل دولة، التي تختلف باختلاف الظروف الوطنية؛

وتسليماً أيضاً بمبادئ عدم التمييز وبالفرض 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 ظل اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ؛

ولما كانت اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وبروتوكول كيوتو الملحق بها واتفاق باريس تنصّ على آليات، كآلية التنمية النظيفة مثلاً في إطار بروتوكول كيوتو، وآلية تسجيل الأرصدة المنبثقة عن اتفاق باريس من أجل المساهمة في تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة لدعم التنمية المستدامة، الأمر الذي تستفيد منه الدول النامية على وجه الخصوص؛

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 ٤٢-٢٠: "بيان موحّد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - أحكام عامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي" والقرار ٤٢-٢١: "بيان موحّد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ"، محل القرارات ٤١-٢٠ و ٤١-٢١ و ٤١-٢٢ وتشكّل هذه القرارات معاً البيان الموحّد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة؛

٢- وتسلم بالتقدّم المحرز بشأن جميع العناصر الخاصة بسلة التدابير المتاحة لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، بما في ذلك تكنولوجيات الطيران والتحسينات التشغيلية وأنواع 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، بدون 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 الوقود 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- وتطلب 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 حدها 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 حدها الأدنى، على النحو التالي:

أ) تطبيق 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 التعويضات اللازمة على مشغلي طائراتها من الفقرتين ١١ هـ و ط) أدناه؛

(ب) تنطبق المرحلة الأولى من عام ٢٠٢٤ حتى نهاية عام ٢٠٢٦ على الدول التي شاركت طوعاً في المرحلة التجريبية، فضلاً عن أي دول أخرى تتطوع للمشاركة في هذه المرحلة، مع احتساب التعويضات اللازمة في الفترة ٩ (أ) أدناه؛

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

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

(هـ) وتنطبق المرحلة الثانية من عام ٢٠٢٧ وحتى نهاية عام ٢٠٣٥ على جميع الدول التي لديها حصّة 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) وتُشجّع الدول المعفّية أو التي لم تشارك بعد تشجيعاً قوياً على المشاركة في الخطة في أقرب وقت ممكن، ولا سيما تلك الدول التي هي أعضاء في إحدى المنظمات الإقليمية للتكامل الاقتصادي. أمّا الدول التي تقرر المشاركة الطوعية في الخطة، أو تقرر عدم مواصلة المشاركة الطوعية في الخطة، لا يجوز لها أن تقوم بذلك إلا اعتباراً من ١ يناير في أي سنة ما وينبغي أن تُخطر الإيكاو بقرارها في موعد لا يتعدى ٣٠ يونيو من السنة السابقة

(ز) واعتباراً من عام ٢٠٢٢، سيُجري المجلس استعراضاً لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران كل ثلاث سنوات، بما في ذلك تأثيره على نمو الطيران الدولي، والذي يشكل أساساً هاماً للمجلس للنظر فيما 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- وتذكّر 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 حدها الأدنى، على النحو التالي:

(أ) جميع الرحلات الجوية الدولية على الطرق بين دولتين تندرج كلاهما في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي بموجب الفقرة ٩ أعلاه، تشملها التعويضات اللازمة 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 التعويضات اللازمة الخاصة بهذه الخطة، مع الحفاظ على التعويضات اللازمة المبسطة؛

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

١١- وتذكر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين وقرارها الآخر أثناء الدورة الحادية والأربعين 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 بـمشغل الطائرات = [النسبة المئوية القطاعية × (انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة كورسيا في سنة معينة × معامل نمو القطاع في سنة معينة)] + [النسبة المئوية الفردية × (انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة كورسيا في سنة معينة × معامل نمو مشغل الطائرات في سنة معينة)]؛

ب) حيث يكون معامل نمو القطاع من عام ٢٠٢١ حتى عام ٢٠٢٣ = (إجمالي الانبعاثات التي تغطيها خطة كورسيا في سنة معينة - متوسط إجمالي الانبعاثات التي تغطيها الخطة في عام ٢٠١٩) / إجمالي الانبعاثات التي تغطيها الخطة في سنة معينة، ومعامل نمو القطاع من عام ٢٠٢٤ حتى عام ٢٠٣٥ = (إجمالي الانبعاثات التي تغطيها خطة كورسيا في سنة معينة - ٨٥٪ من إجمالي الانبعاثات التي تغطيها الخطة في عام ٢٠١٩) / إجمالي الانبعاثات التي تغطيها الخطة في سنة معينة؛

ج) عندما يكون معامل نمو مشغل الطائرات من عام ٢٠٣٣ حتى عام ٢٠٣٥ = (مجموع انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة كورسيا في سنة معينة - ٨٥٪ من انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها الخطة في عام ٢٠١٩) / مجموع انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها الخطة 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، بنسبة ١٠٠٪ قطاعية ونسبة صفر في المائة فردية؛

٥- من عام ٢٠٣٣ وحتى نهاية عام ٢٠٣٥، بنسبة ٨٥٪ قطاعية ونسبة ١٥٪ فردية؛

و) انبعاثات مشغل الطائرات وإجمالي الانبعاثات التي تشملها خطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي في سنة محددة لا تشمل الانبعاثات المعفاة من الخطة في تلك السنة؛

ز) سيعاد احتساب نطاق الانبعاثات الوارد في 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- وتذكر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين وقرارها الآخر أثناء الدورة الحادية والأربعين 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 ٢٠١٩، أيهما يحدث أولاً. وابتداءً من السنة التالية، يندرج الناقل الجديد في الخطة ويعامل بالطريقة ذاتها التي يعامل بها غيره من مشغلي الطائرات.

١٣- وتذكر 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- وتذكر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بأن الانبعاثات التي لا تشملها الخطة، وكذلك نتائج الاضطلاع بالتنفيذ التدريجي والإعفاءات لا تدخل في نطاق التعويضات اللازمة لأي من مشغلي الطائرات المدرجين في الخطة؛

١٥- وتذكر 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 التعويضات اللازمة في إطار الخطة، وتقديم البيانات المطلوبة إلى السلطة التي تعينها دولة السجل لمشغل الطائرات كل عام؛

١٦- وتذكر 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 يقرر ما يلزم من أساس ومعايير للشروع في هذه الإجراءات وأن يحدد السبل الممكنة لمعالجة هذه الأمور؛

١٧- وتذكر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بإجراء استعراض دورية لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي يتولاها المجلس، مع مساهمة فنية من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، وعرض نتائجه على الجمعية العمومية للنظر فيها 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. وتطلب إلى المجلس أن يضع منهجية وجدولاً زمنياً لإجراء هذه الاستعراضات، وسوف يشمل ذلك جملة أمور منها ما يلي:

أ) تقييم الأمور التالية: التقدم المحرز نحو تحقيق هدف الإيكاو 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

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

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 تقدّمها تقنيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود المؤهل لخطة كورسيا سعياً إلى تحقيق الأهداف البيئية للإيكاو؛

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 المؤهل 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 بصون وتحديث السجل المركزي لخطة كورسيا تحت رعاية الإيكاو لتمكين الدول الأعضاء من إبلاغ الإيكاو بالمعلومات ذات الصلة؛

(هـ) مواصلة المجلس الإشراف على تنفيذ خطة كورسيا، بدعم من لجنة المناخ والبيئة 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 وبروتوكول كيوتو الملحق بها وآلية تسجيل الأرضة المنبثقة عن اتفاق باريس يمكن استخدامها في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران المدني الدولي بشرط أن تتماشى 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 الإيكاو 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 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، مع التشديد على أهمية اتباع نهج منسق تحت مظلة الإيكاو للاضطلاع بأنشطة بناء القدرات والمساعدة؛

٢٢- وتذكّر بالقرار الذي اعتمدته في الدورة التاسعة والثلاثين بأن تستخدم خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي وحدات الانبعاثات التي بقي بمعايير وثيقة الإيكاو "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 مُدرجة في إطار اتفاق باريس، **وتشجّع** 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 ٤٢-٢٣: البيان الموحد بسياسات الإيكاو في مجال التعاون الفني والمساعدة الفنية تنمية القدرات ودعم التنفيذ

لما كان المجلس قد اعتمد سياسات جديدة من أجل تنمية القدرات ودعم التنفيذ في شكل من أشكال المساعدة الفنية والتعاون الفني، والتي حلّت محل سياسة المساعدة الفنية، وأقرتها الجمعية العمومية في الدورة الثامنة والثلاثين؛

ولما كانت الجمعية العمومية قد أقرت سياسات الإيكاو الجديدة المتعلقة بدعم التنفيذ المقدم إلى الدول بهدف تعزيز واتساق سبل تنسيق وإدارة برامج ومشاريع ومنتجات وخدمات وأنشطة تنمية القدرات ودعم التنفيذ على نطاق المنظمة؛

ولما كانت الإيكاو تقدم برنامجها لتنمية القدرات ودعم التنفيذ إلى الدول المتعاقدة في إطار نهج "الإيكاو الواحدة" الذي يكفل الاضطلاع بتطوير ونشر وتقديم المنتجات والخدمات والأنشطة، مع التركيز على الملاءمة والاتساق والكفاءة والفعالية؛

وإقراراً بأن وجود برنامج إيكاو موحد لتنمية القدرات ودعم التنفيذ سيزيد من تعزيز أنشطة المنظمة في مجال تنمية القدرات ودعم التنفيذ من أجل تلبية احتياجات الدول المتعاقدة على نحو أفضل؛

وإقراراً بأن برنامج الإيكاو لتنمية القدرات ودعم التنفيذ المقدم إلى الدول المتعاقدة أمر أساسي لتحقيق الهدف الاستراتيجي المتمثل في "عدم ترك أي بلد وراء الركب" على النحو المبين في الخطة الاستراتيجية طويلة الأجل لدى المنظمة؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تقرر** أن مرفقات هذا القرار تشكل البيان الموحد بسياسات الإيكاو لتنمية القدرات ودعم التنفيذ كما كانت عند انتهاء الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية.

٢- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل القرار ٤١-٢٥.

المرفق (أ)

برنامج الإيكو لتنمية القدرات ودعم التنفيذ

- ولما كان** نمو وتحسين الطيران المدني يشكل إسهاما قويا في التنمية الاقتصادية للدول؛
- ولما كان** الطيران المدني يمثل عنصرا مهما للتقدم التكنولوجي والاقتصادي والاجتماعي والثقافي في جميع البلدان، لا سيما البلدان النامية، وللتعاون فيما بينها على المستوى شبه الإقليمي والإقليمي والعالمي؛
- ولما كان** بوسع الإيكو أن تساعد الدول على تقدم طيرانها المدني والنهوض في الوقت ذاته بتحقيق الأهداف الاستراتيجية؛
- ولما كان** القرار رقم IX)A 222 الصادر في ١٥/٨/١٩٤٩ عن المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة، والذي أقرته الجمعية العامة للأمم المتحدة في قرارها الصادر بتاريخ ١٦/١١/١٩٤٩ وأيدته الجمعية العمومية 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 الإيكو 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 لدى الإيكو؛
- 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 الإيكو 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 الإيكو؛
- ولما كان** توحيد ورصد تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية هما من الوظائف المهمة للمنظمة وإذ تم التشديد على دور الإيكو إزاء التنفيذ ودعم الدول المتعاقدة؛
- ولما كان** المجلس قد أقر اعتبار المساعدة الفنية والتعاون الفني اتجاهاً استراتيجياً جديداً يُنفَّذ في سياق نهج "الإيكو الواحدة"؛
- ولما كانت** سياسة الإيكو الجديدة بشأن دعم التنفيذ المقدم إلى الدول، والتي اعتمدها المجلس، تهدف إلى تعزيز واتساق سُبل تنسيق وإدارة برامج ومشاريع ومنتجات وخدمات وأنشطة تنمية القدرات ودعم التنفيذ، وضمان أن يكون الدعم المقدم إلى الدول في كافة مجالات الطيران المدني وثيق الصلة بالواقع ويتسم بالكفاءة والاتساق من حيث المحتوى وسُبل التنفيذ، بصرف النظر عن مصدر المساعدة أو آلية التمويل المرتبطة به؛
- 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 تنمية القدرات ودعم التنفيذ مجالاً يتسم بالديناميكية والتعقيد في سياق بيئة تكنولوجية سريعة التطور، بما يؤثر على احتياجات الدول ومصالح شركاء التنمية، مما يتطلب أساليب مبتكرة من أجل التصدي للتحديات المتأصلة بشكل فعال وتحسين جودة النواتج ورفع السعة والكفاءة وضمان قدر أكبر من الموثوقية نحو الامتثال للقواعد القياسية والتوصيات الدولية وتعزيز التنافسية في أسواق الطيران العالمية؛

ولما كان المجلس قد صدّق على استراتيجية جديدة ونموذج أعمال جديد لإدارة التعاون الفني تهدفان إلى تحسين الخدمات المقدمة بالشراكة مع إدارات الإيكاو الأخرى ومكاتبها الإقليمية وتقديم قيمة أكبر للجهات المستفيدة من الدول والهيئات غير الحكومية؛

ولما كانت المنظمة قد حولت تركيزها نحو بناء هوية مميزة أكثر قوة وتماسكاً، تتمحور حول رسالتها وخدماتها الجوهرية، وبذلك وافق الأمين العام على إعادة تسمية إدارة التعاون الفني إلى إدارة تنمية القدرات والتنفيذ، مما يعكس التزام المنظمة بتعزيز قدرات الطيران، بما في ذلك النطاق الكامل لما تقدمه الإيكاو من خدمات ودعم بهدف تلبية احتياجات الدول المتعاقدة على نحو أفضل؛

ولما كان المجلس قد وافق على إعطاء إدارة تنمية القدرات ودعم التنفيذ مزيداً من المرونة التشغيلية في ظل الإشراف والمراقبة الملائمين؛ **ولما كانت** جميع أنشطة تنمية القدرات ودعم التنفيذ التي تقدمها المنظمة مبنية على مبدأ استرداد التكاليف، وأنه ينبغي اتخاذ تدابير لخفض التكاليف الإدارية والتشغيلية بقدر الإمكان؛

ولما كان برنامج تنمية القدرات ودعم التنفيذ وما يتصل به 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 حجم برنامج تنمية القدرات ودعم التنفيذ قد تراجع بشكل بالغ خلال الفترة الثلاثية السابقة بينما تدهور الوضع المالي لصندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية تدهوراً بالغاً، وازداد تفاقمًا بسبب الآثار غير المسبوقة التي خلفتها جائحة فيروس كورونا وبطء وتيرة تعافي قطاع النقل الجوي؛

ولما كانت الفترة الثلاثية الحالية تشهد زيادة في استدامة الاستثمارات في بناء القدرات وتطوير البنية التحتية، مما يساهم في الانتعاش المطرد لعمليات برنامج تنمية القدرات ودعم التنفيذ إلى مستويات ما قبل الجائحة وتحقيق أداء مالي قوي؛

ولما كان المجلس قد اعتمد سياسة لاسترداد التكاليف للتقليل إلى أدنى حد ممكن من الدعم المتبادل بين الميزانية العادية ومصادر التمويل من خارج الميزانية من خلال تخصيص تكاليف بشكل أكثر ملاءمة، مع ضمان القدرة التنافسية.

فإن الجمعية العمومية:

برنامج تنمية القدرات ودعم التنفيذ

١- تسلّم بأهمية برنامج تنمية القدرات ودعم التنفيذ في دفع الأهداف الاستراتيجية وعوامل التمكين عالية الأولوية والأولويات الرئيسية لدى المنظمة، مما يؤكد من جديد على التزامها بمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" في مجال تنمية الطيران، مع الإسهام أيضاً في تحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة ذات الصلة؛

- ٢- **تؤكد من جديد** على أن برنامج تنمية القدرات ودعم التنفيذ الذي يجري تنفيذه وفقاً للقواعد والأنظمة والإجراءات التي وضعتها الإيكاو يشكل نشاطاً دائماً وذا أولوية ضمن أنشطة الإيكاو، ويكمل دور البرنامج العادي في تزويد الدول بالدعم لكي تنفذ سياسات الإيكاو والقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والخطط العالمية وخطط الملاحة الإقليمية والوطنية والمواد الإرشادية تنفيذاً فعالاً وتتمية وتحديث البنية الأساسية لهيئات الطيران المدني وتدريب مواردها البشرية وبناء قدراتها؛
- ٣- **تؤكد من جديد** على أن إدارة تنمية القدرات والتنفيذ هي إحدى الأدوات الرئيسية التي تستخدمها الإيكاو لتقديم المساعدة المصممة خصيصاً للدول في مجال الطيران المدني بما يفيد مجتمع الطيران المدني بكامله؛ (نُقلت من أسفل)
- ٤- **تعترف** بالدور المحوري لبرنامجها للتدريب العالمي على الطيران في تعزيز كفاءات المهنين العاملين في مجال الطيران في جميع أنحاء العالم عن طريق ضمان حصول الدول على تدريب موحد وعالي الجودة ومحدد الهدف لدعم تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو وتعزيز نظم الطيران المدني لديها؛
- ٥- **تؤكد من جديد** على ضرورة تعزيز برنامج الإيكاو لتنمية القدرات ودعم التنفيذ في حدود الموارد المالية الراهنة، وذلك على مستوى المقر والمكاتب الإقليمية وعلى المستوى الميداني، بما يتيح للمنظمة أداء دورها بمزيد من الكفاءة والفاعلية مع الفهم أنه لن تكون هناك زيادة في تكاليف المشاريع؛
- ٦- **تؤكد من جديد** على أن تحسين التعاون والتنسيق فيما يتعلق ببرامج ومشاريع وأنشطة الإيكاو لتنمية القدرات ودعم التنفيذ ينبغي أن يسير من خلال تحديد واضح لصلاحية وأنشطة كل إدارة لتجنب الازدواج والتكرار؛
- ٧- **تطلب** إلى الأمين العام تحسين عملية تخصيص الموارد وتوزيع الأدوار والمسؤوليات لأغراض برامج ومشاريع وأنشطة تنمية القدرات ودعم التنفيذ، وذلك مع مراعاة اعتبارات التخصص والمؤهلات والخبرات ومحدودية الموارد المالية والبشرية وفصل الواجبات ومهمة كل جهة تنظيمية داخل الأمانة العامة؛
- ٨- **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 الميزانية العادية هو الملاذ الأخير؛
- ٩- **تطلب** من الأمين العام تنفيذ تدابير أكثر كفاءة، بما يؤدي إلى خفض تدريجي في تكاليف الدعم الإداري المحملة على مشاريع ومنتجات وخدمات تنمية القدرات ودعم التنفيذ؛
- ١٠- **تؤكد من جديد** أن هذه التكاليف التي تستردها المنظمة مقابل خدمات الدعم المقدمة إلى إدارة تنمية القدرات والتنفيذ، 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

- ١١- **تذكر** الدول المتعاقدة الراغبة في تطوير أو تحسين بنيتها الأساسية في مجال الطيران المدني بأن تدرس مزايا استخدام "برنامج الإيكاو لتنمية القدرات ودعم التنفيذ" لأغراض مشاريعها في مجال الطيران المدني؛
- ١٢- **تطلب** إلى الأمين العام الاستمرار في إنكاء وعي الدول وقطاع الطيران والقطاع الخاص والمؤسسات الدولية والإقليمية والهيئات المالية والجهات المانحة والأمم المتحدة بشأن مزايا الاستعانة بالإيكاو لتنفيذ وتمويل مشاريع بناء القدرات وتطوير البنية الأساسية في مجال الطيران المدني؛

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

١٤- **توصي** الدول المتعاقدة التي لديها برامج معونة ثنائية أو برامج معونة تحت رعاية الحكومة بأن تقيم الاعتبار لأهمية الاستعانة ببرنامج الإيكافو لتنمية القدرات ودعم التنفيذ من أجل تنفيذ البرامج الرامية إلى تقديم المساعدات إلى الطيران المدني.

توسيع نطاق أنشطة تنمية القدرات ودعم التنفيذ

١٥- **تؤكد من جديد** على أن اعتماد الممارسات ذات الوجهة التجارية لتحقيق الاستدامة المالية في إدارة تنمية القدرات والتنفيذ يقتضي إنشاء آليات مرنة تيسر التعاون مع الجهات المستفيدة المحتملة في إطار المشاريع الجديدة لتطوير الطيران المدني، والشراكات المبرمة مع الدول والجهات المانحة والجهات المختصة الأخرى بشأن فرص تعبئة الموارد، وتدعو الأمين العام إلى تحديد الآليات التي من شأنها أن تسمح للإيكافو بالمشاركة في مناقصات مشاريع تطوير الطيران المدني التي تصدرها المؤسسات المانحة ومصارف التنمية والهيئات المالية الدولية، بما يتماشى مع أفضل الممارسات التي تطبقها الأمم المتحدة، وتنظم الطريقة التي تعمل بها الإيكافو مع القطاع مع مراعاة النماذج القائمة التي تستخدمها هيئات الطيران المدني الدولية الأخرى، ومع ضمان وجود الضوابط الملائمة والحفاظ على السمعة الطيبة التي تتمتع بها الإيكافو؛

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

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

١٨- **تطلب** إلى الأمين العام مواصلة اتخاذ إجراءات منسقة ومستدامة تهدف إلى ضمان التوفيق التدريجي بين المساعدة الفنية والتعاون الفني كي يؤدي برنامج تنمية القدرات ودعم التنفيذ مهمته بصورة منسقة ومتوائمة، وتدعم وتشجع على وضع حلول جديدة مبتكرة لمشاريع وأنشطة تنمية القدرات ودعم التنفيذ ضمن نهج "الإيكافو الواحدة" المعزز لتحقيق قدر أكبر من التآزر؛

١٩- **تشجع على** استخدام النظم والأدوات التي من شأنها أن تدعم تخطيط برنامج تنمية القدرات ودعم التنفيذ وتطويره وإدارته، وتطلب إلى الأمين العام توفير الوسائل اللازمة لإتاحة هذه التكنولوجيات من أجل دعم الدول الأعضاء بشكل أفضل؛

اتفاقات إطارية

- ٢٠- **تؤكد من جديد** على أن تستخدم الإيكاو في إطار برنامج تنمية القدرات ودعم التنفيذ 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؛
- ٢١- **تنظر بعين الارتياح** إلى مبادرات الدول الرامية إلى الاعتماد بصورة أكبر على هذه الترتيبات للحصول على منتجات وخدمات تنمية القدرات ودعم التنفيذ في مجال الطيران المدني.

المرفق (ب)

تمويل برامج ومشاريع وأنشطة تنمية القدرات ودعم التنفيذ

- لما كانت** دول أعضاء كثيرة تفتقر إلى الأموال اللازمة لتطوير واستدامة بنيتها الأساسية ومواردها البشرية في مجال الطيران وسدّ الثغرات المكتشفة على نحو يتسم بالكفاءة والاتساق؛
- ولما كانت** الأموال المتاحة لتنمية القدرات ودعم التنفيذ في مجال الطيران المدني غير كافية لإشباع احتياجات الطيران المدني، ولا سيما في البلدان النامية؛
- ولما كان** برنامج الإيكاو لتنمية القدرات ودعم التنفيذ يتلقى الموارد من الميزانية العادية للمنظمة، وصناديق الإيكاو الطوعية، والمساهمات العينية، وآليات استرداد التكاليف، وتحقيق الإيرادات، ومن خلال الترتيبات التعاونية والاستفادة من الموارد والخبرات عبر التواصل مع الشركاء المحتملين بما يتماشى مع سياسة الإيكاو بشأن التفاعل مع الأطراف الخارجية؛
- ولما كان** برنامج تنمية القدرات ودعم التنفيذ ممولاً، باستثناءات صغيرة، من خلال توفير البلدان النامية للأموال اللازمة لمشاريعها؛
- ولما كانت** هيئات الطيران المدني في أقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية 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 برنامج الإيكاو لتنمية القدرات ودعم التنفيذ، ولكن يواصل برنامج الأمم المتحدة الإنمائي تقديم الدعم الإداري للإيكاو على المستوى الوطني؛
- ولما كانت** سرعة التطور التكنولوجي في الطيران المدني تقتضي من الدول النامية أن تنفق مبالغ كبيرة على تجهيزات الطيران الأرضية وتخيا 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 كان المجلس قد أنشأ صناديق ائتمانية محدّدة الغرض ومتعدّدة المانحين بهدف مساعدة الدول الأعضاء في النهوض بالطيران المدني؛

ولما كان بناء الشراكات وتعبئة الموارد مسألةً ضروريّةً للحصول على تمويل مستدام ويمكن التنبؤ به من أجل تنمية القدرات ودعم التنفيذ وتقادي تكرار الجهود؛

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؛

ولما كان المجلس قد وافق على سياسة الإيكاو لتعبئة الموارد لدمج إطار إدارة صناديق الإيكاو الطوعية فيها بهدف تعزيز جهود تعبئة الموارد.

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 وبرامج 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 تنمية القدرات ودعم التنفيذ 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 من خلال تعزيز الاعتراف الواسع النطاق بالدور الحاسم للطيران في التنمية الوطنية، وبالتالي تعزيز الاستثمار وإعادة الاستثمار في قطاع 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** البلدان النامية على أن تطلب الحصول على الأموال اللازمة لتنمية قطاعات طيرانها المدني من جميع المصادر الأخرى لاستكمال الأموال المتاحة في الميزانيات الوطنية ومؤسسات التمويل والدول المانحة وشركاء التنمية الآخرين، حتى تتقدم هذه التنمية بأسرع ما يمكن؛

٦- **تسلّم بأن** المساهمات المقدمة من المانحين خارج إطار الميزانية تتيح لبرنامج تنمية القدرات ودعم التنفيذ أن يعزز الدعم الذي يقدمه إلى الدول في مجالات السلامة الجوية، وسعة شبكة الملاحة الجوية وكفاءتها، وأمن الطيران والتسهيلات، والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي، والاستدامة البيئية، وذلك لضمان "عدم ترك أي بلد وراء الركب"؛ **كما تقر** بأن مثل هذه المساهمات ستدفع الجهود نحو بلوغ أهداف الإيكاو الاستراتيجية، وتعالج الاحتياجات والفرص والتحديات الناشئة من خلال

تسهيل تنفيذ سياسات منسقة عالمياً، والقواعد والتوصيات الدولية والأطر التنظيمية والإرشادات والأدوات، فضلاً عن تصحيح أوجه القصور التي جرى تحديدها من خلال عمليات التدقيق التي تجربها الإيكاو بغرض تعزيز قدرات الدول على الرقابة والمساءلة؛

٧- تأذن للأمين العام بأن يتلقى باسم برنامج الإيكاو لتنمية القدرات ودعم التنفيذ المساهمات المالية أو العينية التي تقدم إلى المشاريع، ولا سيما المساهمات الطوعية التي تقدم على شكل خبرات فنية ومنح 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 لبرنامج الإيكاو لتنمية القدرات ودعم التنفيذ عن طريق صناديق الإيكاو الطوعية، بما في ذلك صندوق تنمية القدرات ودعم التنفيذ، وذلك من أجل تنفيذ مشاريع في مجال الطيران المدني، أو مجموعات أدوات التنفيذ أو أي مساهمات أخرى تساعد على دعم الدول فيما تبذله من جهود للامتثال للقواعد والتوصيات الدولية وتلبية احتياجاتها المكتملة المتعلقة بالطيران المدني؛

٩- تشجع الدول وشركاء التنمية الآخرين، ولا سيما صناعة الطيران والقطاع الخاص، على الإسهام في آلية تمويل تنفيذ أهداف الإيكاو لأنها تمكنهم من المشاركة في تنفيذ مشاريع الإيكاو للطيران المدني؛

١٠- تدعو الدول المتعاقدة إلى توفير موارد مالية وبشرية دائمة من خلال "برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران"، من أجل تطوير قدرات الدول المستفيدة في مجال تنفيذ قواعد الإيكاو وتوصياتها الدولية وكذلك تعزيز نموها وقدرتها على الاعتماد على النفس؛

١١- 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).

١٢- تطلب إلى الأمين العام العمل على تعزيز جهود تعبئة الموارد لتأمين الموارد المالية من أجل تنمية القدرات ودعم التنفيذ بهدف تقليل التفاوتات الكبيرة في معدلات التنفيذ، وتعزيز تطوير النقل الجوي عبر مختلف الأقاليم لتحقيق منظومة طيران مدني سليمة ومجدية اقتصادياً وميسرة للجميع؛

١٣- تقر بأهمية اتباع نهج موجه وقائم على البيانات من أجل تحديد أولويات تنمية القدرات ودعم التنفيذ تحديداً فعالاً.

المرفق (ج)

تنفيذ برنامج تنمية القدرات ودعم التنفيذ

لما كان هدف الإيكاو هو تأمين سلامة وانتظام نمو الطيران المدني الدولي في العالم أجمع؛

ولما كان تنفيذ مشاريع تنمية القدرات ودعم التنفيذ يكمل أنشطة البرنامج العادي الرامية إلى بلوغ أهداف الإيكاو الاستراتيجية؛

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

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

ولما كان قيام إدارة تنمية القدرات والتنفيذ أو أي طرف آخر خارج الإيكاو بتنفيذ المشاريع مع الالتزام تماماً بالقواعد والتوصيات الدولية يسفر عن تعزيز جوهري لسلامة وأمن وكفاءة الطيران المدني في جميع أنحاء العالم، ويدعم بشكل فعال تحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة ذات الصلة من خلال مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب"؛

ولما كانت جائحة فيروس كورونا وبطء ونيرة تعافي قطاع النقل الجوي كان لهما بالغ الأثر على الطيران المدني وعلى الإمكانات المادية لدى الدول ومصادر التمويل الأخرى، من حيث إيلاء الأولوية للاستثمارات في تطوير الطيران المدني ومشاريع البنية الأساسية حول العالم، مما أدى إلى إلغاء مشاريع تنمية القدرات ودعم التنفيذ التي تجريها الإيكاو أو تعطيلها؛

ولما كانت الإيكاو قد أعدت مواداً إرشادية عملية وموائمةً لصالح الحكومات والمُشغّلين في القطاع بقصد إعادة تشغيل قطاع النقل الجوي الدولي والتعافي من تداعيات الجائحة على مستوى عالمي منسق وجعل الطيران أكثر استدامةً ومرونةً فيما بعد انتهاء الجائحة؛

ولما كانت مجموعات الإيكاو لأدوات التنفيذ مستمرة في تقديم حل شامل من خلال حزمة موحّدة من استشارات الخبراء والمواد الإرشادية وأدوات التدريب لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو في مختلف المجالات ؛

ولما كان التمويل المقدم إلى برنامج تنمية القدرات ودعم التنفيذ من خارج الميزانية يتيح للإيكاو أن تقدم الدعم الأولي إلى الدول التي تحتاج إلى المساعدة لسد الثغرات التي كشفتها عمليات التدقيق التي تجريها الإيكاو، وأن تساعد في الجهود التي تبذلها الدول لإعادة التشغيل والتعافي ومواجهة الأزمات المتعلقة بفيروس كورونا؛

ولما كانت أعمال تقييم المشاريع التالية للتنفيذ تشكّل أداة قيمة لتقييم ورصد تأثير فرادى 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 تنمية القدرات والتنفيذ على المشورة ومنتجات وخدمات تنمية القدرات ودعم التنفيذ، وضمان التزام المشاريع بالقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو.

فإن الجمعية العمومية:

١- **توجّه انتباه** الدول المتعاقدة التي تطلب خدمات تنمية القدرات ودعم التنفيذ إلى المزايا التي يمكن تحصيلها من المشاريع المحددة بوضوح والمستندة إلى خطط رئيسية للطيران المدني؛

٢- **تحثّ** الدول المتعاقدة، عند تنفيذ مشاريع تطوير الطيران المدني من خلال الإيكاو، على إيلاء الأولوية إلى النتائج والتوصيات التي يخلّص إليها كل من البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) والبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP) وفقاً لنهج الرصد المستمر، مثل استنتاجات وقرارات المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الإقليمية لسلامة الجوية، بهدف سدّ الثغرات المكتشفة ومعالجة الشواغل البارزة في مجالي السلامة والأمن والاستفادة من فرص التحسين في كافة مجالات الطيران المدني، مع المساهمة بشكل مباشر في تحقيق أهداف الإيكاو الاستراتيجية؛

- ٣- **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)، وتحت المجلس على أن يواصل إعطاء أسبقية عالية الأولوية لإدارة وتنفيذ هذه المشاريع من خلال برنامج تنمية القدرات ودعم التنفيذ نظراً لما لها من فوائد جمّة مرتبطة بها؛
- ٤- **تشجع** الدول والهيئات غير الحكومية العاملة في مجال الطيران المدني على أن تطلب الدعم من الإيكاو، عند الاقتضاء، من خلال ما لديها من برامج وأنشطة لتنمية القدرات ودعم التنفيذ، بهدف معالجة التحديات والفرص التي يواجهها قطاع الطيران، بما في ذلك التكنولوجيات الجديدة والناشئة؛
- ٥- **تطلب إلى** الأمين العام أن يعزز تطبيق المنظمة لنهج شامل حيال أنشطة تنمية القدرات ودعم التنفيذ بغية بناء نظم رقابة قوية ومستدامة في الدول؛
- ٦- **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؛
- ٧- **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؛
- ٨- **تحث** الدول التي تتلقى تنمية القدرات ودعم التنفيذ من خلال الإيكاو على أن تتفادى التأخير في تنفيذ المشاريع، وذلك باتخاذ القرارات في حينها بشأن الخبراء والتدريب وشراء المكونات طبقاً لاتفاقات المشاريع؛
- ٩- **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؛
- ١٠- **توجّه** انتباه الدول المتعاقدة وشركاء التمويل وغيرها من الجهات المعنية في مجال الطيران إلى مجموعات أدوات التنفيذ التي أعدتها الإيكاو، والتي تتيح حلاً جاهزاً للتطبيق وفعالاً وموحّداً يتضمن المواد الإرشادية والتدريب والأدوات ودعم الخبراء، ويهدف إلى تيسير تنفيذ أحكام الإيكاو وإرشاد الهيئات الحكومية من خلال إتاحة حلول تتسم بالاتساق والمرونة؛
- ١١- **تطلب إلى** جميع الدول المتعاقدة أن تشجع الخبراء الفنيين المؤهلين تماماً على التقدم بطلبات لإدراجهم في قائمة خبراء الإيكاو؛
- ١٢- **تطلب إلى** الأمين العام أن يشجّع الاستخدام الواسع النطاق لمؤشرات الأداء من أجل إجراء تقييم موضوعي لتأثير تنمية القدرات ودعم التنفيذ في التنفيذ الفعّال للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو؛
- ١٣- **تشجّع** الدول على الاستفادة من خدمات ضمان الجودة التي تقدمها إدارة تنمية القدرات والتنفيذ على أساس استرداد التكاليف، للإشراف على المشاريع التي تنفذها أطراف أخرى خارج برنامج الإيكاو لتنمية القدرات ودعم التنفيذ، بما في ذلك استعراض مدى امتثالها للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو؛
- ١٤- **تشجّع** 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 ٤٢-٢٤: الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران - تنمية المهارات في مجال الطيران حول العالم

إن الجمعية العمومية:

إذ تُسَلِّم بأن الطيران هو قطاع صناعي متنامٍ يُعد حاسماً لتعزيز التواصل على الصعيد العالمي في حين يدعم التنمية الاقتصادية والنمو في شتى أنحاء العالم؛

وَتُقر بأنه من أجل تلبية الاحتياجات المتنامية للطيران وضمان التشغيل الآمن والفعال لشبكة النقل الجوي، ثمة حاجة إلى مهنيين مؤهلين وكفاء في مجال الطيران؛ بما يشمل القوى العاملة المتنوعة في مجال الطيران؛

وإذ تلاحظ أن نقص القوى العاملة قد يؤثر على السلامة والأمن والقدرة على تحقيق الأهداف الاستراتيجية للإيكاو؛

وبالنظر إلى أهمية جذب الكفاءات وتدريبها والاحتفاظ بها في مختلف الأدوار في مجال الطيران، بما في ذلك العاملون المرخصون والمهنيون والعاملون في مجال الطيران العام، من الأهمية بمكان تلبية احتياجات الصناعة بشكل شامل؛

وترى أنه، لتلبية الاحتياجات الحالية والمقبلة من الموارد البشرية، من المهم للدول وقطاع الطيران إشراك ليس فقط الوافدين الشباب، بل أيضاً أن تعتمد نهجاً لا يميز بين الأشخاص ويقدر مساهمات العاملين من جميع مجموعات الأجيال، ويجذب المواهب من الصناعات الأخرى ويدربها؛

وإذ تدرك أن الدول النامية تواجه تحدياً خاصاً يتمثل في فقدان المهنيين العاملين في مجال الطيران بمعدل أسرع من استبدالهم بسبب ارتفاع الطلب على المهنيين المهرة في مجال الطيران في السوق الدولية، فمن الأهمية بمكان استيعاب الوضع استيعاباً شاملاً ومعالجته من خلال إعداد مبادرات استراتيجية في إطار "برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران"؛

وتدرك أن تحسين التصور العام لقطاع الطيران أمر بالغ الأهمية لاجتذاب الكفاءات المستدامة والاحتفاظ بها، مما يتطلب استراتيجيات موجهة لتحسين التصور العام للطيران باعتباره مهنة مفضلة وتنافسية ومجزية على جميع المستويات؛

وتشير إلى أن الشراكات بين الدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية وقطاع الطيران والمنظمات التعليمية تتسم بالأهمية لاجتذاب الجيل القادم من مهنيي الطيران وتعليمهم والاحتفاظ بهم، مع التسليم بأهمية تعزيز مبدأ تكافؤ الفرص وتمكين المرأة في إطار تنمية القوى العاملة في مجال الطيران؛

تقرر ما يلي:

١- تحث الدول الأعضاء على العمل مع الجهات المختصة لتحديد احتياجاتها من الموارد البشرية الطويلة الأجل ووضع استراتيجيات لاجتذاب مهنيي الطيران وتعليمهم والاحتفاظ بهم، مع إيلاء الاعتبار الواجب لمبادئ الشمول وتكافؤ الفرص ضماناً لتمكين المرأة بشكل كامل من المشاركة وإحراز التقدم الوظيفي في قطاع الطيران؛

٢- تُشجّع سلطات الطيران المدني على التواصل مع الهيئات التعليمية الحكومية والعُملالية وشبكة برنامج "تدريب المتقدم" (TPP) والمعاهد الأكاديمية المختصة بالطيران والمراكز البحثية التابعة لشبكة مراكز التدريب على أمن الطيران (ASTCs) وقطاع الطيران لوضع استراتيجيات للترويج للطيران وتنمية قدرات مهنيي الطيران والعاملين بصفة عامة والحفاظ عليهم داخل القطاع، وتشجيع برامج المشاركة المبكرة في المدارس والمجتمعات المحلية لتحفيز الشباب والشابات على الإقبال على العمل في مجال الطيران؛

- ٣- **تشجيع** الدول الأعضاء على تسهيل الإجراءات الإدارية لإتاحة المجال أمام التنقل السلس للمهنيين عبر الحدود، وذلك من خلال الإرشادات وممارسات التقييم المتفق عليها دولياً من أجل الاعتراف المتبادل بالمؤهلات والترخيص؛
- ٤- **تحث** الدول الأعضاء والأوساط الأكاديمية والصناعة على تنفيذ مبادرات موجّهة تقلل من العقبات التي تحول دون دخول القطاع، بما في ذلك زيادة فرص الاستفادة من التعليم الميسور التكلفة وتوفير المنح الدراسية وتقديم إمكانيات التدريب المرنة؛
- ٥- **تحث** الدول الأعضاء والأوساط الأكاديمية والصناعة على العمل بصورة تعاونية على إعداد وتنفيذ مبادرات واضحة المعالم، مثل برامج تبادل المعارف ومشاريع التدريب المشتركة وحلقات العمل لبناء القدرات والدعم الاستشاري الفني، التي تهدف تحديداً إلى تعزيز القدرات التدريبية في الدول النامية. وينبغي أن تهدف هذه الجهود إلى التغلب على التحديات الناشئة عن صعوبات الاحتفاظ بالمهنيين المهرة في مجال الطيران، وبالتالي المساهمة بشكل إيجابي في التنمية المستدامة والقدرة على الصمود للقوى العاملة في مجال الطيران في هذه الأقاليم؛
- ٦- **توصي** بتوسيع نطاق "برنامج الجيل الجديد من المهنيين في مجال الطيران" لاجتذاب الكفاءات في قطاع الطيران وتنمية قدراتهم والاحتفاظ بهم، وذلك من جميع الأجيال والخلفيات ومستويات الخبرة.
- ٧- **تشجع** الدول الأعضاء على الترويج لاتباع أفضل الممارسات التي تركز على تلبية الاحتياجات للكفاءات في مجال الطيران وقيمتهم، مما يحسن من القدرة على اجتذاب العاملين والاحتفاظ بهم ويحسن من إنتاجيتهم وأدائهم وسلامتهم؛
- ٨- **تشجع** الدول الأعضاء على النظر في الاستفادة النشطة من مبادرات مثل "برنامج الإيكاو للسفرء العالميين في مجال الطيران"، بهدف زيادة الاهتمام والمشاركة في قطاع الطيران حول العالم؛
- ٩- **تكلف** المجلس بأن يضمن أن تواصل الإيكاو اضطلاعها بدور قيادي في تيسير التواصل والتعاون مع الدول وقطاع الطيران للمساعدة في تحديد التنبؤات ووضع الاستراتيجيات وتبادل أفضل الممارسات وتخطيط الأدوات القياسية والمبادئ التوجيهية، وذلك لإشراك وتنشيط الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران؛
- ١٠- **تشجع** الدول الأعضاء والمنظمات الدولية والإقليمية والمؤسسات الأكاديمية وقطاع الطيران على دعم برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران كواحد من العناصر الأساسية لبناء القدرات، وذلك من خلال توفير الخبرات الفنية والإرشادات والموارد (البشرية والمالية وغيرها) للمساعدة على تحقيق أهداف البرنامج.

القرار ٤٢-٢٥: 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؛

وحيث إن خطة الإيكاو الاستراتيجية للفترة ٢٠٢٦-٢٠٥٠ تقرّ بالفوائد والتحديات الحقيقية والمحتملة التي يمكن أن يحققها الابتكار لقطاع النقل الجوي وتهدف إلى تزويد الدول الأعضاء بالأدوات والمعارف والعقليات اللازمة لتحقيق هذه الفوائد بطريقة لا تترك أي بلد وراء الركب، نتيجةً لذلك تُدرج الابتكار كعامل تمكين ذي أولوية عالية وأهمية بالغة لتنفيذ الأهداف الاستراتيجية بنجاح.

وإدراكاً لأن أحكام الإيكاو تنطبق على الطيران المدني، وأن غياب النشاط المعياري على الصعيد العالمي من شأنه إعاقة تحقيق الحلول التكنولوجية المبتكرة والحيلولة 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؛

وإدراكاً لأن طبيعة الابتكارات ووتيرتها تتطلب من الجهات التنظيمية على المستويات الوطنية والإقليمية والعالمية الاستفادة من المنهجيات الجديدة، فضلاً عن الإطار العام الذي أنشأته الإيكاو لهذا الغرض، والتي جميعها تيسر تقدير وتقييم التطورات المبتكرة في الوقت المناسب؛

واعترافاً بسياسة الإيكاو العامة بشأن الابتكار؛

فإن الجمعية العمومية:

١- توعز إلى المجلس بتنفيذ سياسة الإيكاو العامة في مجال الابتكار؛

٢- تحثّ جميع الدول الأعضاء التي لديها تجربة في تسهيلات إدماج الابتكار في مجال الطيران المدني والتي طورت أساليبها التنظيمية لتحسين تقدير تلك الابتكارات وتطبيقها على أن توفر تجربتها للدول الأخرى عبر الإيكاو؛

٣- تدعو الدول الأعضاء إلى دعم الجهود التي تبذلها الإيكاو للمساعدة على ضمان أن تُتاح لجميع الدول فرصة عادلة لتطوير ونشر الابتكارات في الطيران؛ بما في ذلك من خلال الاستفادة من أطر المساعدة وبناء القدرات والتدريب المعنية التي تقدمها الإيكاو، بما يتماشى مع سياسة الإيكاو العامة في مجال الابتكار؛

٤- تشجع الدول الأعضاء على الاستفادة من الإطار العام، الذي أرسته الإيكاو، والذي من شأنه أن يساعد على ضمان تحليل مدى الحاجة إلى وضع سياسات عامة وقواعد وأحكام عالمية في الوقت المناسب وبطريقة لا تعتمد على تكنولوجيا بعينها، فضلاً عن إعداد أدوات تدعم استمرار تقدم الابتكار في قطاع الطيران الدولي، مع تجنب اعتماد الابتكارات قبل بلوغها مرحلة النضج اللازم؛

٥- تدعو الدول الأعضاء إلى دعم الجهود التي تبذلها الإيكاو لتهيئة البيئة التي تتيح للابتكار في مجال الطيران أن يزدهر في جميع أقاليم الإيكاو بما يتماشى مع الهدف الاستراتيجي "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، وفي إطار شراكة مستمرة مع القطاع؛

٦- تدعو الدول الأعضاء إلى تشجيع ودعم المشاركة في عمليات الإيكاو في هذا الشأن، من جانب الجهات المعنية الناشئة في مجال الطيران، وكذلك الجهات المعنية من خارج القطاع والتي قامت بتطوير ابتكارات يمكن تطبيقها لتحقيق أهداف الإيكاو الاستراتيجية؛

٧- تعلن أن هذا القرار يحلّ محل القرار ٤٠-٢٧

القرار ٤٢-٢٦: 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 التجارة؛

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 الهدف المتمثل في "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 - "التممية الاقتصادية للنقل الجوي تضمن تحقيق الازدهار الاقتصادي والرفاهية الاجتماعية للجميع" تساعد الدول الأعضاء على وضع السياسات والممارسات التي تسهل العولمة والتحرير والتشغيل التجاري بالإضافة إلى خلق بيئة مواتية للتممية المستدامة للنقل الجوي الدولي؛

ولما كانت المنظمة قد وضعت "إرشادات بشأن التدابير الاقتصادية والمالية للتخفيف من حدة تأثير جائحة فيروس كورونا على قطاع الطيران" من أجل الدول الأعضاء والقطاع لمعالجة التداعيات الاقتصادية الناجمة عن جائحة فيروس كورونا، والتخفيف من الضغوط الشبكية على السيولة والأوضاع المالية عن كاهل قطاع الطيران وتعزيز قدرته على الصمود في وجه الأزمات في المستقبل؛

ولما كان الإعلان الوزاري المُعتمد في المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا لعام ٢٠٢١ قد أكد على أهمية تقديم الدعم إلى قطاع الطيران، بما في ذلك الدعم الاقتصادي والمالي، للحفاظ على سير العمليات وضمان توفير الخدمات الأساسية مع الحفاظ على المنافسة العادلة وتكافؤ الفرص؛

ولما كانت المنظمة قد قررت عقد المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوي (ATConf/7) في عام ٢٠٢٦، وهو منصة عالمية لصنع السياسات واتخاذ القرارات التي تحدد التدابير الرامية إلى تحسين البيئة التنظيمية الاقتصادية بهدف تعزيز العمل على إيجاد منظومة الطيران المدني السليمة والمجدية اقتصادياً والميسورة؛

ولما كان هناك حاجة لإدراج التنمية الاقتصادية للنقل الجوي في جميع جوانب الطيران، لا سيما فيما يتعلق بالقضايا المتشعبة، لفهم الآثار المتبادلة لمختلف الإجراءات على التنمية الاقتصادية للنقل الجوي؛
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 الثانية والأربعين للجمعية العمومية:

المرفق (أ): التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي

المرفق (ب): فرض الضرائب

المرفق (ج): اقتصادات خدمات المطارات والملاحة الجوية

المرفق (د): بيانات وإحصاءات الطيران

المرفق (هـ): التنبؤات والتخطيط والتحليل الاقتصادي

٢- تحت الدول الأعضاء على مراعاة هذه السياسات وتجديدها التي يعدها المجلس والأمين العام في وثائق الإيكاو الخاصة بهذا الشأن؛

٣- تحت الدول الأعضاء على أن تبذل كل جهد للوفاء بالتزاماتها الناشئة عن اتفاقية شيكاغو وقرارات الجمعية العمومية، وأن تدعم كذلك نشاط المنظمة في مجال النقل الجوي، وأن تقدم على وجه الخصوص الإحصاءات والمعلومات الأخرى الكاملة والموقوتة التي تطلبها المنظمة لأعمالها في مجال النقل الجوي؛

٤- تحت الدول الأعضاء في وظائفها التنظيمية على أن تراعي السياسات والمواد الإرشادية التي وضعتها الإيكاو بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي، مثل تلك السياسات والمواد الإرشادية الواردة في الوثيقة Doc 9587، 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 توقعات 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 "توجيهات لأفرقة خبراء لجنة النقل الجوي ولجنة أمن الطيران" (Doc 9482)؛

٧- تطلب إلى المجلس أن يعقد مؤتمرات أو اجتماعات عالمية يستطيع جميع الدول الأعضاء أن تشارك فيها، باعتبارها الوسيلة الرئيسية للتعامل 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 بصدها؛

- ٨- **تطلب إلى المجلس والأمين العام تعميم وتشجيع سياسات الإيكاو في مجال النقل الجوي وما يتصل بها من إرشادات على الدول الأعضاء وفيما بينها؛**
- ٩- **تطلب إلى المجلس والأمين العام مواصلة تعزيز وإنكاء الوعي بالإعلان الوزاري الصادر عن المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا، في الوقت الذي تُبذل فيه الجهود من أجل تنفيذ الأحكام اللازمة الواردة في الإعلان؛**
- ١٠- **تطلب إلى رئيس المجلس والأمين العام أن يواصل بذل مساعيها الحميدة للترويج لقطاع النقل الجوي وتوعية رؤساء الدول والحكومات بالمنافع الاجتماعية والاقتصادية التي يجلبها هذا القطاع لاقتصادات بلدانهم؛**
- ١١- **تطلب إلى المجلس والأمين العام اتخاذ ما يلزم من إجراءات لتنفيذ قرارات ومقررات الجمعية العمومية بشأن أنشطة المنظمة في مجال النقل الجوي، ورصد ودعم تنفيذ الدول لسياسات الإيكاو في مجال النقل الجوي؛**
- ١٢- **تطلب إلى المجلس أن يواظب على مراجعة هذا البيان الموحد لسياسات الإيكاو في مجال النقل الجوي وأن يخطر الجمعية العمومية كلما دعت الحاجة إلى إدخال تغييرات عليه؛**
- ١٣- **تطلب إلى المجلس مواصلة تحديث سياسات الإيكاو وإرشاداتها في مجال النقل الجوي ومواكبتها للتغيرات واحتياجات الدول الأعضاء مع المحافظة في الوقت نفسه على المبادئ الأساسية التي تتبني عليها؛**
- ١٤- **تطلب إلى المجلس أن يضع إطارا عاما متعدد النسق ومحدد الموضوع للمؤتمر العالمي السابع للنقل الجوي (ATConf/7)، لضمان أقصى قدر من الحضور والمشاركة الفعالة في هذا الحدث وتحقيق النتائج المثلى؛**
- ١٥- **تطلب إلى المجلس أن يضع سياسة من شأنها تعزيز التنسيق بشأن القضايا المتشعبة المتعلقة بالتنمية الاقتصادية للنقل الجوي، وذلك من أجل استيعاب اعتبارات التنمية الاقتصادية بشكل منهجي في جميع أنشطة الإيكاو وبرامجها، وتنفيذ جدول أعمال شامل يكفل السعي بشكل فعال لتحقيق الهدف الاستراتيجي المتمثل في التنمية الاقتصادية للنقل الجوي؛**
- ١٦- **تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٤١-٢٧.**

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، والتناقص، والتعاون، قد ساعدت على أفضل نحو النقل الجوي الدولي وما زالت 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 كان التأثير الهائل لجائحة فيروس كورونا على قطاع الطيران من حيث القدرة على الصمود أو الاستدامة أو التعافي يتطلب التفاعل بين مختلف السياسات والمجالات الفنية لإيجاد الحلول المناسبة للقطاع؛

ولما كانت معظم الخدمات الجوية الدولية تخضع لاتفاقيات خدمات جوية ثنائية أو متعددة الأطراف فيما بين الدول أو مجموعات الدول على المستوى الإقليمي، والتي لا غنى عنها للنقل الجوي الدولي لأنها توفر إطاراً يمكن التنبؤ به حيث يمكن لشركات الطيران أن تعمل وتحافظ على استدامة الخدمات الجوية في المستقبل، فيجب بالتالي أن تظل أي قيود مفروضة في إطار الاستجابة لأي أزمة، عند الحد الأدنى، مع توافقها مع متطلبات اتفاقيات الخدمات الجوية؛

ولما كانت هناك حاجة إلى إرساء مزيد من الفهم للتحديات والمزايا المرتبطتين بتحرير فتح الأسواق، من منظوري خدمات الركاب والشحن معاً؛

ولما كان توفير خدمات النقل الجوي المنتظمة 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، نعهد 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؛

ولما كانت المناقشات التي دارت بين أعضاء فريق خبراء تنظيم النقل الجوي تشير إلى تأييد واسع النطاق لدراسة الجوانب الاقتصادية والتنظيمية للعمليات الدولية للطائرات غير المأهولة نظراً لتزايد العمليات العالمية للطائرات غير المأهولة؛

فإن الجمعية العمومية:

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

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

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

٧- **تشجع** الدول على الحرص على أن تعكس لوائحها الوطنية المتعلقة بالنقل الجوي أولويات الإيكاو الرئيسية وتعززها؛

٨- **تحت** الدول الأعضاء على أن تولي الاعتبار الواجب للسمات 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؛

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

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

١١- **تطلب** إلى المجلس أن يدعم وبقوة تبادل الآراء والممارسات السليمة حول تطبيق مبادئ الإيكاو 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؛

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

١٣- **تشجع** الدول الأعضاء على وضع استراتيجيات وطنية مناسبة تركز على زيادة القدرة التنافسية لقطاع الطيران وتعزيز جاذبيته، من حيث تعيين الموظفين والاحتفاظ بهم؛

١٤- **تطلب** إلى المجلس مواصلة بلورة فهم أفضل لمزايا التحرير والتحديات والحوجز التي تحول دون فتح الأسواق، بحيث يمكن إيلاء مزيد من الاعتبار لتطوير نهج متعدد الأطراف في الوقت المناسب؛

١٥- **تطلب** إلى المجلس أن يُجري، من خلال فريق خبراء تنظيم النقل الجوي، استعراضاً لنموذج الإيكاو لاتفاق الخدمات الجوية لدعم الاتفاقات الثنائية والمتعددة الأطراف للدول الأعضاء. وينبغي اعتبار هذا النموذج وثيقة حية تراعي الطابع المتغير للقطاع وتطوره التكنولوجي، وتعرض خيارات متعددة للمساعدة على إجراء المفاوضات وإنهاء الوعي وتوليد الحوار مع الحرص على أن يظل محايداً وغير ملزم؛

١٦- **تطلب إلى** المجلس أن يواصل رصد التقدم المحرز بشأن قطاع نُظُم الطائرات غير المأهولة، وأن يروج وينسق بين الدول الأعضاء من أجل جمع وتبادل المعلومات وأفضل الممارسات بشأن مسائل التنظيم الاقتصادي المتعلقة بالطائرات غير المأهولة؛

١٧- **تطلب إلى** المجلس مواصلة تشجيع استخدام المبادئ الرئيسية لإرشادات الإيكاو بشأن التدابير الاقتصادية والمالية والالتزام بها للتخفيف من تأثير اندلاع فيروس كورونا في مجال الطيران، مع وجوب تحديثها عند الاقتضاء؛

١٨- **تطلب إلى** المجلس إقامة تفاعلات مناسبة بين مختلف اللجان وأفرقة الخبراء والأجهزة العاملة داخل المنظمة لضمان معالجة مجالات السياسة العامة الخاصة بكل منها على النحو الملائم لعملها؛

١٩- **تطلب إلى** المجلس مواصلة تعزيز الحوار وتبادل المعلومات مع الدول الأعضاء وأوساط الصناعة مع مراعاة أهداف رؤية الإيكاو 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؛

٢٠- **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؛

٢١- **تطلب إلى** المجلس أن يقوم بتحديث نموذج الإيكاو لاتفاق الخدمات الجوية بتضمينه الإرشادات اللازمة لضمان استمرار اتفاقات الخدمات الجوية في توفير إطار يمكن التنبؤ به أثناء الأزمات التي تؤثر في الخدمات الجوية الدولية بغرض تسهيل انتفاع الدول الأعضاء به؛

٢٢- **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؛

٢٣- **تطلب إلى** المجلس استكشاف مدى ملاءمة الأطر التنظيمية الاقتصادية الراهنة في ضوء الاتجاهات الناشئة في القطاع، بما في ذلك الاختناقات في سلاسل الإمداد، وضمان تنسيق أنشطة الإيكاو الرامية إلى معالجة النقص في رأس المال البشري حتى تتصدى للتحديات الديناميكية التي يواجهها قطاع الطيران العالمي.

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 طرادي ويتسم بالمرونة، في ظل الرقابة التنظيمية الفعالة ولا سيما فيما يتعلق بالسلامة والأمن؛

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

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

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحت 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 الإيكاو؛
- ٢- تحت الدول الأعضاء على قبول تعيين أي شركة طيران والسماح لها بممارسة حقوق الطريق وغيرها من حقوق النقل الجوي لأي دولة أو دول، ولا سيما الدول النامية في نفس التجمع، وفقا للأحكام والشروط التي يقبلها الأطراف، بما في ذلك اتفاقات النقل الجوي التي عقدتها أو تعدها الأطراف المعنية؛
- ٣- تحت الدول الأعضاء على الاعتراف بمفهوم المصالح المشتركة للتجمعات الاقتصادية الإقليمية أو الإقليمية الفرعية بوصفه أساسا سليما لقيام الدولة بتعيين شركة طيران تابعة لأي دولة أخرى من نفس التجمع الاقتصادي الإقليمي حيثما تكون ملكية الأغلبية والسيطرة الفعالة على تلك الشركة في يد تلك الدولة الأخرى الواحدة أو الأكثر أو في يد مواطنيها؛
- ٤- تحت الدول الأعضاء على التفكير في إتباع معايير بديلة لتعيين وتقويض شركات الخطوط الجوية، بما في ذلك إتباع معايير الإيكاو، وعلى اعتماد نهج مرن وإيجابي لمساعدة الدول الأخرى في جهودها الرامية إلى التحرر من معياري الملكية والسيطرة فيما يخص الناقلين الجويين، دونما إخلال بالسلامة والأمن؛
- ٥- تدعو جميع الدول الأعضاء ذات الخبرة في مختلف أشكال التشغيل المشترك للخدمات الجوية الدولية إلى أن تقدم إلى المجلس، بشكل متواصل، المعلومات المتعلقة بخبراتها، لكي يتسنى للمنظمة الحصول على المعلومات التي قد تساعد الدول الأعضاء؛
- ٦- تطلب إلى المجلس أن يقدم المساعدة، بناء على الطلب، إلى الدول الأعضاء التي تبادر إلى إعداد هذه الترتيبات التعاونية للمشاركة المباشرة في ملكية وتشغيل الخطوط الجوية الدولية، أو إلى الدول الأعضاء التي تقوم شركات الطيران التابعة لها بوضع تلك الترتيبات، وأن يقوم المجلس على الفور بتوزيع المعلومات المتعلقة بتلك الترتيبات التعاونية على الدول.

القسم الثالث: التعاون في مجال الترتيبات التنظيمية والتنافس

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

ولما كان أحد المبادئ الرئيسية التي أوصت بها فرقة عمل المجلس لإنعاش قطاع الطيران من أجل إعادة تشغيل قطاع الطيران العالمي وتعافيه من الأثر الكارثي لجائحة فيروس كورونا على نحو يكفل السلامة والأمن والاستدامة، هو أن تنظر الدول والمؤسسات المالية في الحاجة إلى توفير دعم مباشر و/أو غير مباشر بطرق مختلفة متناسبة وتتسم بالشفافية؛

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- تحت 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- تحت 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- تحت 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- تسلم بأن تلك الترتيبات ينبغي أن تهيئ البيئة اللازمة لتطور النقل الجوي الدولي واستمرار ازدهاره على نحو يتسم بالانتظام والاستقرار والكفاءة والاقتصاد بدون تقويض السلامة والأمن، وضمان مصالح جميع الدول الأعضاء ومشاركتها الفعالة والمستدامة في النقل الجوي الدولي؛
- ٣- تؤكد من جديد على الدور القيادي للإيكاو في وضع الإرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي؛
- ٤- تحت الدول الأعضاء التي تشارك في المفاوضات والاتفاقات والترتيبات التجارية التي تتعلق بالنقل الجوي الدولي على أن يلي:

- أ) أن تكفل التنسيق الداخلي في الهيئات الوطنية وأن تكفل بصفة خاصة مشاركة سلطات الطيران وصناعة الطيران مشاركة مباشرة في المفاوضات؛
- ب) أن تكفل إدراك ممثلي الدول إدراكا تاما لأحكام "اتفاقية الطيران المدني الدولي"، ولا سيما خصائص النقل الجوي الدولي وبنية التنظيمية واتفاقاته وترتيباته؛
- ج) أن تراعي الحقوق والالتزامات إزاء الدول الأعضاء لدى الإيكاو غير الأعضاء في منظمة التجارة العالمية؛
- د) أن تبحث بعناية في الآثار المترتبة على اقتراح إدراج أي خدمات أو أنشطة إضافية متعلقة بالنقل الجوي في الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات، آخذة بعين الاعتبار الخاص الارتباط الوثيق بين الجوانب الاقتصادية والبيئية وجوانب السلامة والأمن في النقل الجوي الدولي؛
- هـ) أن تشجع على تحقيق الفهم التام لدور وصلاحيات الإيكاو في وضع الإرشادات للتنظيم الاقتصادي، بما في ذلك تحرير النقل الجوي الدولي، وأن تنتظر في إتباع هذه الإرشادات؛
- و) أن تودع لدى الإيكاو بمقتضى المادة (٨٣) من اتفاقية شيكاغو نسخا من أي إعفاءات وأي التزامات محددة تتعلق بالنقل الجوي الدولي عقدتها بموجب الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات؛
- ٥- **تطلب من منظمة التجارة العالمية والدول الأعضاء والمراقبين فيها إيلاء الاهتمام الواجب لما يلي:**
- أ) الهياكل والترتيبات التنظيمية الخاصة بالنقل الجوي الدولي والتحرير الذي يجري على المستوى الثنائي والإقليمي الفرعي؛
- ب) مسؤولية الإيكاو الدستورية عن النقل الجوي الدولي، وخاصة مسؤوليتها عن سلامته وأمنه؛
- ج) سياسة الإيكاو وموادها الإرشادية الراهنة بخصوص التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي وعملها الدائب في هذا الميدان؛
- ٦- **وتطلب إلى المجلس:**
- أ) أن يواصل الاضطلاع بدور قيادي عالمي في تسهيل وتنسيق عملية التحرير الاقتصادي مع ضمان السلامة والأمن وحماية البيئة في النقل الجوي الدولي؛
- ب) أن يتابع بنشاط التطورات المستجدة في تجارة الخدمات والتي قد تؤثر على النقل الجوي الدولي، وإبلاغ الدول الأعضاء بها؛
- ج) أن يشجع استمرار الاتصال والتعاون والتنسيق بصورة فعالة بين الإيكاو 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، تميز من ناحية المفهوم بين الرسم والضريبة باعتبار أن "الرسم هو جباية تهدف على وجه التحديد إلى استرداد نفقات تقديم التجهيزات والخدمات إلى الطيران المدني، بينما الضريبة هي جباية لتحصيل إيرادات للحكومات الوطنية أو المحلية، وهي عموماً لا تسري على الطيران المدني لا بكاملها ولا على أساس تكلفة محددة؛

ولما 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 ٤٢-٢٠ "البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي" (المرفق ح) - "أثر الطيران على نوعية 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؛

ولما كانت المنظمة تقوم بتجميع الردود الواردة من الدول الأعضاء بشأن حالة تنفيذها للقرارات المؤخدة المتعلقة بفرض الضرائب ونشرها في ملحق بالوثيقة Doc 8632، مع مواصلة تحديثه.

ولما كان هناك تعديل على المادة ٨ - النقل البحري الدولي والنقل الجوي الدولي في: إطار "اتفاقية الأمم المتحدة النموذجية للازدواج الضريبي بين البلدان المتقدمة النمو والبلدان النامية" (نموذج الأمم المتحدة)، الذي يدخل تغييراً في الخيارات المقترحة من أجل الضرائب على دخل شركات النقل الجوي الدولي.

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 ولتقاضي فرض ضرائب تمييزية على الطيران الدولي؛

٢- **تحث** الدول الأعضاء على تحاشي الازدواج الضريبي في مجال النقل الجوي؛

٣- **تحث** الدول الأعضاء على تزويد الإيكاو بالمعلومات التي تطلبها عن حالة تنفيذها للقرارات المؤخدة المتعلقة بفرض الضرائب من أجل تحديث الملحق بالوثيقة Doc 8632؛

٤- **تطلب إلى** المجلس يواصل الترويج لسياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب ورصد التطورات وتحديث سياساتها والملحق بالوثيقة Doc 8632، كلما لزم الأمر ذلك.

(ج) المرفق

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 ٤٢-٢٠ "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 ٤٢-٢١ "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ؛

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

ولما 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 كانت هناك حاجة متزايدة إلى أن تدبر الدول تمويلاً كافياً ومستداماً لدعم مهامها الرقابية التنظيمية، بما في ذلك تلك المتعلقة بالسلامة والأمن والرقابة الاقتصادية؛

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؛

ولما كان توفير خدمات الأرصاد الجوية للطيران المدني الدولي لا يزال في طور التحول، بينما ينبغي أن يظل استرداد التكاليف المرتبطة به متسقاً مع سياسات الإيكاو المتعلقة بالرسوم؛

ولما كان هناك عدم توافق في الآراء بين الدول الأعضاء بشأن المضي قدماً في إنشاء آلية عالمية لاسترداد التكاليف، فقد قرر المجلس بالتالي أن يكف عن العمل على وضع آلية عالمية لاسترداد تكاليف خدمات معلومات طقس الفضاء.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحت الدول الأعضاء على أن تكفل الاحترام التام للمادة (١٥) من "اتفاقية الطيران المدني الدولي"؛
- ٢- تحت 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- تحت الدول الأعضاء على أن تكفل استخدام رسوم خدمات المطارات والملاحة الجوية لتغطية التكاليف المرتبطة بتقديم التجهيزات والخدمات إلى الطيران المدني؛
- ٤- تحت الدول الأعضاء على بذل قصارى جهودها وفقاً للمادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو على نشر أي رسوم تفرضها الدولة الأعضاء أو تسمح بفرضها لقاء تقديم خدمات المطارات والتجهيزات الملاحية إلى طائرات أي دولة عضو أخرى، وعلى إبلاغ المنظمة بهذه الرسوم؛
- ٥- تحت الدول الأعضاء على اعتماد مبادئ عدم التمييز، وتناسب التكاليف، والشفافية والتشاور، على النحو المحدد في سياسات الإيكاو الواردة 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- تحت 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- تحت 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- تحت الدول الأعضاء على تحقيق التوازن المناسب بين مُقَدِّمي الخدمات والمستخدمين منها عند تنفيذ التدابير الاقتصادية والمالية في أوقات الأزمات، بما في ذلك تنقيح الرسوم، من خلال التشاور الفعال وضمان تقاسم الصعوبات فيما بين جميع الأطراف بطريقة معقولة؛
- ٩- 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 وطيد بين مقدمي الخدمات والمنتفعين وتعزيز تجاوب السياسات مع الأزمات في المستقبل؛
- ١٠- تطلب إلى المجلس تقييم الآليات اللازمة لمعالجة مسألة ضمان التمويل المستدام من أجل مهام الدول في مجال السلامة والأمن والرقابة الاقتصادية، وتحديث و/أو وضع، حسب الاقتضاء، الإرشادات المتعلقة بتمويل مهام الرقابة لدى الدول؛

١١- **تطلب إلى المجلس** أن يواصل، حسب الاقتضاء، تحديث الإرشادات بشأن تخصيص تكاليف "النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية" (GNSS)، فضلاً عن معالجة مسألة استرداد تكاليف توفير خدمات الأرصاد الجوية للطيران المدني الدولي؛

١٢- **تطلب إلى المجلس** أن يواصل تعزيز سياسات الإيكاو بشأن رسوم الانتفاع وما يتصل بذلك من مواد إرشادية من أجل إنكفاء 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 وأهداف التنمية المستدامة ذات الصلة؛

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؛

ولما كان التوسع السريع في قطاع الوافدين الجدد إلى المجال الجوي، بما في ذلك، ضمن جملة أمور، نُظُم الطائرات غير المأهولة والتقلّ الجوي المتقدم، يستلزم الاستثمار في البنية التحتية الحالية والجديدة لمنظومة الطيران لدعم دمجهم وضمان سلامة العمليات وكفاءتها؛

وإذ تشير إلى أن "إعلان وإطار 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- **تحت** 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- **تحت** 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- **تشجع** الدول الأعضاء على النظر في مدى ملاءمة الدعم المالي والتنظيمي للمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية لمواجهة أي صعوبات اقتصادية غير مسبقة ناجمة عن جائحة فيروس كورونا، وينبغي أن يكون هذا الدعم متسقاً مع مبدأ فرص المنافسة العادلة والمتكافئة؛
- ٧- **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)،
- ٨- **تطلب إلى** المجلس مواصلة تقييم الاحتياجات المالية والتمويلية الناشئة عن التقدم التكنولوجي في قطاع الطيران، بما في ذلك الاستثمار في البنية الأساسية لدعم تشغيل عمليات الوافدين الجدد مثل نظم الطائرات غير المأهولة والتنقل الجوي المتقدم؛
- ٩- **تطلب إلى** المجلس أن يحافظ على تحديث "إرشادات الإيكاو بشأن التدابير الاقتصادية والمالية للتخفيف من حدة تأثير جائحة فيروس كورونا على قطاع الطيران"، وأن يشجع على استخدامها لدعم تعافي المطارات وخدمات الملاحة الجوية من آثار جائحة فيروس كورونا؛
- ١٠- **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 الإيكاو التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا" (AFI Plan).

المرفق (د)

بيانات وإحصاءات الطيران

لما كان برنامج الإيكاو لبيانات وإحصاءات الطيران يمثل أساساً مستقلاً وعالمياً لغرض تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي وتنميته 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 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 فيما 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 تسلّم بأن تحاليل بيانات الطيران تمر بتحولات في ظل سرعة وتنامي كمية البيانات، فضلاً عن ابتكارات البيانات والذكاء الاصطناعي التي تُمكن من إجراء التحليل المتقدم لمثل هذه البيانات؛

وتسلّم بالتعاون الجاري بشأن تحاليل البيانات الضخمة مع الدول الأعضاء فيما يتعلق بتوفير تحليل للأثر التشغيلي والاقتصادي يجري تحديثه بشكل مستمر من خلال أدوات المعلومات المؤسسية.

فإن الجمعية العمومية:

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

٢- تشجع الدول الأعضاء على استخدام أدوات لمتابعة البيانات الضخمة، يجري تحديثها باستمرار والرصد الشهري لعمليات اتخاذ قراراتها القائمة على البيانات، والتخطيط للقدرة الاستيعابية ومتطلبات التنفيذ؛

٣- تطلب إلى المجلس أن يدعو الخبراء الوطنيين في مختلف التخصصات المطلوبة حسب الاقتضاء لدراسة جمع لإحصاءات الرسمية بشكل منتظم، بما فيها معالجة البيانات الضخمة واستخدام الذكاء الاصطناعي، وذلك لتلبية احتياجات الدول الأعضاء والمنظمة بفاعلية أكبر؛

٤- وتطلب إلى المجلس ما يلي:

أ) 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 مستنيرة من جانب الدول؛

ب) وأن ينشر ويتبادل مع الدول الأعضاء بيانات الطيران ذات الاهتمام المشترك في مجال النقل الجوي وفقاً للمبادئ والأحكام الواردة في الاتفاقية وفي القرارات ذات الصلة الصادرة عن المنظمة.

- (ج) 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؛
- (د) أن يضع الترتيبات الملائمة لكي تقدم الإيكاو المساعدة إلى الدول الأعضاء بناء على طلبها لتحسين بيانات وإحصاءات وتحليلات الطيران، بما في ذلك اعتماد تكنولوجيات جديدة مثل الذكاء الاصطناعي وتحليلات البيانات الضخمة.

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 والرصد البيئي.

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 خدمةً لأغراض شتى منها تخطيط نظم الملاحة الجوية وتحليل المسائل البيئية؛
- ٣- **تطلب إلى** المجلس أن يواصل تحسين دقة التنبؤات وإجراء مزيد من التحديث المتكرر للتنبؤات من خلال صقل أساليب التنبؤ واستخدام خوارزميات الذكاء الاصطناعي في 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 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؛

ولما كان هناك حاجة متزايدة فيما بين الدول الأعضاء إلى قياس قدرتها على تحقيق قيمة من قطاع الطيران المدني والحفاظ عليها، مما يتطلب وضع منهجيات لتحديد مؤشر عالمي للقدرة التنافسية في مجال الطيران.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تطلب إلى المجلس** أن يضع منهجيات وإجراءات لقياس التأثير المباشر وغير المباشر والمستحث لنشاط الطيران على الاقتصاد الوطني بما يتماشى مع المعايير المقبولة دولياً؛
- ٢- **تطلب إلى المجلس** أن يصدر بصفة دورية دراسة عن الاختلافات الإقليمية في مستوى التكاليف التشغيلية للنقل الجوي الدولي، وأن يحلل في هذه الدراسة تأثير اختلاف العمليات وأسعار المستلزمات على مستويات التكاليف وعلى تعريفات النقل الجوي؛
- ٣- **تطلب إلى المجلس** رصد التطورات وإجراء دراسات عن أبرز القضايا ذات الأهمية العالمية وتبادل تحليلاتها مع الدول والمنظمات الدولية وقطاع الطيران.
- ٤- **تطلب إلى المجلس** أن يضع منهجية موحدة لوضع مؤشر عالمي للقدرة التنافسية في مجال الطيران للدول من أجل تعظيم إنتاج السوق والكفاءة الاقتصادية والإنتاجية إلى أقصى حد.

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 الأمين العام** بأن ترؤد الاتحاد البريدي العالمي بناء على طلبه وعلى النحو المنصوص عليه في ترتيبات التعاون ذات الصلة بين الاتحاد البريدي العالمي والإيكاو بالمعلومات الوقائية الجاهزة؛
- ٣- **تطلب إلى المجلس** رصد وتحليل القيود اللوجستية الدولية للتجارة الإلكترونية بالتعاون مع الاتحاد البريدي العالمي.

القرار ٤٢-٢٧: ميزانيات السنوات ٢٠٢٦-٢٠٢٧-٢٠٢٨

(أ) - إن الجمعية العمومية، فيما يخص ميزانية السنوات ٢٠٢٦-٢٠٢٧-٢٠٢٨، تلاحظ ما يلي:

- ١- بموجب المادة ٦١ من الاتفاقية، قدّم المجلس ونظرت الجمعية العمومية في التقديرات للميزانية العادية وتقديرات الميزانية الإرشادية لكل سنة من السنوات المالية ٢٠٢٦-٢٠٢٧-٢٠٢٨؛
- ٢- وبموجب المادتين ٤٩ (هـ) و ٦١ من الاتفاقية، تقرّ الجمعية العمومية ميزانية المنظمة.
- ٣- ووفقاً للمادتين السابعة والتاسعة من النظام المالي، قدم المجلس تقديرات الميزانية الإرشادية لصندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية والصندوق الفرعي لتحقيق الإيرادات لكل سنة من السنوات المالية ٢٠٢٦ و ٢٠٢٧ و ٢٠٢٨، ونظرت الجمعية العمومية في هذه التقديرات.

(ب) - إن الجمعية العمومية، فيما يتعلق بالميزانية العادية*:

تقرر ما يلي:

١- يُصرَّح بموجب هذا القرار بإنفاق المبالغ المبينة في الجدول التالي، بالدولار الكندي، للسنوات المالية ٢٠٢٦ و ٢٠٢٧ و ٢٠٢٨ وفقاً لأحكام النظام المالي، وبما يخضع لأحكام هذا القرار:

تقديرات الميزانية للسنوات 2026-2027-2028
(بالدولارات الكندية)

الهدف/عامل التمكين	2026	2027	2028	Total
أ- ضمان السلامة والأمن لكل رحلة جوية	54,121,000	55,818,000	59,262,000	169,201,000
ب- تحقيق الاستدامة البيئية للطيران	8,021,000	8,403,000	8,935,000	25,359,000
ج- ضمان أن يوفر الطيران للجميع تنقلاً سلساً وميسراً وموثوقاً به	16,528,000	17,140,000	18,274,000	51,942,000
د- عدم ترك أي بلد وراء الركب	3,908,000	4,111,000	4,397,000	12,416,000
هـ- معالجة اتفاقية الطيران المدني الدولي وغيرها من المعاهدات والقوانين واللوائح لجميع التحديات	1,817,000	1,999,000	2,037,000	5,853,000
و- التنمية الاقتصادية للنقل الجوي تضمن تحقيق الازدهار الاقتصادي والرفاه المجتمعي للجميع	5,150,000	5,373,000	5,730,000	16,253,000
الأهداف الاستراتيجية	89,545,000	92,844,000	98,636,000	281,024,000
عوامل التمكين عالية الأولوية	348,000	360,000	374,000	1,082,000
عوامل التمكين الداعمة	30,161,000	31,466,000	32,843,000	94,470,000
الإجمالي	120,054,000	124,670,000	131,853,000	376,577,000
التشغيلية	120,004,045	124,512,456	131,759,850	376,276,352
الرأسمالية	49,955	157,544	93,150	300,648

٢- يُموَّل مجموع الاعتمادات المصرح بها على النحو المبين في الجدول التالي، وفقاً لأحكام النظام المالي:

مصادر التمويل للفترة 2026-2027-2028
(بالدولارات الكندية)

مصدر التمويل	2026	2027	2028	Total
أ) الاشتراكات المقررة على الدول الأعضاء	105,994,000	110,710,000	117,893,000	334,597,000
ب) المبالغ المحوَّلة من فائض الصندوق الفرعي لتحقيق الإيرادات	8,899,667	8,899,667	8,899,667	26,699,000
ج) الاحتياطي التشغيلي	1,400,000	1,300,000	1,300,000	4,000,000
د) المبالغ المسددة/المحوَّلة من صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية	2,760,333	2,760,333	2,760,333	8,281,000
هـ) الإيرادات المتنوعة	1,000,000	1,000,000	1,000,000	3,000,000
المجموع:	120,054,000	124,670,000	131,853,000	376,577,000

وتطلب من المجلس مواصلة عمله فيما يتعلق بالاستدامة المالية للمنظمة وقدرتها على الاستمرارية على المدى الطويل، وتقديم التقارير عن النتائج إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية.

(ج) - إن الجمعية العمومية، فيما يتعلق بتكامل الميزانية العادية:

* يشمل الهدف الاستراتيجي المتمثل في "ضمان السلامة والأمن لكل رحلة جوية" زيادة إضافية يستلزم تخصيصها إجراء استعراض تحديد أولويات شامل من أجل المجالات ذات الأولوية غير الممولة في خطة الأعمال.

إذ تدرك أهمية تعزيز قدرات المنظمة على معالجة الأولويات الناشئة والأدوار والمسؤوليات الموسعة، على النحو الذي كلفتها به الدول الأعضاء؛

وتعرب عن تقديرها مع الإقرار باستعداد الدول الأعضاء لتقديم مساهمة طوعية في صندوق التمويل الاستراتيجي تتجاوز أنصبة اشتراكاتها المقررة للميزانية العادية من أجل دعم تنفيذ خطة الأعمال؛

وتقر بأن يعتمد هذا التمويل الاستراتيجي على أساس جداول أنصبة الاشتراكات المقررة التي وافقت عليها الجمعية العمومية من أجل الميزانية العادية للفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٨، كمساهمة مقترحة في صندوق التمويل الاستراتيجي؛

وتدرك الطابع الطوعي لهذه المساهمات مع التأكيد على أن صندوق التمويل الاستراتيجي يقع خارج نطاق قرار الجمعية العمومية ٣٩-٣١ — " اضطلاع الدول الأعضاء بالالتزامات المالية تجاه المنظمة والإجراءات التي يجب اتخاذها حيال الدول التي لا تقي بتلك الالتزامات "؛

وتشجع الدول الأعضاء على إبلاغ المجلس باعتمادها المساهمة في هذه المبادرة لتسهيل تخطيط وتنفيذ الأنشطة الممولة من صندوق التمويل الاستراتيجي؛

وتحث الدول الأعضاء على الالتزام بتقديم مساهمات طوعية إضافية تتجاوز أنصبة اشتراكاتها المقررة للميزانية العادية، وتسديدها لصندوق التمويل الاستراتيجي عن طريق تقديم خطابات التعهد؛

وتدرك أهمية منح الأمانة العامة المرونة في تخصيص الموارد في مجال السلامة والأمن، باعتباره الشغل الشاغل للدول الأعضاء فيها، والمجالات الأخرى ذات الأولوية في خطة أعمال الإيكوا للفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٨، وتطلب من الأمانة العامة المواظبة على إطلاع المجلس بانتظام على تخصيص هذه الموارد وسأوجه استغلالها.

تؤيد مسألة أن المساهمات، المدرجة أدناه على سبيل الاسترشاد، التي تقدمها الدول الأعضاء إلى صندوق التمويل الاستراتيجي لغرض تمويل الأنشطة الأساسية والأنشطة ذات الأولوية القصوى في خطة الأعمال، يجب أن تخضع لأحكام هذا القرار:

تقديرات صندوق التمويل الاستراتيجي للسنوات ٢٠٢٦-٢٠٢٧-٢٠٢٨
(بالدولارات الكندية)

٢٠٢٦	٢٠٢٧	٢٠٢٨	المجموع
٣ ٥٠٠ ٠٠٠	٣ ٥٠٠ ٠٠٠	٣ ٥٠٠ ٠٠٠	١٠ ٥٠٠ ٠٠٠
هدف مقترح للاسترشاد			

(د) - إن الجمعية العمومية، فيما يتعلق بتقديرات الميزانية الإرشادية الخاصة بصندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية:

إذ تدرك أن تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني تموّل في المقام الأول من الرسوم من تنفيذ مشاريع موكلة إلى الإيكوا لتنفيذها باستخدام أموال من مصادر تمويل خارجية مثل الحكومات وغيرها من المصادر؛

وتدرك أن برنامج تنمية القدرات والتنفيذ لا يمكن تحديده بدرجة عالية من الدقة إلى أن تبت الحكومات المانحة والبلدان المتلقية في مختلف المشاريع وحجم المبالغ التي تتوفر في أي سنة بعينها؛

وتدرك في ضوء الحالة السابقة الذكر أن الأرقام السنوية الصافية لتكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني المبينة أدناه بالدولار الكندي للسنوات ٢٠٢٦ و ٢٠٢٧ و ٢٠٢٨ لا تمثل سوى تقديرات إرشادية للميزانية:

٢٠٢٨	٢٠٢٧	٢٠٢٦
١٣ ٥١٦ ٠٠٠	١٣ ٠٦٥ ٠٠٠	١٢ ٥٢٨ ٠٠٠
تقديرات الميزانية الإرشادية		

وتدرك أن برنامج تنمية القدرات والتنفيذ هو أداة هامة للنهوض بسلامة وأمن وكفاءة واستدامة الطيران المدني؛

وتدرك الظروف التي يواجهها برنامج برنامج تنمية القدرات والتنفيذ في المنظمة وضرورة اتخاذ تدابير إدارية بشكل مستمر؛

وتدرك أنه في حالة انتهت إحدى العمليات الممولة من تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية في أي سنة مالية محددة بعجز مالي، ينبغي تغطية هذا العجز أولاً من الفائض المتراكم في صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية، وسيكون النداء للحصول على التمويل من الميزانية العادية بمثابة الحل الأخير.

تقرر الموافقة على التقديرات الإرشادية لميزانية تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية لبرنامج برنامج تنمية القدرات والتنفيذ على أن تكون أي تعديلات لاحقة على التقديرات الإرشادية للميزانية في إطار تقديرات الميزانية السنوية لتكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية، وذلك وفقاً لأحكام المادة التاسعة من النظام المالي.

(هـ) - إن الجمعية العمومية، فيما يتعلق بتقديرات الميزانية الإرشادية الخاصة بالصندوق الفرعي لتحقيق الإيرادات:

إذ تدرك الدعم المستمر الذي يقدمه المجلس من أجل اضطلاع الأمانة العامة بالأنشطة المدرة للإيرادات بهدف ضمان استدامة المستوى المقترح لمساهمة الصندوق الفرعي لتحقيق الإيرادات في الميزانية العادية؛

وتدرك أنه لا يمكن تحديد تقديرات ميزانية الصندوق الفرعي لتحقيق الإيرادات بدرجة عالية من الدقة إلى حين تأكيد الإيرادات المتوقعة من تقديم الخدمات،

وتدرك بأنه في حالة عجز الأنشطة المدرة للإيرادات عن تحقيق فائض صاف كاف لتحويل المبلغ المطلوب إلى الميزانية العادية، فسيعوض هذا العجز من صندوق رأس المال العامل، فإذا ظل ذلك غير كاف، فسيتعين على الدول الأعضاء سد هذا العجز؛

وتدرك أنه نظراً للوضع المذكور أعلاه، فإن القيم السنوية لصافي ميزانية الصندوق الفرعي لتحقيق الإيرادات المبينة أدناه بالدولار الكندي للأعوام ٢٠٢٦ و ٢٠٢٧ و ٢٠٢٨ تمثل تقديرات الميزانية الإرشادية فقط:

٢٠٢٨	٢٠٢٧	٢٠٢٦
٣٤ ١٨٣ ٠٠٠	٣٢ ٧١٦ ٠٠٠	٣١ ٥٨٣ ٠٠٠
تقديرات الميزانية الإرشادية		

تقرر الموافقة على التقديرات الإرشادية لميزانية الصندوق الفرعي لتحقيق الإيرادات على أن تكون أي تعديلات لاحقة على التقديرات الإرشادية للميزانية في إطار تقديرات الميزانية السنوية للصندوق الفرعي لتحقيق الإيرادات، وذلك وفقاً لأحكام المادة التاسعة من النظام المالي.

القرار ٤٢-٢٨: الاشتراكات المقررة في الصندوق العام للسنوات ٢٠٢٦ و ٢٠٢٧ و ٢٠٢٨

إن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن المبالغ المقررة على الدول الأعضاء للسنوات ٢٠٢٦ و ٢٠٢٧ و ٢٠٢٨ عملاً بالمادة ٦١ من الفصل الثاني عشر من الاتفاقية ستُحدّد وفقاً للجدول المعروضة أدناه.

الدول الأعضاء	مشروع جداول أنصبة الدول المتعاقدة للسنوات ٢٠٢٦ و ٢٠٢٧ و ٢٠٢٨
	%
أفغانستان	0.06
ألبانيا	0.06
الجزائر	0.08
أندورا	0.06
أنغولا	0.06
أنتيغوا وبربودا	0.06
الأرجنتين	0.39
أرمينيا	0.06
أستراليا	1.67
النمسا	0.57
أذربيجان	0.08
جزر البهاما	0.06
البحرين	0.12
بنغلاديش	0.16
بربادوس	0.06
بيلاروس	0.06
بلجيكا	0.64
بليز	0.06
بنن	0.06
بوتان	0.06

0.06	دولة بوليفيا المتعددة القوميات
0.06	البوسنة والهرسك
0.06	بوتسوانا
1.16	البرازيل
0.06	بروناي دار السلام
0.06	بلغاريا
0.06	بوركينا فاسو
0.06	بوروندي
0.06	الرأس الأخضر
0.06	كمبوديا
0.06	الكاميرون
2.54	كندا
0.06	جمهورية أفريقيا الوسطى
0.06	تشاد
0.38	شيلي
16.55	الصين
0.29	كولومبيا
0.06	جزر القمر
0.06	الكونغو
0.06	جزر كوك
0.06	كوستاريكا
0.06	كوت ديفوار
0.06	كرواتيا
0.08	كوبا
0.06	قبرص
0.24	الجمهورية التشيكية
0.06	جمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية
0.06	جمهورية الكونغو الديمقراطية الشعبية
0.41	الدنمارك
0.06	جيبوتي
0.06	دومينيكا
0.06	الجمهورية الدومينيكية
0.06	اكوادور
0.26	مصر
0.06	السلفادور
0.06	غينيا الاستوائية

0.06	أريتريا
0.06	استونيا
0.06	اسواتيني
0.35	اثيوبيا
0.06	فيجي
0.36	فنلندا
3.24	فرنسا
0.06	غابون
0.06	غامبيا
0.06	جورجيا
4.68	ألمانيا
0.06	غانا
0.23	اليونان
0.06	غرينادا
0.06	غواتيمالا
0.06	غينيا
0.06	غينيا بيساو
0.06	غيانا
0.06	هايتي
0.06	هندوراس
0.38	هنغاريا
0.07	آيسلندا
1.18	الهند
0.53	اندونيسيا
0.30	جمهورية إيران الاسلامية
0.10	العراق
0.84	آيرلندا
0.49	اسرائيل
1.99	ايطاليا
0.06	جامايكا
5.25	اليابان
0.06	الأردن
0.13	كازاخستان
0.08	كينيا
0.06	كيريباتي
0.21	الكويت

0.06	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
0.27	لكسمبورج
0.06	مدغشقر
0.06	مالاوي
0.45	ماليزيا
0.06	ملديف
0.06	مالي
0.06	مالطة
0.06	جزر المارشال
0.06	موريتانيا
0.06	موريشيوس
1.00	المكسيك
0.06	ولايات ميكرونيزيا الموحدة
0.06	موناكو
0.06	منغوليا
0.06	مونتينيغرو
0.13	المغرب
0.06	موزامبيق
0.06	ميانمار
0.06	ناميبيا
0.06	ناورو
0.06	نيبال
1.28	مملكة هولندا
0.30	نيوزيلندا
0.06	نيكاراغوا
0.06	النيجر
0.10	نيجيريا
0.06	مقدونيا الشمالية
0.51	النرويج

0.15	عمان
0.13	باكستان
0.06	بالاو
0.16	بنما
0.06	بابوا غينيا الجديدة
0.06	باراغواي
0.19	بيرو
0.30	القليبين
0.63	بولندا
0.36	البرتغال
1.27	قطر
2.30	جمهورية كوريا
0.06	جمهورية مولدوفا
0.25	رومانيا
1.75	الاتحاد الروسي
0.06	رواندا
0.06	سانت كيتس ونيفيس
0.06	سانت لوسيا
0.06	سانت فنسنت وجرينادين
0.06	ساموا
0.06	سان مارينو
0.06	ساو تومي وبرينسيبي
1.04	المملكة العربية السعودية
0.06	السنغال
0.06	صربيا
0.06	سيشل
0.06	سيراليون
0.95	سنغافورة
0.10	سلوفاكيا
0.06	سلوفينيا
0.06	جزر سليمان
0.06	الصومال
0.19	جنوب أفريقيا
0.06	جنوب السودان
1.66	اسبانيا
0.07	سرى لانكا

0.06	السودان
0.06	سورينام
0.58	السويد
0.91	سويسرا
0.06	الجمهورية العربية السورية
0.06	طاجيكستان
0.48	تايلند
0.06	تيمور - ليشتي
0.06	توغو
0.06	تونغا
0.06	ترينيداد وتوباغو
0.06	تونس
1.40	تركيا
0.06	تركمانستان
0.06	توفالو
0.06	أوغندا
0.06	أوكرانيا
1.95	الإمارات العربية المتحدة
3.65	المملكة المتحدة
0.06	جمهورية تنزانيا المتحدة
21.69	الولايات المتحدة
0.06	أوروغواي
0.06	أوزبكستان
0.06	فانواتو
0.06	جمهورية فنزويلا البوليفارية
0.27	فيتنام
0.06	اليمن
0.06	زامبيا
0.06	زيمبابوي
100.00	

القرار ٢٤-٢٩: صندوق رأس المال العامل

إن الجمعية العمومية:

١- إذ تلاحظ:

- أ) أن المجلس قد قدم وفقاً للقرار ٤١-٣٠ تقريراً عن مدى كفاية المستوى المقرر لصندوق رأس المال العامل وعن سلطة الاقتراض المرتبطة به، وأن الجمعية العمومية قد نظرت في هذا الموضوع؛
- ب) أن تراكم الاشتراكات المتأخرة والتأخر في سداد دفع اشتراكات السنة الجارية شكلاً عقبة 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 تعوّل على الالتزام بدفع الاشتراكات حتى في نهاية سنة استحقاق الدفع، وأن التأخير الضار من بعض الدول الأعضاء في الامتثال لالتزاماتها المالية في إطار اتفاقية شيكاغو 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 يستعرض دورياً الوضع المالي للمنظمة ومستوى صندوق رأس المال العامل.

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 ليقرر ما إذا كانت هناك حاجة ملحة لزيادته؛
- ج) أن لا يتجاوز مستوى صندوق رأس المال العامل ١٠ ملايين دولار أمريكي إذا قرر المجلس أن الحاجة تستدعي زيادته، وذلك رهناً 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 يصرّح 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 الدورات العادية للجمعية العمومية تقريراً عما يلي:
 - ١) حالات استخدام صندوق رأس المال العام وسلطة الاقتراض؛

(٢) شرط زيادة أو تخفيض مستوى رأس المال العامل أو سلطة الاقتراض؛

(و) أن القرار ٣٠-٤١ 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 ٣٠-٤٢: إقرار حسابات المنظمة عن السنوات المالية ٢٠٢٢ و ٢٠٢٣ و ٢٠٢٤ والنظر في تقارير المراجعة الخاصة بها

إن الجمعية العمومية:

حيث إن المجلس قد نظر في البيانات المالية للمنظمة وتقارير مراجع الحسابات الخارجي للسنوات المالية ٢٠٢٢ و ٢٠٢٣ و ٢٠٢٤ وقدمها إلى الجمعية العمومية لكي تقوم باستعراضها وإقرارها؛

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

فإن الجمعية العمومية

١- تحيط علماً بتقرير مراجع الحسابات الخارجي غير المشفوع بتحفظ عن البيانات المالية وتعليقات الأمين العام على تقرير مراجع الحسابات الخارجي للسنة المالية ٢٠٢٢؛

٢- تحيط علماً بتقرير مراجع الحسابات الخارجي غير المشفوع بتحفظ عن البيانات المالية وتعليقات الأمين العام على تقرير مراجع الحسابات الخارجي للسنة المالية ٢٠٢٣؛

٣- تحيط علماً بتقرير مراجع الحسابات الخارجي غير المشفوع بتحفظ عن البيانات المالية وتعليقات الأمين العام على تقرير مراجع الحسابات الخارجي للسنة المالية ٢٠٢٤؛

٤- تقرّر البيانات المالية المدققة عن السنة المالية ٢٠٢٢؛

٥- وتقرّر البيانات المالية المدققة عن السنة المالية ٢٠٢٣؛

٦- وتقرّر البيانات المالية المدققة عن السنة المالية ٢٠٢٤.

القرار ٤٢-٣١: تعديل النظام المالي

لما كان المجلس يحترم مكانة الجمعية العمومية باعتبارها الهيئة التي تعتمد ميزانيات ومخصصات المنظمة؛
ولما كان المجلس قادراً على الاجتماع بشكل منتظم لمعالجة المتطلبات والتطورات التي قد تؤثر على المبالغ المخصصة؛
ولما كان المجلس في حاجة إلى المرونة فيما بين دورات الجمعية العمومية لمعالجة التغيرات التي تطرأ على الاحتياجات المالية؛
فإن الجمعية العمومية تقرّر تأكيد تحديثات اللوائح المالية ٢-٢، ٤-٤، ٤-١٠، ٥-٢، ٥-٦، ٥-٨، ٥-٩، ٧-٦، ٩-١،
٢-٩، ٩-٣، ٩-٤، ٩-٥ من النظام المالي؛ وعنوان المادة التاسعة؛ والمادة الخامسة عشرة، عملاً بأحكام اللائحة المالية
١-١٤.

التغييرات المنقحة	النص الجديد المنقح
٢-٢ تخضع أعمال اللجنة المالية للنظام الداخلي الذي يضعه المجلس للنظام الداخلي للجان المجلس الدائمة.	تخضع أعمال اللجنة المالية للنظام الداخلي للجان المجلس الدائمة.
٤-٤ تقسم تقديرات الأمين العام للميزانية العادية بحسب الأهداف الاستراتيجية والاستراتيجيات الداعمة عوامل التمكين، ويمكن أن تشمل أي هدف آخر أو استراتيجية أخرى فيما يتعلق بهيكل الإدارة القائمة على النتائج في خطة الأعمال.	٤-٤ تقسم تقديرات الأمين العام للميزانية العادية بحسب الأهداف الاستراتيجية والاستراتيجيات الداعمة عوامل التمكين فيما يتعلق بهيكل الإدارة القائمة على النتائج في خطة الأعمال.
١٠-٤ تصوت الجمعية العمومية على قرار الميزانية وتعتمده، وفقاً للتعريف الوارد في المادة ٧-٤ (ج)، بحسب الأهداف الاستراتيجية والاستراتيجيات الداعمة وعوامل التمكين وأي هدف آخر أو استراتيجية أخرى فيما يتعلق بهيكل الإدارة القائمة على النتائج في خطة الأعمال، وحسب الاعتماد الإجمالي المصرح به.	١٠-٤ تصوت الجمعية العمومية على قرار الميزانية وتعتمده، وفقاً للتعريف الوارد في المادة ٧-٤ (ج)، بحسب الأهداف الاستراتيجية والاستراتيجيات الداعمة وعوامل التمكين فيما يتعلق بهيكل الإدارة القائمة على النتائج في خطة الأعمال، وحسب الاعتماد الإجمالي المصرح به.
٢-٥ يجوز للمجلس أن يوافق على اعتمادات لأي سنة مالية تتجاوز قيمة الميزانية التي أقرتها الجمعية العمومية كالتالي: (أ) في حدود مبلغ لا يتجاوز ٢ في المائة من الاعتماد الإجمالي المصرح به بالنسبة إلى السنة الأولى التالية لإقرار الميزانية، و٤ في المائة من الاعتماد الإجمالي المصرح به بالنسبة إلى السنة الثانية، و٢ في المائة من الاعتماد الإجمالي المصرح به بالنسبة إلى السنة الثالثة، وذلك لتغطية النفقات غير المنظورة والإلزامية، خلاف تلك المحددة في القاعدة ٥-٢ (ب) و(ج)؛ (ب) وفي حدود ٢ في المائة من مجموع الاعتماد السنوي للمشاريع العاجلة الجديدة، لبلوغ الأهداف الاستراتيجية، والتي لا ترد في إطار الميزانية المعتمدة؛	٢-٥ يجوز للمجلس أن يوافق على اعتمادات لأي سنة مالية تتجاوز قيمة الميزانية التي أقرتها الجمعية العمومية كالتالي: (أ) في حدود مبلغ لا يتجاوز ٢ في المائة من الاعتماد الإجمالي المصرح به بالنسبة إلى السنة الأولى التالية لإقرار الميزانية، و٤ في المائة من الاعتماد الإجمالي المصرح به بالنسبة إلى السنة الثانية، و٢ في المائة من الاعتماد الإجمالي المصرح به بالنسبة إلى السنة الثالثة، وذلك لتغطية النفقات غير المنظورة والإلزامية، خلاف تلك المحددة في القاعدة ٥-٢ (ب) و(ج)؛ (ب) وفي حدود ٢ في المائة من مجموع الاعتماد السنوي للمشاريع العاجلة الجديدة، لبلوغ الأهداف الاستراتيجية، والتي لا ترد في إطار الميزانية المعتمدة؛

النص الجديد المنقّح	التغييرات المنقّحة
ج) وبصرف النظر عن أحكام الفقرتين (أ) و(ب) أعلاه، في حدود المبلغ الذي تتجاوز به الإيرادات المتفرقة الفعلية لأي سنة مالية أو أكثر لم تعرض بعد على الجمعية العمومية، مبلغ الإيرادات الذي أخذته الجمعية العمومية في الحسبان عند إقرار الاعتمادات لتلك السنة الواحدة أو أكثر لتمويل الإنفاق على المشاريع المتعلقة بإنجاز الجزء من خطة أعمال المنظمة المتعلقة بأنشطة الميزانية العادية على نحو يتسم بالكفاءة.	ج) وبصرف النظر عن أحكام الفقرتين (أ) و(ب) أعلاه، في حدود المبلغ الذي تتجاوز به الإيرادات المتفرقة الفعلية لأي سنة مالية أو أكثر لم تعرض بعد على الجمعية العمومية، مبلغ الإيرادات الذي أخذته الجمعية العمومية في الحسبان عند إقرار الاعتمادات لتلك السنة الواحدة أو أكثر لتمويل الإنفاق على المشاريع المتعلقة بإنجاز الجزء من خطة أعمال المنظمة المتعلقة بأنشطة الميزانية العادية على نحو يتسم بالكفاءة.
٥-٦ يجوز ترحيل رصيد الاعتمادات غير المنفقة في أي سنة مالية إلى السنة المالية التالية بموجب سلطة الأمين العام، وذلك في حدود ١٠ في المائة من الاعتماد المخصص لكل هدف استراتيجي وعامل التمكين صوتت عليه الجمعية العمومية واعتمدته، وأي مبلغ يتجاوز هذه النسبة المئوية بموجب سلطة المجلس، وبغض النظر عن سلطته بموجب المادة ٥-٩. ولا يتجاوز مجموع الاعتمادات المنفقة والمرحلة إجمالي الاعتماد المصرّح به زائداً المبالغ المرحلة من السنة السابقة. ويُغى أي رصيد لم ينفق من الاعتمادات وكذلك الاعتمادات التي لم تُرحل إلى السنة التالية.	٥-٦ يجوز ترحيل رصيد الاعتمادات غير المنفقة في أي سنة مالية إلى السنة المالية التالية بموجب سلطة الأمين العام، وذلك في حدود ١٠ في المائة من الاعتماد المخصص لكل هدف استراتيجي أو استراتيجية داعمة وعامل التمكين أو أي استراتيجية أو هدف آخر صوتت عليه الجمعية العمومية واعتمدته، وأي مبلغ يتجاوز هذه النسبة المئوية بموجب سلطة المجلس، وبغض النظر عن سلطته بموجب المادة ٥-٩. ولا يتجاوز مجموع الاعتمادات المنفقة والمرحلة إجمالي الاعتماد المصرّح به زائداً المبالغ المرحلة من السنة السابقة. ويُغى أي رصيد لم ينفق من الاعتمادات وكذلك الاعتمادات التي لم تُرحل إلى السنة التالية.
٥-٨ يجوز للأمين العام أن ينقل أموالاً بين النتائج الاستراتيجية ضمن كل هدف استراتيجي.	٥-٨ يجوز للأمين العام أن ينقل أموالاً بين النتائج الاستراتيجية ضمن كل هدف استراتيجي.
٥-٩ يجوز للأمين العام أن ينقل أموالاً من أحد الأهداف الاستراتيجية أو أحد عوامل التمكين التي صوتت عليها الجمعية العمومية واعتمدتها إلى عنصر آخر بما لا يتجاوز ٢٠ في المائة من الاعتمادات السنوية لكل هدف استراتيجي أو أحد عوامل التمكين يجري من أجله هذا النقل. أما نقل الأموال التي تتجاوز هذه النسبة فيما بين الأهداف الاستراتيجية أو عوامل التمكين فيجوز أن يجريه الأمين العام بموافقة مسبقة من المجلس بعد الحصول على مشورة اللجنة المالية. وتُبلغ الجمعية العمومية بكل عمليات نقل الأموال، بما فيها تلك التي تندرج ضمن سلطة الأمين العام.	٥-٩ يجوز للأمين العام أن ينقل أموالاً من أحد الأهداف الاستراتيجية أو أحد عوامل التمكين أو من إحدى الاستراتيجيات الداعمة إلى أخرى أو من أي استراتيجية أو هدف آخر التي صوتت عليها الجمعية العمومية واعتمدتها إلى عنصر آخر بما لا يتجاوز ٢٠ في المائة من الاعتمادات السنوية لكل هدف استراتيجي أو أحد عوامل التمكين أو استراتيجية داعمة أو استراتيجية أو هدف آخر يجري من أجله هذا النقل. أما نقل الأموال التي تتجاوز هذه النسبة فيما بين الأهداف الاستراتيجية أو عوامل التمكين أو الاستراتيجيات الداعمة أو استراتيجية أو هدف آخر فيجوز أن يجريه الأمين العام بموافقة مسبقة من المجلس بعد الحصول على مشورة اللجنة المالية. وتُبلغ الجمعية العمومية بكل عمليات نقل الأموال، بما فيها تلك التي تندرج ضمن سلطة الأمين العام.

النص الجديد المنقح	التغييرات المنقحة
٦-٧ يُقَيّد الدخل بما في ذلك الفوائد المصرفية التي يحصلها أي صندوق لحساب ذلك الصندوق، باستثناء: (أ) دخل الاستثمارات والفوائد المصرفية الذي يحصله الصندوق العام وصندوق رأس المال العامل تُقَيّد لصالح الصندوق العام كإيرادات متفرقة؛ (ب) دخل الاستثمارات والفوائد المصرفية الذي تحصله الصناديق المنشأة لتمويل برنامج التعاون الفني تنمية القدرات والتشغيل تُقَيّد لصالح صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية أو للجهة الممولة، حسبما هو محدد في الاتفاق مع الجهة الممولة.	٦-٧ يُقَيّد الدخل بما في ذلك الفوائد المصرفية التي يحصلها أي صندوق لحساب ذلك الصندوق، باستثناء: (أ) دخل الاستثمارات والفوائد المصرفية الذي يحصله الصندوق العام وصندوق رأس المال العامل تُقَيّد لصالح الصندوق العام كإيرادات متفرقة؛ (ب) دخل الاستثمارات والفوائد المصرفية الذي تحصله الصناديق المنشأة لتمويل برنامج التعاون الفني تنمية القدرات والتشغيل تُقَيّد لصالح صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية أو للجهة الممولة، حسبما هو محدد في الاتفاق مع الجهة الممولة.
المادة التاسعة - تنمية القدرات والتنفيذ	المادة التاسعة - التعاون الفني تنمية القدرات والتنفيذ
١-٩ وافقت الجمعية العمومية على مشاركة المنظمة في برامج تنمية القدرات والتنفيذ (CDIP) الممولة حصرياً من موارد من خارج الميزانية. ووفقاً للمادة ١-٧، يأذن المجلس بإنشاء ما يلزم من الصناديق اللازمة لإدارة برنامج تنمية القدرات والتنفيذ. وبما يتسق مع المادة ٢-٧، يجوز للأمين العام أن يستحدث ويدير هذه الصناديق دعماً لبرنامج تنمية القدرات والتنفيذ. وفقاً لأحكام هذا النظام المالي القابلة للتطبيق عليها، ومع إيلاء الاعتبار الواجب لمتطلبات المنظمات والحكومات والكيانات الأخرى التي تقدم تلك الأموال.	١-٩ وافقت الجمعية العمومية على مشاركة المنظمة في برامج التعاون الفني تنمية القدرات والتنفيذ (CDIP) الممولة حصرياً من موارد من خارج الميزانية. ووفقاً للمادة ١-٧، يأذن المجلس بإنشاء ما يلزم من الصناديق اللازمة لإدارة برامج التعاون الفني برنامج تنمية القدرات والتنفيذ. وبما يتسق مع المادة ٢-٧، يجوز للأمين العام أن يستحدث ويدير هذه الصناديق دعماً لبرنامج التعاون الفني تنمية القدرات والتنفيذ. وفقاً لأحكام هذا النظام المالي القابلة للتطبيق عليها، ومع إيلاء الاعتبار الواجب لمتطلبات المنظمات والحكومات والكيانات الأخرى التي تقدم تلك الأموال.
٢-٩ يدرج الأمين العام في التقرير السنوي إلى المجلس معلومات عن تنفيذ برنامج تنمية القدرات والتنفيذ. ويقدم المجلس بدوره تقريراً إلى الجمعية العمومية عن تنفيذ المنظمة لبرنامج تنمية القدرات والتنفيذ.	٢-٩ يدرج الأمين العام في التقرير السنوي إلى المجلس معلومات عن تنفيذ برامج التعاون الفني برنامج تنمية القدرات والتنفيذ هذه. ويقدم المجلس بدوره تقريراً إلى الجمعية العمومية عن تنفيذ المنظمة لبرامج التعاون الفني لبرنامج تنمية القدرات والتنفيذ.
٣-٩ تتحمل المنظمات والحكومات والكيانات الأخرى التي تقدم الأموال تكلفة إدارة وتشغيل برنامج تنمية القدرات والتنفيذ، على أساس تكاليف التنفيذ التقديرية التي ستتحملها المنظمة، رهناً بأحكام المادة ٧-٧، وتُدار من خلال الصندوق وتكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية.	٣-٩ تتحمل المنظمات والحكومات والكيانات الأخرى التي تقدم الأموال للتعاون الفني تكلفة إدارة وتشغيل برنامج المنظمة للتعاون الفني برنامج تنمية القدرات والتنفيذ وتدار هذه البرامج من خلال صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية. وتُحدد الرسوم الإدارية على أساس التكاليف-تكاليف التنفيذ التقديرية التي ستتحملها المنظمة لتنفيذ المشروع، رهناً بأحكام المادة ٧-٧، وتُدار من خلال الصندوق وتكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية.

النص الجديد المنقّح	التغييرات المنقّحة
٩-٤ يدير الأمين العام الأموال التي تتلقاها المنظمة نتيجة تلك الرسوم بموجب الأحكام الواجبة للتطبيق في هذا النظام المالي، وعن طريق صندوق موحد لتكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية يُستخدم لتغطية التكلفة الكاملة لإدارة برنامج المنظمة في مجال التعاون الفني تنمية القدرات والتنفيذ وتشغيلها ودعمها.	٩-٤ يدير الأمين العام الأموال التي تتلقاها المنظمة، نتيجة تلك الرسوم، بموجب الأحكام الواجبة للتطبيق في هذا النظام المالي، وعن طريق صندوق موحد لتكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية يُستخدم لتغطية التكلفة الكاملة لإدارة برنامج المنظمة في مجال التعاون الفني تنمية القدرات والتنفيذ وتشغيلها ودعمها.
٩-٥ تُقدم التقديرات المالية لصندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية التي يوافق عليها المجلس مع الميزانية العادية إلى الجمعية العمومية. وتنتظر الجمعية العمومية في تلك التقديرات وتعتمدها. ويجري الأمين العام من التعديلات للتقديرات المعتمدة ما قد يكون مطلوباً خلال فترة الميزانية المعنية ضماناً لتقديم خدمات إدارية وخدمات دعم وافية إلى برنامج تنمية القدرات والتنفيذ الذي تضطلع به المنظمة، وذلك ضمن أحكام هذا النظام المالي وفي حدود الموارد الخارجة عن الميزانية التي قُدمت إلى المنظمة لهذا الغرض، ويقدم تقريراً عن ذلك إلى اللجنة المالية ولجان التعاون الفني ودعم التنفيذ. وكل تعديل في التكاليف الإدارية والتشغيلية العادية خلال السنة يزيد على نسبة ٥ في المائة من المبلغ الذي تقرّه الجمعية العمومية، أو الذي اعتمده سابقاً المجلس بموجب هذا النظام، يُبلغ به المجلس كما أن أي زيادة في الفائض بنسبة ١٠ في المائة ستخضع لموافقة المجلس المسبقة.	٩-٥ بعد أن تستعرض لجنة التعاون الفني واللجنة المالية تُقدم التقديرات المالية لصندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية التي يوافق عليها المجلس وتُقدم مع الميزانية العادية إلى الجمعية العمومية. وتنتظر الجمعية العمومية في تلك التقديرات وتعتمدها. ويجري الأمين العام من التعديلات للتقديرات المعتمدة ما قد يكون مطلوباً خلال فترة الميزانية المعنية ضماناً لتقديم خدمات إدارية وخدمات دعم وافية إلى برنامج التعاون الفني تنمية القدرات والتنفيذ التي الذي تضطلع بها المنظمة، وذلك ضمن أحكام هذا النظام المالي وفي حدود الموارد الخارجة عن الميزانية التي قُدمت إلى المنظمة لهذا الغرض، ويقدم تقريراً عن ذلك إلى اللجنة المالية ولجان التعاون الفني ودعم التنفيذ. وكل تعديل في التكاليف الإدارية والتشغيلية العادية خلال السنة يزيد على نسبة ٥ في المائة من المبلغ الذي تقرّه الجمعية العمومية، أو الذي اعتمده سابقاً المجلس بموجب هذا النظام، يُبلغ به المجلس كما أن أي زيادة في الفائض بنسبة ١٠ في المائة ستخضع لموافقة المجلس المسبقة.
المادة الخامسة عشرة - التعاريف	المادة الخامسة عشرة - التعاريف
"المساءلة" تعني الالتزام تجاه طرف آخر بـ (١) إثبات أن العمل قد تم وفقاً للقواعد والمعايير المعمول بها في ظل تفويض السلطة المناسب، و (٢) تقديم معلومات عادلة ودقيقة عن نتائج الأداء فيما يتعلق بالأدوار و/أو الخطط المفوضة.	"المساءلة" تعني الالتزام تجاه طرف آخر بـ (١) إثبات أن العمل قد تم وفقاً للقواعد والمعايير المعمول بها في ظل تفويض السلطة المناسب، و (٢) تقديم معلومات عادلة ودقيقة عن نتائج الأداء فيما يتعلق بالأدوار و/أو الخطط المفوضة.
يقصد بـ "عوامل التمكين" إما العوامل الشاملة الحاسمة التي تساند في تحقيق الأهداف الاستراتيجية (عوامل التمكين ذات الأولوية العالية)؛ أو أنشطة الدعم التي تسهل تحقيق الأهداف الاستراتيجية أو تساهم في تسريع تقدم أولويات الإيكو الرفيعة المستوى (عوامل التمكين الداعمة).	يقصد بـ "عوامل التمكين" إما العوامل الشاملة الحاسمة التي تساند في تحقيق الأهداف الاستراتيجية (عوامل التمكين ذات الأولوية العالية)؛ أو أنشطة الدعم التي تسهل تحقيق الأهداف الاستراتيجية أو تساهم في تسريع تقدم أولويات الإيكو الرفيعة المستوى (عوامل التمكين الداعمة).

التغييرات المنقحة	النص الجديد المنقح
"الأهداف الاستراتيجية" تعني المبادئ التوجيهية للنتائج التي تسعى الإيكاو إلى تحقيقها، وتشكل الأساس لجميع برامج المنظمة ومشاريعها وأنشطتها الوحدات التي تقسم عليها العناصر البرنامجية الخاصة بخطة الأعمال.	"الأهداف الاستراتيجية" تعني المبادئ التوجيهية للنتائج التي تسعى الإيكاو إلى تحقيقها، وتشكل الأساس لجميع برامج المنظمة ومشاريعها وأنشطتها.
"الاستراتيجيات الداعمة" تعني جميع الأنشطة التنظيمية والإدارية الواردة في الميزانية العادية.	

القرار ٤٢-٣٢: تعيين المراجع الخارجي للحسابات

إن الجمعية العمومية:

١- إذ 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 المقدمة من الدول الأعضاء في ٢٠٢٤، ووافق في ٢٠٢٥/٣/١٠ على تعيين السيد بيير موسكوفيتشي مراجعاً خارجياً لحسابات الإيكاو للسنوات المالية ٢٠٢٦ و ٢٠٢٧ و ٢٠٢٨، وفقاً للمادة ١٣-١ من النظام المالي للمنظمة.

٢- تعرب عن خالص تقديرها لرئيس مكتب تدقيق الحسابات الفيدرالي السويسري، السيد ميشيل إويسو ثم من بعده السيد باسكال ستيرنيمان، لما قدماه للمنظمة من خدمات رفيعة المستوى في منصب المراجع الخارجي لحساباتها (لفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٥)، ولما قدماه أثناء تلك الفترة من مساعدة تعاونية فعالة لمسؤولي الإيكاو وهيئاتها؛

٣- تؤكد: القرار الذي اتخذته المجلس بتعيين السيد بيير موسكوفيتشي ، مراجعاً خارجياً لحسابات الإيكاو للسنوات المالية ٢٠٢٦ و ٢٠٢٧ و ٢٠٢٨.

-انتهى-

ليست للبيع
طُبعت في الإيكاو