

الطبعة المؤقتة

أكتوبر ٢٠٢٢

القرارات

التي اعتمدها الجمعية العمومية



الجمعية العمومية — الدورة الحادية والأربعون

مونتريال، ٩/٢٧ — ٢٠٢٢/١٠/٧

منظمة الطيران المدني الدولي

القرارات المعتمدة خلال الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية

الطبعة المؤقتة

المحتويات

القرار	الصفحة
١-٤١	مخالفة جمهورية بيلاروس لاتفاقية الطيران المدني الدولي
٢-٤١	مخالفات الاتحاد الروسي لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي
٣-٤١	عمليات إطلاق الصواريخ غير المعلنة من جانب جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية.....
٤-٤١	البيان المؤدّ بسياسات الإيكاو المستمرة في المجال القانوني.....
٥-٤١	ذكرى مرور ٧٥ عاماً على إنشاء اللجنة القانونية التابعة لمنظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو)
٦-٤١	تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية.....
٧-٤١	دعم سياسة الإيكاو بشأن مسائل طيف الترددات اللاسلكية.....
٨-٤١	البيان المؤدّ بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة لوضع نُظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية.....
٩-٤١	الوافدون الجدد.....
١٠-٤١	البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة المتصلة تحديداً بالملاحة الجوية.....
١١-٤١	الإعلان بشأن تسهيلات النقل الجوي تأكيداً للالتزام العالمي بتمكين قطاع الطيران من التعافي الآمن والفعال من جائحة فيروس كورونا وليصبح أكثر قدرة على الصمود في المستقبل
١٢-٤١	المحافظة على الصحة والحفاظ على نقل جوي آمن خلال حالات طوارئ الصحة العامة التي تؤثر على السفر جواً
١٣-٤١	استراتيجية الحد من مخاطر الكوارث وآليات التصدي لها في قطاع الطيران
١٤-٤١	تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم
١٥-٤١	تيسير الانتقال بخدمات الطيران المدني الدولي.....
١٦-٤١	إعداد وتنفيذ أحكام خاصة بالتسهيلات - مكافحة الاتجار بالبشر
١٧-٤١	بيان مؤدّ بشأن سياسات الإيكاو المستمرة فيما يتعلق بالتسهيلات.....

القرار	الصفحة
١٨-٤١	البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران 60
١٩-٤١	معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني..... 75
٢٠-٤١	البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي 77
٢١-٤١	بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ 94
٢٢-٤١	البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا) 105
٢٣-٤١	زيادة كفاءة المنظمة وفعاليتها..... 112
٢٤-٤١	مساهمة الطيران في خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ 116
٢٥-٤١	البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو في مجال التعاون الفني والمساعدة الفنية 118
٢٦-٤١	"برنامج الإيكاو للمساواة بين الجنسين": تعزيز مشاركة المرأة في قطاع الطيران العالمي..... 127
٢٧-٤١	البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي 130
٢٨-٤١	ميزانيات السنوات ٢٠٢٣-٢٠٢٤-٢٠٢٥ 147
٢٩-٤١	الاشتراكات المقررة في الصندوق العام للسنوات ٢٠٢٣ و ٢٠٢٤ و ٢٠٢٥..... 149
٣٠-٤١	صندوق رأس المال العامل..... 155
٣١-٤١	تعديل النظام المالي 156
٣٢-٤١	إقرار حسابات المنظمة عن السنوات المالية ٢٠١٩ و ٢٠٢٠ و ٢٠٢١ 168
٣٣-٤١	والنظر في تقارير المراجعة الخاصة بها تعيين المراجع الخارجي للحسابات..... 169

القرارات المعتمدة خلال الدورة الأربعين للجمعية العمومية

الطبعة المؤقتة

القرار ٤١-١: مخالفة جمهورية بيلاروس لاتفاقية الطيران المدني الدولي

إن الجمعية العمومية:

إذ تشير إلى قرار مجلس الإيكاو الصادر في ٢٧/٥/٢٠٢١ بشأن واقعة رحلة رايان إير رقم ٤٩٧٨ في المجال الجوي لبيلاروس يوم ٢٣/٥/٢٠٢١؛

وبعد الاطلاع على تقرير فريق التحقيق لتقصي الحقائق (FFIT) الذي شكله الأمين العام عملاً بقرار مجلس الإيكاو، وإذ تضع في اعتبارها أحكام ومبادئ اتفاقية الطيران المدني الدولي، بينما يظل الهدف الأساسي للإيكاو هو ضمان سلامة وأمن الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم؛

وتأخذ في الاعتبار الأهمية القصوى للمحافظة على سلامة الطيران المدني الدولي على النحو المنصوص عليه في "اتفاقية الطيران المدني الدولي" وملاحقها؛

وتشير إلى أن مجلس الإيكاو قد قرر في ١٨/٧/٢٠٢٢، بناءً على الحقائق التي أثبتتها فريق التحقيق لتقصي الحقائق، أن عدداً من كبار المسؤولين في حكومة بيلاروس قد شاركوا عن قصد أو تورطوا في تقديم معلومات عن تهديد كاذب بوجود قنبلة على متن طائرة رحلة رايان إير رقم ٤٩٧٨ مما أدى إلى تحويل مسارها للهبوط في مطار مينسك؛

وتشير كذلك إلى أن مجلس الإيكاو قد خلص بقلق بالغ إلى أنه بناءً على الحقائق التي أثبتتها فريق التحقيق لتقصي الحقائق، فإن سلامة رحلة رايان إير رقم ٤٩٧٨ قد تعرضت للخطر عندما تم إبلاغ طاقم الطائرة بتهديد كاذب بوجود قنبلة بناءً على تعليمات من كبار المسؤولين الحكوميين في بيلاروس، وأن ما قامت به حكومة بيلاروس بارتكابها فعلاً من أفعال التدخل غير المشروع عرّض للخطر عمداً سلامة وأمن رحلة رايان إير رقم ٤٩٧٨ وأرواح جميع من كانوا على متنها إنما يشكل انتهاكاً صارخاً وخطيراً لـ "اتفاقية الطيران المدني الدولي"؛

وتشير إلى أن استخدام الطيران المدني من قبل أي دولة لأي غرض يتعارض مع أهداف اتفاقية الطيران المدني الدولي إنما يتنافى مع روح الاتفاقية المذكورة وديباجتها وكذلك مع المادة الرابعة منها؛

وتأخذ في الاعتبار أن مجلس الإيكاو قد قرر كذلك عرض هذه المسألة على الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو، وفقاً للمادة ٥٤ (ك) من "اتفاقية الطيران المدني الدولي"؛

١- تؤيد قرار مجلس الإيكاو، أنه استناداً إلى الاستنتاجات التي خلص إليها تقرير فريق التحقيق لتقصي الحقائق، فإن ما قامت به حكومة بيلاروس من المشاركة عن علم أو التورط في تقديم معلومات عن تهديد كاذب بوجود قنبلة على متن طائرة رحلة رايان إير رقم ٤٩٧٨ مما أدى إلى تحويل مسارها للهبوط في مطار مينسك، وبالتالي تعريض سلامة وأمن طائرة ركاب تجارية وحياة جميع من كانوا على متنها للخطر عمداً، يشكل استخداماً للطيران المدني من جانب بيلاروس لغرض يتنافى مع أهداف اتفاقية الطيران المدني الدولي، وهو ما يعد انتهاكاً صارخاً وخطيراً للمادة الرابعة من الاتفاقية؛

- ٢- **تدين** ما قامت به حكومة جمهورية بيلاروس بارتكابها فعلاً من أفعال التدخل غير المشروع عرّض للخطر عمداً سلامة وأمن رحلة رايان إير رقم ٩٧٨ ٤ وأرواح جميع من كانوا على متنها؛
- ٣- **تعرب عن استيائها** من أن جمهورية بيلاروس، على الرغم من إخطارها بمخالفتها للمادة الرابعة من "اتفاقية الطيران المدني الدولي"، لم تتخذ الإجراءات الملائمة في غضون مدة معقولة بعد إخطارها بوقوع المخالفة؛
- ٤- **تدعو** بصفة عاجلة جمهورية بيلاروس إلى اتخاذ الإجراءات الملائمة بالنظر إلى هذه المخالفة للمادة الرابعة من "اتفاقية الطيران المدني الدولي"؛
- ٥- **تطلب** إلى المجلس إبقاء هذه المسألة قيد نظره وتقديم تقرير عنها إلى الجمعية العمومية حسب الاقتضاء؛
- ٦- **تكلف** الأمين العام بأن يوجه على الفور عناية جميع الدول المتعاقدة إلى هذا القرار .

القرار ٤١-٢: مخالفات الاتحاد الروسي لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي

إن الجمعية العمومية

إذ نظرت في البند المتعلق بمخالفات الاتحاد الروسي لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي،

وإذ تذكر بأن الجمعية العامة للأمم المتحدة أكدت مجدداً، لدى اعتماد القرار A/ES-11/L.1 بشأن العدوان على أوكرانيا، التزامها بسيادة أوكرانيا واستقلالها ووحدتها وسلامة أراضيها، وشجبت بأشد العبارات العدوان الذي شنه الاتحاد الروسي ضد أوكرانيا في انتهاك لمبادئ ميثاق الأمم المتحدة؛

وإذ تأخذ في الاعتبار أحكام ومبادئ اتفاقية الطيران المدني الدولي وأن الهدف الأساسي للإيكاو هو ضمان سلامة الطيران المدني الدولي في أرجاء العالم؛

وبالنظر إلى الأهمية القصوى للحفاظ على سلامة الطيران المدني الدولي، وإلى أنه بمجرد أن تعتمد دولة متعاقدة إلى تسجيل طائرة، يقع عليها عدد من الالتزامات المتصلة بالسلامة، بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي وملاحقها؛

وإذ تشير إلى أن مجلس الإيكاو أدان، في ٢٥/٢/٢٠٢٢، انتهاك السلامة الإقليمية لأوكرانيا وسيادتها، بما في ذلك مجالها الجوي، وهو ما يتنافى وأحكام المادة ١ من اتفاقية الطيران المدني الدولي، وحث الاتحاد الروسي على الوقف الفوري لأنشطته غير المشروعة ضماناً لسلامة وأمن الطيران المدني الدولي في جميع المناطق المتضررة والوفاء بالتزاماته بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي؛

وإذ تشير إلى أن الإيكاو أكدت في ١٥/٦/٢٠٢٢ وجود شاغل بارز من شواغل السلامة لم يُحل من جانب الاتحاد الروسي، وأن مجلس الإيكاو نظر، في ٢٢/٦/٢٠٢٢، في ورقة عمل قدمتها ١٩ دولة من الدول الأعضاء في مجلس الإيكاو، فضلاً عن مخالفة المادة ١ من الاتفاقية والمخالفات المبينة لأحكام المواد ١٨ و ١٩ و ٢٩ و ٣١ المتصلة بازدواجية تسجيل الطائرات من جانب الاتحاد الروسي بما يسمح بتشغيل تلك الطائرات دون شهادات صحيحة لصلاحية الطيران. وإلى أن المجلس دعا، بهذا الخصوص، الاتحاد الروسي إلى الوقف الفوري لتلك المخالفات لأحكام الاتفاقية والتعجيل بتقويمها؛

وحيث إنَّ الاتحاد الروسي لم يتخذ الإجراءات الملائمة ضمن مهلة زمنية معقولة بعد الإبلاغ عن المخالفات، على الرغم من الإدانات الشديدة من طرف المجلس والدعوات التي وجهها للامتثال لاتفاقية الطيران المدني الدولي؛

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

تقرر ما يلي:

١- **تؤيد** قرار مجلس الإيكاو بأن قيام الاتحاد الروسي بانتهاك السلامة الإقليمية لأوكرانيا وسيادتها، بما في ذلك مجالها الجوي، والتسجيل المزدوج للطائرات بما يسمح بتشغيل تلك الطائرات دون شهادات صحيحة لصلاحية الطيران، يشكلان مخالفات للمواد ١ و ١٨ و ١٩ و ٢٩ و ٣١ من اتفاقية الطيران المدني الدولي، وهو قرار يتماشى والمادة ٥٤ (ك)؛

٢- **تشجب** مواصلة الاتحاد الروسي ارتكاب تلك المخالفات للمواد ١ و ١٨ و ١٩ و ٢٩ و ٣١ من اتفاقية الطيران المدني الدولي، متجاهلاً ما أبداه مجلس الإيكاو من شواغل وإدانات؛

٣- **تدين** قيام الاتحاد الروسي بانتهاك سيادة المجال الجوي لأوكرانيا والتسجيل المزدوج للطائرات بما يسمح بتشغيل تلك الطائرات دون شهادة صلاحية طيران صحيحة، وهو ما يشكل مخالفات لاتفاقية الطيران المدني الدولي وتهديدا خطيرا لسلامة وأمن الطيران المدني الدولي؛

٤- **توجه** نداءً عاجلاً إلى الاتحاد الروسي لوقف الإجراءات التي تنطوي على مخالفات لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي حتى يمتثل امتثالاً صارماً لأحكام الاتفاقية وملاحقها؛

٥- **توجه** نداءً عاجلاً إلى الاتحاد الروسي لحل المسائل المتعلقة بالطائرات المستأجرة المسجلة في الدول المتعاقدة الأخرى والتي أعيد تسجيلها في الاتحاد الروسي، ومنع تشغيل تلك الطائرات دون شهادات صلاحية طيران صحيحة، بغية تقويم المخالفات للمواد ١٨ و ١٩ و ٢٩ و ٣١ من اتفاقية الطيران المدني الدولي؛

٦- **تطلب** إلى المجلس أن يُبقي هذه المسألة قيد نظره ويرفع تقارير إلى الجمعية العمومية حسب الاقتضاء؛

٧- **توجه** الأمين العام إلى استرعاء اهتمام جميع الدول المتعاقدة فوراً لهذا القرار .

القرار ٤١-٣: عمليات إطلاق الصواريخ غير المعلنة من جانب جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية

إن الجمعية العمومية

إذ نظرت في البند المتعلق بعمليات إطلاق الصواريخ غير المعلنة من جانب جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية؛

وتذكّر بقرار الجمعية العمومية رقم ٣٢-٦ بشأن سلامة الملاحة؛

وتذكّر بأن مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة قد طالب جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية، بموجب الفصل الثامن من "ميثاق الأمم المتحدة"، بالامتناع عن القيام بأي عملية إطلاق للصواريخ باستخدام تكنولوجيا الصواريخ الباليستية، وأدان بشدة إقدام جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية على القيام بذلك، ما يشكل انتهاكاً وتجاهلاً لسافراً لقرارات مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة أرقام ١٧١٨ (٢٠٠٦) و ٢٠٨٧ (٢٠١٣) و ٢٢٧٠ (٢٠١٦) و ٢٣٢١ (٢٠١٦) و ٢٣٧١ (٢٠١٧)، من ضمن قرارات أخرى؛

ومع مراعاة أحكام ومبادئ "اتفاقية الطيران المدني الدولي"، بينما يظل الهدف الرئيسي للإيكافو هو ضمان سلامة الطيران المدني الدولي حول العالم؛

وبالنظر إلى الأهمية القصوى التي يتسم بها التنسيق مع كافة الأطراف المعنية بشأن الأنشطة التي يُحتمل أن تشكل خطورةً على الطائرات المدنية (الملحق الحادي عشر — "خدمات الحركة الجوية")، وضرورة تعميم المعلومات على النحو الواجب متى لم يكن هناك مفر من إنشاء المناطق المحرمة أو المقيدة أو مناطق الخطر (الملحق الخامس عشر — "خدمات معلومات الطيران")، وأهمية التنفيذ الفعال للبند المتعلقة بهذه المسألة والواردة في وثيقة "إجراءات خدمات الملاحة الجوية - إدارة معلومات الطيران" (Doc 10066)؛

ومع ملاحظة أن مجلس الإيكافو قد أعرب في ٢٠١٧/١٠/٦ عن إدانته القوية لمواصلة إطلاق الصواريخ الباليستية من جانب جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية فوق الطرق الجوية الدولية أو بالقرب منها بدون إعطاء إخطار مسبق، مما يشكل تهديداً خطيراً لسلامة الطيران المدني الدولي؛

وبالنظر إلى أن هذه القضية تظل قيد النظر في مجلس الإيكافو ، الذي أعرب عن قلقه إزاء الوقائع التي انطوت على قيام جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية بإطلاق الصواريخ دون سابق إنذار، مما يشكل خطراً جسيماً على الطيران المدني الدولي وهو الأمر الذي حدث في تحدٍ لقرارات مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة، وأكد أنه ينبغي للأمانة العامة للإيكافو أن تتجنب القيام بأي أنشطة فنية، سواء كانت ذات طبيعة مباشرة أو غير مباشرة، مع جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية؛

وتحيط علماً بأن مجلس الإيكافو قد أدان في ٢٠٢٢/٦/١، وبأشد العبارات، السلسلة الأخيرة من عمليات إطلاق الصواريخ غير المعلنة وحثّ جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية على احترام أحكام "اتفاقية الطيران المدني الدولي" والامتثال للقواعد القياسية والتوصيات الدولية السارية الصادرة عن الإيكافو ؛

وبالنظر إلى أن مجلس الإيكافو قد قرر إحالة هذه المسألة إلى الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية، بموجب المادة ٥٤ (ك) من "اتفاقية الطيران المدني الدولي"؛

تقرر ما يلي:

١- **تؤيد قرار مجلس الإيكافو بأنه، إلى جانب تعارض عمليات إطلاق الصواريخ الباليستية مع القرارات السارية لمجلس الأمن التابع للأمم المتحدة، تشكل عمليات إطلاق الصواريخ غير المعلنة من جانب جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية انتهاكاً لـ"اتفاقية الطيران المدني الدولي"،** عملاً بالمادة ٥٤ (ك) في الاتفاقية؛

٢- **وتعرب عن استيائها العميق من مواصلة جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية عمليات إطلاق الصواريخ غير المعلنة، ضاربةً عرض الحائط بالشواغل التي أبدتها مجلس الإيكافو والإدانات التي أعرب عنها؛**

٣- **وتدين بشدة جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية لقيامها بإطلاق الصواريخ دون إشعار مسبق، بما يشكل انتهاكاً لاتفاقية الطيران المدني الدولي وتهديداً خطيراً لسلامة الطيران المدني الدولي؛**

- ٤- **وتوجّه نداء عاجلاً إلى جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية بضرورة الالتزام بدقة بأحكام اتفاقية الطيران المدني وملاحقتها والإجراءات المتصلة بها، لمنع تكرار وقوع هذه الأنشطة التي تنطوي على أخطار محتملة؛**
- ٥- **وتعيد التأكيد على اعتزام الإيكو مواصلة إقامة علاقات تعاونية وثيقة مع الأمم المتحدة في هذا الصدد، لتحقيق الأهداف المنصوص عليها في الاتفاق المبرم بين الأمم المتحدة ومنظمة الطيران المدني الدولي؛**
- ٦- **وتطلب إلى المجلس إبقاء هذه المسألة قيد النظر وإبلاغ الجمعية العمومية بشأنها حسب الاقتضاء؛**
- ٧- **وتكلف الأمين العام بأن يبادر فوراً إلى إبلاغ جميع الدول المتعاقدة بهذا القرار.**

القرار ٤١-٤: البيان المؤدّ بسياسات الإيكو 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 الإيكو المستمرة في المجال القانوني، والمستكملة على النحو الذي كانت عليه تلك السياسات عند ختام الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية؛**
- ٢- **تقرر أنها ستواصل في كل دورة عادية لها اعتماد بيان مؤدّ لسياسات الإيكو المستمرة في المجال القانوني؛**
- ٣- **تعلن أن هذا القرار يلغي القرار: ٤٠-٢٨ 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؛

فإن الجمعية العمومية:

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

المرفق (ب)

إجراءات الموافقة على مشاريع الاتفاقيات الخاصة بقانون الجو الدولي

تقرر الجمعية العمومية:

استخدام الإجراءات التالية في الموافقة على مشاريع الاتفاقيات:

- ١- يرفع إلى المجلس 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- للمجلس عند توزيع مشروع الاتفاقية، أن يضيف أي تعليقات وأن يتيح للدول والمنظمات فرصة تقديم تعليقاتها للمنظمة في غضون فترة لا تقل عن أربعة أشهر.
- ٤- يقدم مشروع الاتفاقية إلى مؤتمر للنظر فيه بغرض اعتماده، ويجوز أن يعقد ذلك المؤتمر في نفس فترة انعقاد إحدى دورات الجمعية العمومية. ويجب ألا 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 أمر مرغوب 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:

إن تذكر بقرارها ٤٠-٢٨، المرفق (ج) المتعلق بالتصديق على بروتوكولات تعديل اتفاقية شيكاغو ووثائق قانون الجو الخاص وغير ذلك من الوثائق التي أعدت واعتمدت تحت رعاية المنظمة.

وتلاحظ بقلق استمرار بطء التقدم في التصديق على بروتوكولات التعديل المذكورة أعلاه، وخصوصاً البروتوكولين اللذين يعدلان المادتين ٥٠ (أ) و ٥٦ المعتمدتين في ٢٠١٦، والفقرتين الختاميتين (المتعلقين بالنصين العربي والصيني المعتمدين 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 التي أعدت واعتمدت تحت رعاية المنظمة؛

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

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 و١٩٩٨ 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، وخصوصا 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 الخماسي للغات (١٩٩٥) والنص الرسمي السداسي للغات (١٩٩٨) من اتفاقية شيكاغو على القيام بذلك في أقرب وقت ممكن؛

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

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

المرفق (د)

تدريس قانون الجو

إن الجمعية العمومية:

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

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

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

تحثّ 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 المشاغبيين)

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 والمشاغبيين" الذي صدر في عام ٢٠٠٢؛

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

لهذا:

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

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

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

تشريع نموذجي بشأن بعض الجرائم التي تُرتكب 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 الجسدي 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 الجسدي 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 الجسدي 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 للملاحة بالأقمار 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

١- إن الجمعية العمومية

إذ تذكر 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؛

وتعترف أن الدول الأعضاء يجب أن تضمن صياغة التشريع الملائم والأنظمة من أجل التنفيذ لأدوات قانون الجو وأحكام الإيكاو ذات الصلة، وأنها تطبق وفقاً لاتفاقية شيكاغو؛

وتؤكد 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؛

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

وترحب بالمبادرة الأولى لمنتدى المستشارين القانونيين في الطيران المدني التي نظمتها الإيكاو واستضافتها سنغافورة في مايو/أيار ٢٠١٩، والتي مكنت المستشارين القانونيين، لاسيما هؤلاء الذين يسهمون في منظمات تنظم الطيران المدني، للمشاركة في الآراء وتبادلها حول المسائل الجارية ذات الأهمية لأوساط الطيران الدولي وبشأن تعزيز دعمهم لمنظماتهم ودولهم؛

٢- 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، ودورة قانون الجو الدولي وغيرها من الأحداث المثيلة من أجل استمرار تدريب وتنمية مستشاريها القانونيين والنظر في استضافة هذه الأحداث من وقت لآخر في دولها وأقاليمها؛

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

٤- **تطلب** من الأمانة العامة أن تساعد الدول الأعضاء في تحقيق وحفظ القدرات 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.

القرار ٤١-٥: ذكرى مرور ٧٥ عاماً على إنشاء اللجنة القانونية التابعة لمنظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو)

لما كان عام ٢٠٢٢ يصادف ذكرى مرور ٧٥ عاماً على إنشاء اللجنة القانونية التابعة لمنظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) على يد الدورة الأولى للجمعية العمومية للإيكاو التي انعقدت في عام ١٩٤٧؛

وتذكيراً بأن اللجنة القانونية التابعة للإيكاو قد أنشئت على أساس اللجنة الفنية الدولية لفقهاء قانون الجو (CITEJA)؛

فإن الجمعية العمومية:

إذ تشير إلى أن اللجنة القانونية قد أعدت منذ إنشائها مشاريع موائيق أدت إلى اعتماد ٢٤ من معاهدات قانون الجو الدولي في مجالات مسؤولية شركات النقل الجوي والطائرات وتمويل الطائرات وسلامة الطيران وأمن الطيران؛

وتشير أيضاً إلى أن اللجنة القانونية قد شاركت في إعداد دراسات عن مسائل محددة تتعلق بقانون الجو الدولي وكذلك في وضع مواد توجيهية تحتاج إليها الدول الأعضاء في الإيكاو والمنظمات الدولية في إطار تنفيذها لمعاهدات قانون الجو والقواعد والتوصيات الدولية ذات الصلة؛

وتسليم بالمساهمة الكبيرة التي تقدمها اللجنة القانونية، بدعم قوي من الأمانة العامة للإيكاو، لا سيما إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية، في تطوير وتدوين قانون الجو الدولي، وتسليم كذلك بأن المشاركة العالمية في معاهدات قانون الجو الدولي هي وحدها التي تضمن توحيد القواعد الدولية التي تجسدها وتُعزّز فوائدها؛

وتصميماً منها على ضمان أن تواصل اللجنة القانونية الاضطلاع بدور هام في التصدي للتحديات المستمرة التي تهم أوساط قانون الجو الدولي؛

فإن الجمعية العمومية، بمناسبة ذكرى مرور ٧٥ عاماً على إنشاء اللجنة القانونية التابعة للإيكاو:

١- **تشيد** بقيادة ورؤية اللجنة الفنية الدولية لفقهاء قانون الجو التي صاغت أول مجموعة من معاهدات قانون الجو الدولي؛

٢- **وتشيد** على الدور الأساسي الذي تضطلع به اللجنة القانونية التابعة للإيكاو في تطوير وتدوين قانون الجو الدولي منذ إنشائها في عام ١٩٤٧؛

٣- **وتنوه** بالمساهمين العديدين في أعمال اللجنة القانونية، بمن فيهم ممثلو الدول الأعضاء في الإيكاو الذين عملوا كرؤساء للجنة القانونية وكنواب رؤسائها وفي لجانها الفرعية ومجموعات العمل التابعة لها، وفي مجموعات الدراسة وأفرقة العمل المخصصة التابعة للأمانة العامة كرؤساء أو نواب رؤساء أو مقرررين أو أعضاء، فضلاً عن ممثلي المنظمات المراقبة الدولية المعتمدة لدى اللجنة القانونية وإدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية لدورهم الداعم؛

- ٤- **وتؤكد مجدداً ضرورة أن تواصل اللجنة القانونية الاضطلاع بدور قيادي في دراسة القضايا الجديدة والناشئة التي تؤثر في قانون الجو وأن تعمل على تطوير وتدوين قانون الجو الدولي، وبالتالي تعزيز الإطار القانوني الحاكم للطيران المدني الدولي؛**
- ٥- **وتحث جميع الدول الأعضاء في الإيكاو على تعزيز المشاركة العالمية في معاهدات قانون الجو الدولي والامتثال الفعّال لأحكامها من أجل تعزيز سيادة القانون؛**
- ٦- **وتدعو جميع الجهات المعنية، بما في ذلك الدول الأعضاء والمنظمات المعنية في أوساط الطيران المدني العالمي، إلى مواصلة العمل معاً من خلال اللجنة القانونية التابعة للإيكاو بهدف الإسهام في تطوير وتدوين قانون الجو الدولي لصالح جميع أمم العالم وشعوبها.**

القرار ٤١-٦: 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 المنظمة قد وضعت، لتحقيق هذا الغرض، أهدافاً استراتيجية، بما في ذلك أهداف تتعلق بالسلامة وسعة الملاحة الجوية وكفاءتها؛**
- وإقراراً بأهمية تحقيق 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 وتعاضدي ومتناسق في الشراكة مع جميع الجهات المعنية تحت قيادة الإيكاو ؛**
- وإشارةً إلى قيام المجلس بإقرار طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ من "الخطة العالمية للسلامة الجوية" وإقرار الطبعة السابعة من "الخطة العالمية للملاحة الجوية"؛**

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تقرّر طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ من "الخطة العالمية للسلامة الجوية" والطبعة السابعة للـ"خطة 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 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 الأطر التي يتم فيها إعداد وتطبيق الخطط الإقليمية وشبه الإقليمية والوطنية وبالتالي ضمان اتساق وتناسق وتنسيق الجهود الرامية إلى تحسين كفاءة وسعة الطيران المدني الدولي؛**

- ٥- تحثّ 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- تحثّ الدول الأعضاء على أن تثبت تمتعها بالإرادة السياسية اللازمة لاتخاذ الإجراءات التصحيحية لمعالجة أوجه القصور في السلامة والملاحة الجوية، بما في ذلك تلك المحددة بواسطة "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة"، من خلال تطبيق الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية وعملية تخطيط الإيكاو على الصعيد الإقليمي؛
- ٧- تحثّ 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 تقادي الازدواجية في الجهود؛
- ٨- تدعو الدول وتطلب من الجهات المعنية الأخرى التعاون على إعداد وتنفيذ خطط إقليمية وشبه إقليمية ووطنية على أساس أطر الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية؛
- ٩- تكلف الأمين العام بالترويج للخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية وإتاحتها والإبلاغ عنهما بفعالية؛
- ١٠- تعلن أن قرار الجمعية العمومية هذا يحل محل قرار الجمعية العمومية ٤٠-١ بشأن تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة.

المرفق (أ)

الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP)

- انطلاقاً من التأكيد مجدداً أن الهدف الأولي للمنظمة يبقى تحسين السلامة وما يرتبط بذلك من تقليل لعدد الحوادث وما تقضي إليه من وفيات في إطار نظام الطيران المدني الدولي؛
- وإقراراً بأن السلامة الجوية مسؤولية تتقاسمها الإيكاو والدول الأعضاء وجميع الجهات المعنية الأخرى؛
- وإقراراً بأن منافع السلامة الجوية يمكن جنيها من الشراكات بين الدول وقطاع الطيران؛
- 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 استراتيجيات 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، 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 غايات "الخطة العالمية للسلامة الجوية"، من خلال إطار مرجعي محكم ومشارك لجميع الجهات المعنية؛

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

فإن الجمعية العمومية:

١- تشدّد على الحاجة إلى التحسين المستمر للسلامة الجوية عن طريق خفض عدد الحوادث وما تُقضي إليه من وفيات في إطار عمليات النقل الجوي، بما في ذلك عمليات الطائرات على الصعيد الإقليمي، في جميع أنحاء العالم وبوجه خاص في الدول التي تعتبر سجلاتها الخاصة بالسلامة أسوأ بكثير من المتوسط العالمي؛

٢- تشدّد على أن الموارد المحدودة لأوساط الطيران الدولي ينبغي استخدامها استراتيجياً لدعم الدول والأقاليم التي تلتزم المساعدة لتيسير عملية تنفيذ برامج السلامة الوطنية، بما في ذلك تعزيز مراقبة السلامة؛

٣- تحثّ الدول الأعضاء على تنفيذ الخطط الوطنية للسلامة الجوية بما يتوافق مع "الخطة العالمية للسلامة الجوية" لمواصلة التقليل من الوفيات والمخاطر التي قد تقضي إلى الوفيات؛

٤- تحثّ الدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية والمنظمات الدولية المعنية على العمل مع جميع الجهات المعنية من أجل تنفيذ الخطط الإقليمية للسلامة الجوية بما يتوافق مع "الخطة العالمية للسلامة الجوية" لمواصلة التقليل من الوفيات والمخاطر التي قد تقضي إلى الوفيات؛

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

٦- تشجّع الإيكاو على مواصلة إعداد المواد الإرشادية والأدوات اللازمة لإعداد وتنفيذ خطط السلامة الجوية الوطنية والإقليمية.

المرفق (ب)

الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP)

لما كان تعزيز سلامة وسعة وكفاءة عمليات الطيران الجوي يشكّل عنصراً أساسياً في أهداف الإيكاو الاستراتيجية؛

وإذ اعتمدت في القرار ٤١-١٠ بياناً موحداً بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة المتصلة تحديداً بالملاحة الجوية؛

ومع إدراك أهمية "الخطة العالمية للملاحة الجوية" بوصفها استراتيجية تشغيلية وجزءاً من سلة التدابير المتاحة لتحقيق الأهداف الطموحة العالمية للإيكاو في مجال انبعاثات ثاني أكسيد الكربون؛

ومع إدراك أن عدداً كبيراً من الدول والأقاليم تضع خططاً جديدة لتحديث وتحويل الملاحة الجوية في دولها وأقاليمها؛

ومع إدراك أن تبادل أفضل الممارسات والدروس المستفادة وتوفير المواد الإرشادية يمكن أن يدعم الدول في إدخال تحسينات تشغيلية بطريقة فعالة من حيث التكلفة من خلال اعتماد نظم متقدمة دون المرور بخطوات وسيطة؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تكلف** المجلس أن يستخدم الإرشادات الواردة في "الخطّة العالمية للملاحة الجوية" من أجل وضع برنامج العمل الفني للإيكاو وتحديد أولوياته في مجال الملاحة الجوية؛
- ٢- **تحث** المجلس على تزويد الدول بخريطة طريق التوحيد القياسي والتطور على النحو المعلن في "الخطّة العالمية للملاحة الجوية" كأساس لبرنامج عمل الإيكاو ؛
- ٣- **تدعو** الدول والمجموعات الإقليمية المعنية بالتخطيط والتنفيذ وقطاع الطيران إلى استخدام الإرشادات الواردة في "الخطّة العالمية للملاحة الجوية" لتخطيط وتنفيذ الأنشطة التي تحدد الأولويات والأهداف والمؤشرات المتسقة مع الأهداف المتناغمة على المستوى العالمي، مع مراعاة الاحتياجات التشغيلية؛
- ٤- **تدعو** الدول إلى مراعاة الإرشادات الواردة في "الخطّة العالمية للملاحة الجوية" لتنفيذ تحسينات تشغيلية كجزء من استراتيجيتها الوطنية لخفض الآثار المترتبة على البيئة، بما في ذلك انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن عمليات الطيران الدولي؛
- ٥- **تدعو** الدول ومجموعات الإيكاو الإقليمية المعنية بالتخطيط والتنفيذ وقطاع الطيران إلى تزويد الإيكاو ، وتزويد بعضها بعضاً، في الوقت المناسب بالمعلومات عن وضع تنفيذ "الخطّة العالمية للملاحة الجوية"، بما في ذلك الدروس المستفادة من تنفيذ التحسينات التشغيلية الواردة في إطار حزمة التحسينات في منظومة الطيران؛
- ٦- **تدعو** مجموعات الإيكاو الإقليمية المعنية بالتخطيط والتنفيذ إلى استخدام الأدوات الموحدة للإيكاو أو الأدوات الإقليمية الملائمة من أجل القيام برصد تنفيذ نظم الملاحة الجوية، والتعاون مع الإيكاو في القيام بالتحليل المرتبط بذلك؛
- ٧- **تكلف** المجلس بنشر نتائج التحليل بشأن أدوات متابعة الأداء على المستوى الإقليمي، على أن يشمل ذلك، كحد أدنى، أولويات التنفيذ الأساسية والمنافع البيئية المرتبطة بتنفيذ التحسينات التشغيلية المحددة في إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران؛
- ٨- **تحث** الدول التي تعكف على وضع خطط جديدة للملاحة الجوية، بغرض تحديث نظم الملاحة الجوية لديها أن تتسق مع الإيكاو وتوائم خططها من أجل ضمان الاتساق الإقليمي والمواءمة وقابلية التشغيل البيئي على الصعيد العالمي؛
- ٩- **توجّه** المجلس بمواصلة تطوير "الخطّة العالمية للملاحة الجوية" مع الحرص على مواكبتها التكنولوجيات المتطورة والناشئة والاحتياجات التشغيلية؛
- ١٠- **تدعو** الإيكاو إلى مواصلة إعداد المواد الإرشادية المتعلقة بالخطّة الوطنية للملاحة الجوية خلال عمليات التتقيح القادمة للخطّة العالمية للملاحة الجوية وجمع وتبادل أفضل الممارسات والدروس المستفادة والنتائج المرجعية المتصلة بتنفيذ التحسينات التشغيلية.

القرار ٤١-٧: دعم سياسة الإيكاو بشأن مسائل طيف الترددات اللاسلكية

حيث 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 لنظم 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 لتتسيق 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 لنظم 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؛ لم يتم استيفاء المتطلبات الخاصة بتخصيصات الطيف المناسبة لسلامة الطيران، وتحقيق الحماية المستمرة لتلك التخصيصات؛
وإذ تدرك 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 أنه من أجل ضمان الاستخدام الأمثل للطيف الترددي المخصص للطيران، ينبغي إدارة الترددات بكفاءة واستخدام أفضل الممارسات؛
وإذ تدرك 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 و ASMG، و ATU و CEPT و CITEL و RCC؛

وبالنظر إلى التوصيتين ٣/٧ و ٦/٧ 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- 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 تليها "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؛
- ٢- تحت 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 نظم وخدمات الطيران الحالية من التداخل الضار.
- ٣- **تطلب** من الأمين العام أن يوجه انتباه الاتحاد الدولي للاتصالات إلى أهمية تخصيص طيف الترددات اللاسلكية وحمايته بشكل ملائم من أجل سلامة الطيران؛
- ٤- **توجه** المجلس والأمين العام، كمسألة ذات أولوية عالية ضمن الميزانية التي اعتمدها الجمعية، بضمان توافر الموارد اللازمة لدعم وضع وتنفيذ استراتيجية شاملة لطيف الترددات لأغراض الطيران وكذلك زيادة مشاركة الإيكاو في أنشطة إدارة الطيف الدولية والإقليمية؛
- ٥- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٨-٦.

القرار ٤١-٨: البيان المؤدّد 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- **تقرّر** أن مرفقات هذا القرار تشكل البيان المؤدّد عن سياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة في مجال الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، وأنها مستكملة حسبما كانت عند ختام الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية.

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

٣- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٥-١٥.

المرفق (أ)

السياسات العامة

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

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

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

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 تترك 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 والتقدم 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 وتسهم 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 للمنفعين وتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية لاستخدامها في الشبكة العالمية لإدارة الحركة الجوية بصورة منسقة ومتوافقة عالميا، 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 نظاما مبنيا على الأداء، فضلا عن وضع أهداف وأغراض أداء هذا النظام المقبل في الوقت الملائم.

٦- **تدعو** الدول القادرة، وتدعو المنظمات الدولية المعنية والمنفعين 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 قررتها 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/نُظم إدارة الحركة الجوية آخذة في التطور، وتتطور معها أيضاً التهديدات وجوانب الضعف المرتبطة بهذه النُظم؛

وحيث إن حالات التداخل مع نُظم 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 نُظم 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 البيانات التي توجد فيها إشارات كاذبة أو خادعة؛

وتسليماً بأن البنى الأساسية للطائرة، سواء المحمولة على متنها أو الأرضية، المُكملة لنُظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع لابد 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 للتداخل 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 آثاراً 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 المحسّنة والأمنة، على أساس التكامل بين القدرات الملائمة والمستقلة للطائرات والبُنى 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 لتمتع نُظُم الاتصالات والملاحة والاستطلاع بمستوى أعلى من المرونة ولكفالة استمرار العمليات والحيلولة دون وقوع أي آثار متتابعة نتيجة استخدام بيانات غير سليمة عن الموقع أو السرعة أو الزمن؛
- ٣- تشجّع الدول على ضمان إتاحة قدر كافٍ من قدرات النُظُم الأرضية للاتصالات والملاحة والاستطلاع لضمان سلامة العمليات ولتحسين التكامل بين بيانات الموقع والسرعة والزمن على مستوى الطائرة ومعلومات المراقبة المستقلة؛
- ٤- تدعو الإيكاو إلى وضع مبادئ رفيعة المستوى لكيفية التكامل بين نُظُم الاتصالات والملاحة والاستطلاع، سواء الأرضية أو في الفضاء أو على متن الطائرات، ضماناً للحصول على خدمات أكثر مرونة من حيث تحديد الموقع والزمن؛
- ٥- تحث الدول على اتخاذ ما يلزم من تدابير لتجنب تسويق/انتشار واستخدام أجهزة الإرسال غير القانونية مثل أجهزة التشويش وإساءة استخدام معدات الاختبار والصيانة التي قد تؤثر على نُظُم الاتصالات والملاحة والاستطلاع؛
- ٦- تحث الدول على ضمان التعاون الوثيق بين سلطات الطيران والسلطات العسكرية ومقدمي الخدمات وسلطات الإنفاذ المعنية بالטיפול الترددي وتنظيم الإشارات اللاسلكية، بهدف اتخاذ أي تدابير خاصة ضرورية لضمان خلو النطاق الترددي الذي تستخدمه كافة نُظُم الاتصالات والملاحة والاستطلاع، والنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية على وجه التحديد، من التداخل الضار؛
- ٧- تحث الدول على الامتناع عن أي صورة من صور التشويش أو التضليل التي من شأنها أن تؤثر على الطيران المدني؛
- ٨- 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؛
- ٩- تحث الدول والمشغلين، عند تقييم مخاطر التداخل المرتبطة بمناطق النزاعات، على أن تراعي أن نُظُم الاتصالات والملاحة والاستطلاع القائمة على الأقمار الصناعية يُحتمل أن تتأثر خارج تلك المناطق.

القرار ٤١-٩: الوافدون الجدد

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

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

وإذ تقرّر بأن عبارة "الوافدين الجدد" تعني، لأغراض هذه الاتفاقية، عمليات الفضاء الجوي العلوي (HAO) وعمليات إدارة حركة الطائرات غير المأهولة (UAS)؛ وإذ تقرّر أيضاً بوجود احتياج متزايد من جانب "الوافدين الجدد"، لتيسير عملياتهم ضمن إطار عالمي ومتسق، وبأن هناك تفاوتاً كبيراً في الأداء بين أنواع المركبات التي من المتوقع أن تسيّر من طرف هذه الفئة الجديدة من مستخدمي الفضاء الجوي؛

وإذ تذكر بقرار الجمعية العمومية ٤٠-٢٧ بشأن النقل الفضائي التجاري (CST)

وإذ تسلّم بأن أحكام الإيكاو الحالية قد تحتاج إلى تعديل أو توسيع لنطاقها لضمان سلامة عمليات "الوافدين الجدد" وانتظامها وكفاءتها، واستيعاب هذه العمليات في الإطار الحالي لإدارة الحركة الجوية؛

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

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

فإن الجمعية العمومية:

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

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

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

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

٥- وتعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٤٠/٧.

القرار ٤١-١٠: 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 ٤٠-٤٠ 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 الجمعية العمومية قد استعرضت اقتراحات المجلس بتعديل بيان السياسات المستمرة وأساليب العمل الواردة في القرار ٤٠-٤٠ ومرفقاته (أ) إلى (س) بأكملها، 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 المؤخدة. ويتصل هذا الأمر بما في ذلك، على وجه الخصوص، بالإجراءات المتصلة بالقرارات؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تقرر:**

(أ) أن مرفقات هذا القرار تشكل البيان المؤخد 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 وضمن تنفيذ تلك السياسات؛

٢- **تطلب** من المجلس أن يبقي البيان المؤخد 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 ٤٠-٤٠ 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 تتضح 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 حلاً ملائماً أو سريعاً من خلال الأجهزة الأخرى القائمة؛
- ٢- تكفل لجنة الملاحة الجوية أن تكون اختصاصات وبرامج عمل هذه الفرق مناسبة لأغراض الأهداف الاستراتيجية 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 الأكفاء؛ 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 المهنيين في مجال الطيران.
- ٣- لا تشارك المنظمة في تشغيل التجهيزات التدريبية، ولكنها تقوم بإرشاد القائمين على تشغيل هذه التجهيزات.
- ٤- تساعد الدول الأعضاء بعضها البعض لتحقيق القدر الأمثل من الاستفادة من أنشطة التعلم لصالح موظفي 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 التغييرات التي تستجد على احتياجات الطيران المدني الدولي؛

وحيث إن الإيكاف 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 تتفح الخطط الإقليمية عندما يتضح أنها لم تعد تتماشى مع المقترضات الجارية والمتوقعة للطيران المدني الدولي؛
- ٢- أن تعدل الخطط الإقليمية بالمراسلة بين الإيكاف 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 للإيكاف؛
 - 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 الإيكاف بتحديد أوجه القصور الخطيرة في تنفيذ الخطط الإقليمية والتحري عنها واتخاذ الإجراءات اللازمة لها في أقل وقت ممكن؛
- ٧- يجب أن تحدد مجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية المشاكل وأوجه القصور في الخطط الإقليمية وفي تنفيذها وأن تقترح التدابير العلاجية.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

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

المرفق (و)

اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية

حيث إن الاجتماعات الإقليمية للملاحة الجوية تمثل وسيلة هامة لتحديد التجهيزات والخدمات المتوقع أن توفرها الدول الأعضاء وفقا للمادة ٢٨ من الاتفاقية؛

وحيث إن هذه الاجتماعات تقتضي من الدول الأعضاء ومن الإيكاف بذل جهد كبير وإنفاق أموال كثيرة؛

وحيث إن من الضروري ضمان الحصول على أقصى قدر من الفائدة من هذه الاجتماعات دون الإقتال على الدول الأعضاء أو على الإيكاف؛

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، أخذا في الاعتبار الحاجة إلى إدخال مزيد من التحسينات على مستويات السلامة الحالية.
- ٦- ينبغي أن يضع المجلس ويستكمل توجيهات محددة ومفصلة بخصوص بحث مسائل التنفيذ في الاجتماعات الإقليمية للملاحة الجوية.

المرفق (ز)

تعيين حدود المجالات الجوية لخدمات الحركة الجوية

- حيث** إن الملحق الحادي عشر باتفاقية شيكاغو يقتضي من كل دولة عضو أن تحدد أجزاء الفضاء الجوي فوق إقليمها التي تقدم إليها خدمات الحركة الجوية، وأن تتخذ بعد ذلك التدابير اللازمة لإنشاء هذه الخدمات وتقديمها؛
- وحيث** إن الملحق الحادي عشر باتفاقية شيكاغو ينص أيضا على أنه يجوز لكل لدولة عضو أن تتيب مسؤوليتها عن تقديم خدمات الحركة الجوية فوق إقليمها 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 المنبئية أن تتولى هذا التقديم وفقا لما تقتضيه الدولة المنبئية، 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 تتيب مسؤولية تقديم خدمات الحركة الجوية إلى المجال الجوي فوق إقليمها إلى دولة أخرى، إنما تفعل ذلك دون إخلال بسيادتها.

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

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

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

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 الإقليمية، 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 لتتسيق الإنقاذ كلما كان ذلك عمليا وذلك للتتسيق 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 تتخذ 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 النائية لكي تشغلها هذه الدولة النائية؛

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 تتنب 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 تتنظر 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 الداخلية في مناطق مسؤوليتها بسبب نقص التجهيزات اللازمة، على طلب المساعدة من الدول الأخرى لمعالجة هذا الوضع، وعلى التفاوض لعقد اتفاقات مع الدول الملائمة للحصول على المساعدة اللازمة طوال القيام بعمليات البحث والإنقاذ.

المرفق (ط)

التنسيق والتعاون بين الحركة الجوية المدنية والحركة الجوية العسكرية

حيث إن المجال الجوي يعتبر مورداً مشتركاً بين الطيران المدني والطيران العسكري على حد سواء، ونظراً إلى أن العديد من التجهيزات 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"؛

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

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

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

وحيث إن تطبيق الحد الأدنى المُخفَّض للفصل الرأسي 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 ضرراً 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 تضمن، عندما يكون ذلك مناسباً، ممثلين للسلطات العسكرية في وفودها إلى اجتماعات الإيكاو؛
- ٥- تشكل الإيكاو المنتدى الذي يؤدي دوراً في تيسير تعزيز التعاون المدني والعسكري والتعاقد فيما بينهما، وتبادل أفضل الممارسات، والاضطلاع بأنشطة المتابعة الضرورية التي تستند إلى نجاح منتدى إدارة الحركة الجوية العالمية للتعاون المدني/العسكري (٢٠٠٩) بفضل دعم الشركاء المدنيين والعسكريين.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ينبغي للدول الأعضاء أن تبادر، كلما دعت الحاجة، إلى تعزيز التنسيق والتعاون بين خدمات الحركة الجوية المدنية والعسكرية التابعة لها، أو أن تحسن هذا التنسيق، لتنفيذ السياسة الواردة في الفقرة (١) من المنطوق أعلاه.
- ٢- ينبغي للدولة المعنية، عند وضعها النظم والإجراءات المذكورة في الفقرة (٢) من المنطوق، أن 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 المخفض (RVSM) إما أن تتم مع الامتثال لمتطلبات الأداء الذي يحافظ على الارتفاع، والتحسب لأي تعديلات لاحقة قد تُجرى على هيكل الطائرة، أو بطريقة مكافئة لذلك. وعلاوة على ذلك، ينبغي للدول الأعضاء أن تعمل، إلى أقصى حد ممكن عملياً، 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، وفقاً لل فقرات 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 إنفاقاً باهظاً 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 الجبل الحالي من الطائرات؛
- ٣- ينبغي للدول اتخاذ التدابير اللازمة، بما في ذلك تخصيص الموارد الكافية، من أجل تحسين مستوى تنفيذ ترخيص المطارات، ومن ذلك نظم إدارة السلامة في المطارات؛
- ٤- ينبغي أن تركز الدول بقدر أكبر على إدارة عمليات المطارات، مع إعطاء درجة عالية من الأولوية لسلامة المدارج.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- في ضوء نتائج المتابعة المستمرة المشار إليها في الفقرة (١) من المنطوق أعلاه، ينبغي للمجلس أن يقوم بما يلي 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 إقبال لا داعي له على الدول الأعضاء وعلى الإيكاو؛ فإن الجمعية العمومية تقرر ضرورة قيام الدول الأعضاء بالمشاركة الفنية الفعالة في أعمال الإيكاو الفنية.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ينبغي للمجلس أن يشجع الدول الأعضاء على المشاركة الفعالة في أعمال الإيكاو الفنية، مع إقامة الاعتبار الواجب للحاجة إلى الإقلال إلى أدنى حد من التكاليف التي تتحملها الإيكاو والدول الأعضاء بصدد هذه المشاركة.
- ٢- ينبغي للدول الأعضاء أن تقوم بما يلي في حدود إمكانيات كل منها:
 - أ) أن تساعد، بالمراسلة، على تقديم المشاريع الفنية 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 المتمتعون 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 توزيعاً فعالاً لتقديم المساعدة المثلى إلى الدول الأعضاء للتصدي للمشاكل المتصلة بأنشطة الرصد المستمر التي تعترضها في مجال تنفيذ الخطط الإقليمية والقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحه 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 انه ينبغي ألا تحظى الزيارات بالأسبقية على الوظيفة الأساسية للأمانة العامة وهي خدمة الإيكو 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 تحقيقاً عن ظروف الحادث وفقاً 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 عائقاً لا داعي له؛

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

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

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

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

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

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

١- تُشجّع الدول الأعضاء على دعم حلقات العمل الإقليمية بشأن التحقيق في الحوادث، وذلك لتبادل المعلومات عن القوانين والإجراءات التي تتبعها كل دولة في مجال التحقيق في الحوادث، وعن كيفية تقاسم المعرفة والخبرة في إدارة وأساليب التحقيق في الحوادث، وعن مدى توافر الخبراء والتجهيزات وعن إجراءات تدليل 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 إمكانيات استخدام مراكز التدريب الإقليمية لعقد هذه الدورات فيها وإمكانيات إدراج منهجية برنامج تدريب المتقدم (TRAINAIR PLUS) "تدريب 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 نُظم الطيران سيفضي في المستقبل إلى تغيير الأدوار التي يقوم بها موظفو الطيران وسيطلب العمل على نطاق أفرقة متعددة الاختصاصات تدعم اتخاذ القرارات بشكل تعاوني؛

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

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

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

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

القرار ٤١-١١: الإعلان بشأن تسهيلات النقل الجوي تأكيداً للالتزام العالمي بتمكين قطاع الطيران من التعافي الآمن والفعال من جائحة فيروس كورونا وليصبح أكثر قدرة على الصمود في المستقبل

لما كانت التسهيلات تتمثل في الإدارة ذات الكفاءة لعمليات مراقبة الحدود من أجل التعجيل بتخليص إجراءات الطائرات والركاب والطواقم والأمتعة والبضائع؛

ولما كان تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع - "التسهيلات" عنصراً أساسياً لتيسير التصريح للطائرات وتخليص إجراءات الركاب وأمتعتهم والبضائع والبريد ومواجهة الصعوبات التي تطرحها مراقبة الحدود وإجراءات المطارات من أجل الحفاظ على كفاءة عمليات النقل الجوي؛

وإدراكاً لأهمية وجود إطار عام للتصدي بفعالية للأزمات المتعلقة بالصحة العامة يستند للإرشادات وأفضل الممارسات المتبعة والمناهج المتكاملة في إدارة المخاطر والدروس المستفادة من أزمة جائحة فيروس كورونا لتمكين أوساط الطيران من الإسراع بمعالجة أي أزمة تتعلق بالصحة العامة، وبناء القدرة على الصمود أمام الحالات المشابهة لاندلاع الأمراض في المستقبل؛

وإدراكاً أيضاً للحاجة إلى الاعتراف المتبادل بالإثباتات الصحية بين الدول عند استخدامها للسفر عبر الحدود، وإلى وجود حلول طويلة الأجل تعتمد على وثائق سفر رقمية ومستندات تتعلق بالصحة؛

واعترافاً بالصعوبات التي تواجهها الدول وقطاع الطيران على النطاق العام في المحافظة على العمليات التشغيلية التي تمتاز بالكفاءة أثناء التصدي لجائحة فيروس كورونا، وفي حماية صحة وسلامة المسافرين من الجمهور والعاملين في مجال الطيران جراء الآثار المستمرة لفيروس كورونا، بما في ذلك عدم كفاية التنسيق والتعاون بين سلطات الطيران المدني وهيئات الصحة العامة والسلطات الحكومية الأخرى وقطاع الطيران في تنفيذ الأحكام الواردة في الملحق التاسع - "التسهيلات"؛

ومع التذكير بالمؤتمر الرفيع المستوى بشأن فيروس كورونا (HLCC 2021) الذي انعقد في الفترة من ١٢ إلى ٢٢/١٠/٢٠٢١، ونتائج مسار التسهيلات التي اعتمدتها الجلسة العامة الوزارية؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تحث** الدول الأعضاء على النظر في التوفيق بين التدابير المختلفة للسماح بالاعتراف المتبادل والثقة في المعلومات التي تتبادلها الدول عن حالة المسافرين من حيث فيروس كورونا، مع مراعاة شروط حماية البيانات المطبقة في الدول؛
- ٢- **تحث** 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؛
- ٣- **تطلب** من الدول الأعضاء السعي إلى اعتماد وسائل التحقق من صحة الإثباتات الصحية الرقمية وغير الرقمية بقدر المستطاع لأغراض عبور الحدود تيسيراً للتحقق من مستندات الاعتماد المعمول بها في نظم الفحص، مع ملاحظة أنه بالنسبة لبعض الدول فإن التحقق من الإثباتات الصحية لا يجري دائماً على نقاط مراقبة الحدود؛
- ٤- **تحث** الدول الأعضاء على اعتماد سياسة الاعتراف المتبادل بالإثباتات الصحية والإطار التنظيمي الملزم الذي يراعي كافة متطلبات حماية البيانات واعتبارات الخصوصية اللازمة لتداول الإثباتات الصحية في السفر والذي يشمل الضمانات الملزمة؛
- ٥- **تطلب** من الدول الأعضاء أن تسعى إلى ضمان وتحسين قابلية التداول العالمي في كافة الجهود المبذولة لتخليص إجراءات الركاب، سواء تلك التي تتضمن إجراءات يدوية أو آلية أو مزيجاً من الاثنين؛
- ٦- **تطلب** من الدول الأعضاء أن تدعم أنشطة إعداد وتنفيذ التكنولوجيات المبتكرة اللاتلامسية والمعدات التكنولوجية التي يمكن أن تخفف من حدة انتشار الأمراض المعدية، بالإضافة إلى كونها تسهل السفر الجوي.
- ٧- **تطلب** من الدول الأعضاء أن تسمح باستخدام شهادات التلقيح وفقاً لتوصيات منظمة الصحة العالمية وينبغي أن تكون شهادات التلقيح هذه، عند إصدارها إلكترونياً، قابلة للتداول مع مراعاة المواصفات الواردة في تقرير الإيكاو الفني بشأن الختم الرقمي المرئي للمساحات غير المقيدة (VDS-NC)، بالإضافة إلى الأشكال الأخرى القابلة للتداول الصادرة عن الهيئات الحكومية الدولية الإقليمية أو العالمية أو عن المنظمات المعترف بها دولياً؛
- ٨- **تطلب** من الدول الأعضاء، التي تشترط تقديم وثائق متعلقة بالصحة أو بيانات الاتصال، النظر في إعداد منصات رقمية للمعلومات الصحية تُراعى فيها الخيارات غير الرقمية حيث يمكن للركاب استخدامها لإدخال كافة البيانات اللازمة، وتقديم طلبات للحصول على إشعارات بتصاريح السفر الصادرة من دول الوجهة والممرور؛
- ٩- **تطلب** من الدول الأعضاء إجراء عمليات شاملة لتقييم المخاطر بالاستناد إلى عوامل السياق العام ومدى تقبل مستوى المخاطر والتطبيق العملي للأحكام المتعلقة بالصحة العامة في مجال الطيران المنصوص عليها في الملحق التاسع؛
- ١٠- **تحث** الدول الأعضاء على ضمان التواصل بين مختلف القطاعات والتنسيق والتعاون مع جميع الجهات المعنية، بما في ذلك قطاع الطيران، بهدف إعداد خطة وطنية في مجال الطيران تأهباً لاندلاع مرضٍ يشكّل خطراً على الصحة العامة، ولضمان الاتساق والتنسيق بين الجهات الحكومية المختلفة المسؤولة عن إدارة طوارئ الصحة العامة؛

- ١١- تحت الدول الأعضاء على التنسيق بين سلطات الطيران المدني وسلطات الصحة للسماح بتنفيذ أحكام التسهيلات المتعلقة بالصحة الواردة في الملحق التاسع بسلسلة، مع اتباع منهج متعدد المستويات إزاء تقييم المخاطر لتحديد التدابير الصحية؛
- ١٢- **تطلب** من الإيكاو التعاون مع المنظمات الدولية المعنية وقطاع الطيران لوضع إطار عام للاستجابة للأزمات تحسباً لوقوع أزمات صحية في المستقبل، وذلك بالاستناد إلى توصيات وتوجيهات فرقة عمل المجلس لإنعاش قطاع الطيران (CART) وإرشادات برنامج كابسكا وأفضل الممارسات المتبعة على مستوى القطاع والمناهج المتكاملة في إدارة المخاطر وخطط الدول لمعالجة الأزمات والدروس المستفادة من جائحة فيروس كورونا والتي من شأنها أن تمكن أوساط الطيران من الإسراع بمعالجة أي أزمة تتعلق بالصحة؛
- ١٣- **تطلب** من الإيكاو العمل على إيجاد حلول طويلة الأجل مقبولة عالمياً تعتمد على وثائق السفر الرقمية والمستندات الصحية الصادرة عن الدول، مع مراعاة الحلول الحالية والقيود العالمية؛
- ١٤- **تطلب** من الإيكاو رصد التطورات الجديدة والتعاون مع الجهات المعنية للاستمرار في تطوير المواد الإرشادية التي تساعد على تنفيذ الأحكام المتعلقة بالصحة الواردة في الملحق التاسع — "التسهيلات".

القرار ٤١-١٢: المحافظة على الصحة والحفاظ على نقل جوي آمن خلال حالات طوارئ الصحة العامة التي تؤثر على السفر جواً

لما كانت المادة ١٤ من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" تنص على أن "توافق كل دولة متعاقدة على اتخاذ التدابير الفعالة لمنع الأمراض الآتية بواسطة الملاحه الجوية: الكوليرا والتيفوس والجذري والحمى الصفراء والطاعون وغيرها من الأمراض المعدية التي تقرر الدول المتعاقدة تحديدها من وقت لآخر، وتحقيقاً لهذا الغرض، تحافظ الدول المتعاقدة على الاستمرار في التشاور الوثيق مع الوكالات الدولية المتعلقة بالإجراءات الصحية التي تطبق على الطائرات؛

ولما كانت المادة ٤٤ من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" تنص على أن "غايات وأهداف المنظمة هي العمل على تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وتعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي من أجل... تلبية احتياجات شعوب العالم إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصاد؛

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

ولما كانت المادة ١٤ (١) من اللوائح الدولية للصحة الصادرة عن منظمة الصحة العالمية (٢٠٠٥) تنص على أن "تتعاون منظمة الصحة العالمية، حسب الاقتضاء، مع المنظمات الحكومية الدولية أو الهيئات الدولية المختصة الأخرى وتتولى تنسيق أنشطتها معها فيما يخص تنفيذ هذه اللوائح، بما في ذلك إبرام الاتفاقات وغير ذلك من الترتيبات المماثلة؛

ولما كان قرار الإيكاو ٣٧-١٣ ينص على أن "حماية صحة الركاب وطواقم الطائرات على الرحلات الجوية الدولية جزء لا يتجزأ من السفر الجوي الآمن وأنه من الضروري وضع شروط لحماية الصحة بصورة موقوتة واقتصادية؛

ولما كان القرار ٣٩-٢٤ الصادر عن الجمعية العمومية ينص على أن "بإمكان جميع الدول أن تنتفع من إدراج استراتيجيات الحد من مخاطر الكوارث في خططه الاستراتيجية الخاصة بقطاع النقل الجوي؛

ولما كان القرار ٤٠-١٤ الصادر عن الجمعية العمومية ينص على أنه "هناك حاجة إلى تبادل المعلومات والتعاون بين القطاعات في سبيل منع وإدارة حالات الطوارئ في مجال الصحة العامة، حسب ما تم تحديده في عدة اجتماعات ومؤتمرات دولية؛"

ولما كان الملحق الأول — "إجازة العاملين"، والملحق السادس — "تشغيل الطائرات"، والملحق التاسع — "التسهيلات"، والملحق الحادي عشر — "خدمات الحركة الجوية"، والملحق الرابع عشر — "المطارات"، المجلد الأول — "تصميم وتشغيل المطارات باتفاقية الطيران المدني الدولي"، والملحق الثامن عشر — "النقل الآمن للبضائع الخطرة بطريق الجو"، والملحق التاسع عشر — "إدارة السلامة، وإجراءات خدمات الملاحة الجوية — إدارة الحركة الجوية" (Doc 4444) تحتوي على العديد من القواعد والتوصيات والإجراءات المتصلة بتدابير الصحة التي ينبغي أن تتخذها الدول المتعاقدة لإدارة منح التراخيص الطبية لحاملي إجازات الطيران، وحماية صحة وسلامة الركاب والعاملين في مجال الطيران، ودعم العاملين في مجال الطيران لأداء واجباتهم، ودعم استمرار التشغيل الآمن والمنتظم للخدمات الجوية العالمية خلال طوارئ الصحة العامة؛

ولما كان برنامج الترتيبات التعاونية لمنع وإدارة أحداث الصحة العامة في مجال الطيران المدني "برنامج كابسكا" (CAPSCA) والبرامج الوطنية لتسهيلات النقل الجوي (NATFPs) واللجان الوطنية لتسهيلات النقل الجوي (NATFCs) تشكل آليات ملائمة لتحسين الاتصال والتعاون، فضلاً عن تنسيق خطط التأهب والاستجابة في مجال الصحة العامة؛

ولما كان الفصل العاشر المضاف حديثاً إلى الملحق التاسع بعنوان: "الأحكام المتعلقة بالصحة"، يستند إلى الدروس المستفادة من جائحة فيروس كورونا للحفاظ على الصحة والحفاظ على نقل جوي دولي آمن خلال أحداث الصحة العامة التي تؤثر على السفر الجوي؛

ولما أبدت الندوة العالمية بشأن برنامج الترتيبات التعاونية لمنع وإدارة أحداث الصحة العامة "برنامج كابسكا"، المنعقدة من ٢٩ إلى ٣١/٣/٢٠٢١، تأييداً كبيراً للمقترحات التي سوف يُنظر فيها من أجل تدعيم البرنامج، ولبناء صمود قطاع الطيران لمواجهة حالات الطوارئ في مجال الصحة العامة مستقبلاً؛

ولما أقرت الندوة العالمية بشأن برنامج كابسكا بضرورة تدقيق ما تقوم به الدول لتنفيذ الأحكام الواردة في الفصل العاشر "الأحكام المتعلقة بالصحة" من الملحق التاسع، وذلك من أجل تحديد المساعدة المنوي تقديمها إلى الدول؛

ولما كانت مجموعة دراسة أحكام اللياقة الطبية (MPSG) ومجموعات العمل الأخرى المعنية التابعة للإيكاو تشكل الهيئات الملائمة لإعداد خطة صحة في مجال الطيران وإجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS) - الصحة، لتكمل القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو ، مدعومة بمنصة رقمية لتبادل المعلومات.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **توجّه الإيكاو بتعزيز قدرتها على إدارة الأزمات، بما يشمل تأسيس إطار عام وآلية للتصدي للأزمات بناء على الخبرة المكتسبة خلال أزمة جائحة فيروس كورونا؛**
- ٢- **توجّه الإيكاو باستكشاف سبل إضفاء الطابع الرسمي على النظام الإداري للإطار العام الذي يوفره برنامج " الترتيبات التعاونية لمنع وإدارة أحداث الصحة العامة في مجال الطيران المدني" (CAPSCA).**
- ٣- **توجّه الإيكاو بمواصلة العمل مع منظمة الصحة العالمية والمنظمات المعنية الأخرى على وضع اتفاقات تعاون رسمية من أجل تعزيز برنامج كابسكا وأنشطة التسهيلات الخاصة بالصحة العامة؛**

٤- **توجّه الإيكاو** بمواصلة التعاون مع منظمة الصحة العالمية ومجموعات الصحة العامة الأخرى، إلى جانب المنظمات المعنية بطب الطيران والمنظمات الطبية المتخصصة الأخرى، فضلاً عن المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs) والعمل مع لجنة الملاحة الجوية ومع مجموعات الخبراء المتخصصين في مجال الطيران، بما في ذلك فريق خبراء تدريب وإجازة العاملين وفريق خبراء إدارة السلامة من أجل العمل على تبادل المعلومات والموارد لأغراض الاتساق العالمي في مجال الوقاية من حالات طوارئ الصحة العامة وإدارتها؛

٥- **توافق** على قيام برنامج كابسكا الإيكاو بإعداد "خطة إدارة الصحة في مجال الطيران" تحت إدارة مجموعة دراسة أحكام اللياقة الطبية (MPSG) دعماً لجهود التنفيذ من أجل تحقيق إدارة شاملة للصحة في مجال الطيران من خلال تجميع الإشارات المرجعية المختلفة إلى القواعد القياسية والتوصيات الدولية الطبية والصحية الواردة في الملاحق بالاتفاقية في قاعدة بيانات شاملة لإدارة الصحة في مجال الطيران من أجل القيام بما يلي:

- (أ) إدارة منح التراخيص الطبية لحاملي إجازات الطيران؛
- (ب) حماية صحة وسلامة الركّاب والعاملين في مجال الطيران؛
- (ج) تصميم أطر تدقيق ملائمة وآليات للمساعدة في بناء القدرات لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بالصحة؛
- (د) دعم التشغيل المستمر والأمن والمنتظم للخدمات الجوية العالمية خلال أحداث الصحة العامة التي تؤثر على السفر الجوي، (على سبيل الذكر لا الحصر، الأمراض السارية)؛

٦- **توجّه الإيكاو** بالنظر الواجب في إعداد وثيقة "إجراءات خدمات الملاحة الجوية - الصحة" لمساعدة الدول في إطار تنفيذ القواعد القياسية والتوصيات الدولية للإيكاو الخاصة بالصحة؛

٧- **تحت** الدول المتعاقدة والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs)، والمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs)، ومجموعات الخبراء المتخصصين الأخرى ذات الصلة (SME)، على ضمان تعاون قطاع الطب والصحة العامة وقطاع الطيران لوضع خطة وطنية للتأهب خاصة بالطيران، لمواجهة الحالات الطارئة ذات البعد الدولي في مجال الصحة العامة، و/أو أحداث الصحة العامة الأخرى، بحسب الضرورة، على أن تتكامل مع الخطة الوطنية للتأهب وتتماشى مع "إطار سندي" للحد من مخاطر الكوارث؛

٨- **تحت** الدول المتعاقدة على وضع خطة وطنية للتأهب خاصة بالطيران تمتثل للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية الصادرة عن الإيكاو، ولوائح الصحة الصادرة عن منظمة الصحة العالمية (٢٠٠٥) وتقوم على مبادئ علمية وعلى المواد الإرشادية للإيكاو ومنظمة الصحة العالمية؛

٩- **تحت** الدول المتعاقدة على أن تضع ما يلزم من شروط لإشراك الأطراف المعنية كخبراء الطب في مجال الطيران ومشغلي المطارات والطائرات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية وغيرهم من الجهات في وضع الخطط المتعلقة بالصحة ذات الصلة بمجال الطيران؛

١٠- **تحت** الدول المتعاقدة على الانضمام إلى برنامج الترتيبات التعاونية لمنع وإدارة أحداث الصحة العامة "برنامج كابسكا"، والمشاركة فيه سعياً لتعزيز البرنامج وضمان تحقيق أهدافه؛

١١- **تحت** الدول المتعاقدة على دعم الأنشطة التي تقوم بها مجموعات الخبراء المتخصصين، (على سبيل المثال، مجموعة دراسة أحكام اللياقة الطبية وفريق خبراء التسهيلات) بهدف حماية صحة وسلامة الركاب والعاملين في مجال الطيران، التي قد تؤثر إما على الصحة، أو تشكل خطراً على السفر الجوي الآمن خلال أحداث الصحة العامة؛

١٢- تعلن بأنّ هذا القرار يحل محل القرار ٣٧-١٣.

القرار ٤١-١٣: 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 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؛

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

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

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؛

وتقرّ بالحاجة إلى تنسيق الاستجابة 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 الاستجابة لحالات الطوارئ لمقدمي خدمات الطيران؛

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

- ٤- **تَوْعِزُ** 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- **تكلّف** الأمين العام بوضع شبكة الإيكاو لهياكل التنسيق في إدارة الأزمات وإرساء الترتيبات وآليات التنسيق ذات الصلة فيما بين الإيكاو والأقاليم والدول، وذلك دعماً للاستجابة السياسية والعملية للأزمات بشكل منسّق وتقديم المساعدة على المستوى الأكثر ملاءمة؛
- ٦- **تكلّف** الأمين العام بمواصلة العمل التعاوني في إطار منظومة الأمم المتحدة لضمان تقديم المساعدة المنسّقة وذات الجودة العالية في الوقت المناسب لجميع الدول حيث تشكل الخسائر الناجمة عن الكوارث خطراً على صحة الأشخاص وقدرتهم على تحقيق التنمية؛
- ٧- **تكلّف** الأمين العام بضمان مشاركة الإيكاو ، عند الاقتضاء وبما يتماشى مع أهدافها الاستراتيجية، في الآليات الملائمة القائمة من أجل دعم التنفيذ في مختلف القطاعات لإطار سندي للحد من مخاطر الكوارث للفترة ٢٠١٥-٢٠٣٠ وخطة عمل الأمم المتحدة بشأن الحد من مخاطر الكوارث من أجل الصمود.

القرار ٤١-١٤: تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرهـم

إن الجمعية العمومية:

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

ولما كان ينبغي لدولة وقوع الحادث أن تتخذ الإجراءات اللازمة لتلبية أهم احتياجات المتضررين من حوادث الطيران المدني، وإذ تدكّر 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 وأسرهـم؛

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؛

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

وتذكّر بأحكام المادة ٢٨ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ وبالقرار رقم ٢ الذي اعتمده مؤتمر مونتريال، والتي دعت جميعها إلى توفير مدفوعات مسبقة، بدون إبطاء، إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرهـم، وتسليم بأن عدم التصديق العالمي عليها يعرقل تحسين نُظُم التعويض وتوحيدها؛

وتذكّر 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 وأسرهـم؛

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

وتسَلَّم بأن استعراض قائمة مراجعة الامتثال الواردة في النظام الإلكتروني للإبلاغ عن الاختلافات قد أظهر انخفاضاً في مُعدَّل تنفيذ "القواعد والتوصيات الدولية" الواردة في الملحق التاسع؛

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

وإذ تضع في اعتبارها أن تنسيق القواعد التي تنظم تلبية احتياجات ضحايا حوادث الطيران المدني وأسرهم يعد أيضاً واجباً إنسانياً ومهمة من المهام التي يستطيع مجلس الإيكاو الاضطلاع بها وفقاً لأحكام المادة ٥٥ (ج) من اتفاقية شيكاغو؛

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

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

وتسَلَّم بأهمية قرار المجلس بإعلان يوم العشرين من فبراير رسمياً ليكون "اليوم العالمي لإحياء ذكرى ضحايا حوادث الطيران وأسرهم" استذكراً للضحايا وتعبيراً عن التضامن مع أسرهم، 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 وأسرهم لعام ٢٠٢١ (AAAVF 2021)، بما في ذلك التوصيات الثلاثين الواردة في التقرير الصادر عن الندوة؛

وتذكر 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 والمواطن 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- **تناشد** الدول الأعضاء أن تؤكد مجدداً على التزامها بمساعدة ضحايا حوادث الطيران المدني وأفراد أسرهم؛
- ٢- **تحث** الدول الأعضاء على إعداد التشريعات و/أو القواعد و/أو السياسات لمساعدة ضحايا حوادث الطيران المدني وأفراد أسرهم، وفقاً للتكليف بمقتضى قاعدة الإيكاو القياسية رقم ٨-٤٧ الواردة في الملحق التاسع، وعملاً بالمادة ٢٨ من اتفاقية مونتريال المحررة في ١٩٩٩/٥/٢٨ والقرار رقم ٢ الذي اعتمدته مؤتمر مونتريال؛
- ٣- **تشجّع** الدول التي لديها تشريعات و/أو قواعد و/أو سياسات لمساعدة ضحايا حوادث الطيران المدني وأسرهم على استعراض هذه الوثائق، عند الضرورة، في ضوء سياسات الإيكاو الواردة في الوثيقة Doc 9998 وكذا المواد الإرشادية الواردة في الوثيقة Doc 9973؛
- ٤- **تحث** الدول الأعضاء على إخطار الإيكاو بانتظام، عبر قائمة مراجعة الامتثال (CC) الواردة في النظام الإلكتروني للإبلاغ عن الاختلافات (EFOD) بمستوى تطبيق أحكام الملحق التاسع بشأن خطط مساعدة الأسر؛

- ٥- تحثّ الدول الأعضاء على الاعتراف بيوم العشرين من فبراير يوماً دولياً لإحياء ذكرى ضحايا حوادث الطيران وأسره، 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 المؤرخة في ١٩٩٩/٥/٢٨ ("اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي") ولم تنفّذها بعد على القيام بذلك؛
- ٧- ترخّب بالتوصيات الصادرة عن الندوة المذكورة وتكفّل 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؛
- ٨- تكفّل المجلس بالعمل بنشاط وفي التوقيت المناسب على متابعة مجموعات الخبراء المعنية في الإيكاو فيما يتعلق بهذه التوصيات الصادرة عن الندوة حسب الاقتضاء؛
- ٩- تكفّل المجلس، لدى النظر في مستوى تطبيق خطط مساعدة الأسر، بإيلاء المزيد من الاهتمام لوضع "قواعد وتوصيات دولية" لمساعدة ضحايا حوادث الطيران المدني وأفراد أسرهم؛
- ١٠- تعلن أن هذا القرار يحلّ محل القرار ٣٩-٢٧.

القرار ٤١-١٥: 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 العامة في ٢٠٢١/١٢/١٦ قد اعترف بأهمية تسهيلات الوصول التي تتيح للأشخاص ذوي الإعاقة الاستفادة من جميع جوانب الحياة والحاجة إلى تحديد ممارسات التحيز والعرقلة والتشبيط 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 طلب الأعداد المتزايدة من الأشخاص ذوي الإعاقات المرئية وغير المرئية، وكذلك الأشخاص الذين يعانون من محدودية الحركة وكبار السن؛

وإذ تسلم 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 والاندماج الاجتماعي مفهوم 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:

(أ) أن يضمن أن تواصل الإيكارو 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 تمكين الركاب ذوي الإعاقة والقدرة المحدودة على الحركة من الانتفاع بخدمات النقل الجوي ضمن نظام يتكامل بمراعاة الإعاقة، بالتعاون مع جميع أصحاب المصلحة؛

(ج) أن يتأكد من أن القواعد الأساسية والتوصيات الدولية الواردة في "الملحق التاسع - التسهيلات" تُقرّ بالطابع الأساسي للخدمات التي يسهل الانتفاع بها من جانب الأشخاص ذوي الإعاقة والأشخاص الذين يعانون من نقص في القدرة على الحركة؛

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 المعنية بالإعاقة وجميع أصحاب المصلحة ذوي الصلة؛

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 المعنية بالإعاقة وجميع أصحاب المصلحة ذوي الصلة؛

٦- **وتشجع** الدول الأعضاء على دعم أنشطة الإيكارو بالموارد المالية والعينية على السواء لضمان التنفيذ الناجح للتدابير المنققة عليها لتيسير النقل الجوي للأشخاص ذوي الإعاقة وذوي القدرة المحدودة على الحركة.

القرار ٤١-١٦: إعداد وتنفيذ أحكام خاصة بالتسهيلات - مكافحة الاتجار بالبشر

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

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

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

وحيث إن التوصية ٨-٤٩ في الملحق التاسع — "التسهيلات" تشجع الدول الأعضاء على اتخاذ تدابير لضمان وجود إجراءات لمكافحة الإتجار بالأشخاص بما في ذلك نظم إبلاغ واضحة وجهات اتصال لدى السلطات المختصة لمشغلي المطارات والطائرات؛

وحيث إن التوصية ٨-٥٠ في الملحق التاسع تشجع الدول الأعضاء على اتخاذ تدابير لضمان توفير التدريب المناسب للعاملين في المطار وفي الطائرة ممن لهم اتصال مباشر مع جمهور المسافرين لتوعيتهم بشأن الإتجار بالأشخاص؛

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

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

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 و سلطات الطيران المدني والمنظمات ومشغلي الطائرات والمطارات بالإرشادات والتوصيات للاستعانة بها عند وضع الاستراتيجيات الشاملة لمكافحة الاتجار بما يتماشى مع قرار الجمعية العامة للإيكاو ١٧/٤١ "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال التسهيلات"؛

وحيث إن اعتماد إستراتيجية شاملة تشمل القوانين والقيادة والسياسات وبروتوكولات الإبلاغ، وآليات الاستجابة، والشراكات، والتدريب، والوعي العام، وجمع البيانات، وتبادل المعلومات بما في ذلك التوصيات والرؤى المستتيرة بتجارب الناجين من الاتجار بالبشر، ودعم الضحايا والناجين، يمكن أن يدعم سلطات الطيران المدني والمنظمات ومشغلي الطائرات والمطارات من أجل وضع حد لهذه الجريمة،

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تحث** الدول الأعضاء على إيلاء الاهتمام لاعتماد التعديل ٢٩ على التوصيتين ٨-٤٩ و ٨-٥٠ 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 من الملحق التاسع؛
- ٣- **تطلب** من المجلس التأكد من تحديث المواد الإرشادية ذات الصلة بمسألة مكافحة الإتجار 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 من الملحق التاسع.

القرار ٤١-١٧: بيان موحد بشأن سياسات الإيكاو 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 ومواجهة 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 آثاراً خطيرةً 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؛

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 الحادية 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 تبادل بيانات الركاب

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

المرفق (أ)

إعداد وتنفيذ أحكام التسهيلات

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

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

ولما كان إعداد مجموعة من اللافتات القياسية التي تسهل الحركة في مباني المطارات على الركاب والمنتقلين الآخرين قد أثبت فاعليته وفائدته؛ **ولما كان** اعتبار النقل الجوي المتاح لجميع الركاب أحد أبرز العوامل لتحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة؛

ولما كانت وثائق السفر المقروءة آلياً (MRTD) تعزز إجراءات إدارة مراقبة الحدود والأمن من خلال تحسين سلامة الوثائق المستخدمة للتحقق من هوية المسافرين والطواقم 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 الملغاة، 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 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 وبضرورة توفير 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 تذكّر 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- تحثُّ 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 تنال من سلامة الطيران المدني وتسهيلاته، وذلك تيسيراً لتعافي حركة السفر الجوي للركاب ونموها المستدام؛

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

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

٥- **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 والاستجابة لها، والتزاماتها تجاه لوائح الصحة الدولية (٢٠٠٥) الصادرة عن منظمة الصحة الدولية، والتعامل مع حالات الطوارئ في مجال الصحة العامة والاستجابة لها، علاوة على متطلبات الدول الأعضاء المتعلقة بالتعامل مع البضائع والركاب؛ والتطورات التكنولوجية ذات الصلة بهذه الإدارة؛

٦- **تطلب** إلى المجلس أن يتأكد من أنّ المواد الإرشادية ذات الصلة مواكبة للتطورات وملمية لاحتياجات الدول الأعضاء؛

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

٨- **تحثّ** 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؛

٩- **تحثّ** 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؛

١٠- **تحث** المجلس على ضمان اعتبار برنامج التسهيلات بوصفه أمراً يحظى بأعلى درجات الأولوية وتوفير الموارد المناسبة له من جانب الإيكاو ودولها الأعضاء؛

١١- **تحثّ** 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؛

١٢- **وإذ تقرّ** بالدور الريادي للإيكاو في مجال نشاطات التسهيلات، تطلب إلى المجلس والأمين العام أن يضمننا 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 والفقْدان؛
- د) نظم وأدوات التفتيش من أجل ضمان كفاءة وأمن عملية قراءة وثائق السفر المقروءة آلياً والتحقق منها على الحدود، بما في ذلك استخدام دليل المفاتيح العامة (PKD) للإيكاو؛
- هـ) تطبيقات قابلة للتشغيل البيئي توفر ربطاً مناسباً من حيث التوقيت ومضموناً وموثوقاً به لوثائق السفر المقروءة آلياً وأصحابها بالبيانات المتاحة وذات الصلة في سياق عمليات التفتيش؛

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

ولما كانت استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين توفر الإطار العام لتحقيق أقصى المنافع من وثائق السفر ومراقبة الحدود وذلك عبر الجمع بين عناصر إدارة شؤون هوية المسافرين؛

ولما كانت الدول الأعضاء في الأمم المتحدة قد قررت، بموجب القرار ١/٧٠ الذي اعتُمد في ٢٥/٩/٢٠١٥ اعتماد خطة أعمال التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ التي تشمل مجموعة تتكون من ١٧ هدفاً من أهداف التنمية المستدامة استناداً إلى ١٦٩ غاية، علماً بأن الغاية ٩-١٦ 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 و 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 وصلاحية 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 كانت وثائق سفر اتفاقية الأمم المتحدة (CTDs) تمثل وثائق السفر التي يجب على الدول الأطراف في اتفاقية عام ١٩٥١ المتعلقة بوضع اللاجئين ("اتفاقية عام ١٩٥١") واتفاقية عام ١٩٥٤ المتعلقة بوضع الأشخاص عديمي الجنسية ("اتفاقية عام ١٩٥٤") أن تمنحها للاجئين أو للأشخاص عديمي الجنسية المقيمين على أراضيها بصورة قانونية (انظر المادة ٢٨ في كلتا الاتفاقيتين)، وتمثل على هذا النحو وثائق السفر المنصوص عليها في المعاهدتين الدوليتين فيما يتعلق بالأشخاص المستفيدين من الوضع المعترف به على الصعيد الدولي؛

ولما كانت الإيكاو 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 الإيكاو 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- **تحث** 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- **تحث** الدول الأعضاء على تنفيذ الإجراءات والأدوات الصارمة للحفاظ على سلامة وأمن مستندات الهوية الأساسية، لاسيما من خلال تطبيق مبادئ دليل إثبات الهوية، مثل ضمان أن صاحب الهوية موجود وأنه ما زال على قيد الحياة، 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- **تحث** الدول الأعضاء على أن تكثف جهودها من أجل وضع وتنفيذ نظام متين في مجال إدارة شؤون الهوية ومن أجل المحافظة على أمن وسلامة عملية إصدار وثائق السفر؛
- ٤- **تحث** الدول الأعضاء على تكثيف جهودها لإنشاء وتنفيذ نظام تحقق من سلامة وثائق السفر الإلكترونية المقروءة آلياً، لا سيما بواسطة التحقق من سلامة توقعاتها 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- **تحث** الدول الأعضاء التي لم تصدر بعد جوازات السفر المقروءة آلياً طبقاً للمواصفات الواردة في الجزء الأول الرابع من الوثيقة Doc 9303 على أن تبادر إلى إصدارها؛
- ٨- **تذكر** الدول الأعضاء بأن تكفل سحب الجوازات غير المقروءة آلياً من التداول؛
- ٩- **تحث** الدول التي قررت إصدار وثائق السفر الإلكترونية المقروءة آلياً على القيام بذلك طبقاً للمواصفات الواردة في الوثيقة Doc 9303؛
- ١٠- **تحث** الدول الأعضاء بأن تتأكد عند إصدار وثائق سفر اللاجئين والأشخاص عديمي الجنسية ("وثائق سفر اتفاقية الأمم المتحدة") من كونها وثائق مقروءة آلياً، طبقاً للمواصفات الواردة في الوثيقة Doc 9303؛
- ١١- **تذكر** الدول الأعضاء بوضع الضوابط للتصدي لحالات سرقة وثائق السفر الفارغة واختلاس وثائق السفر الصادرة حديثاً؛
- ١٢- **تحث** 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 Doc 9303 - 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 ولليل إيكاو للمفاتيح العامة، وذلك عند التحقق من سلامة جوازات السفر الإلكترونية؛
- ١٦- **تطلب** إلى الأمين العام 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- **تحث** 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- **تحث** 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- **تحث** 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- **تحث** 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- **تحث** الدول الأعضاء على أن تنشئ نظاماً فعالاً لتبادل المعلومات والتعاون بين جميع الجهات المعنية في مجال منع الاتجار بالبشر؛
- ٢٤- **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 أن** هذا التعاون قد أصبح حيوياً بعد تعدد النظم غير الموحدة لتبادل المعلومات عن المسافرين مما أثر سلبياً على جدوى قطاع النقل الجوي؛
- ولما كان** خطر انتقال الأمراض السارية عن طريق النقل الجوي في شتى أنحاء العالم قد ازداد في الأعوام الماضية؛
- ولما كان** الملحق التاسع يتضمن الإطار العام للتسهيلات فيما يتعلق بتقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم، وذلك تحديداً بموجب القاعدة القياسية ٨-٤٧ التي تلزم الدول الأعضاء بوضع ما يلزم من تشريعات ولوائح وسياسات لدعم تقديم المساعدة لضحايا حوادث

الطائرات وأسره، والتوصية بأن يقوم مشغلو الطائرات والمطارات بوضع الخطط الملائمة لتقديم المساعدة الفعّالة وفي الوقت المناسب لضحايا حوادث الطائرات وأسره؛

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- تحثّ الدول الأعضاء على إنشاء برامج تسهيلات النقل الجوي الوطنية واللجان المعنية بالتسهيلات والاستعانة بها، واعتماد سياسات للتعاون على الصعيد الإقليمي مع الدول المجاورة؛

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

٣- تحثّ 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 الإيكو لتحديد هوية المسافرين؛

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

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

٩- **تحث** 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 تنظر في التوصيات الواردة في "دليل الإيكاو بشأن الجوانب القانونية للركاب غير المنضبطين والمشاعين" (Doc 10117)؛

١٢- **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؛

١٣- **تطلب** من الدول الأعضاء ضمان تعديل تجهيزات المطارات بحيث تكون قادرة على تلبية احتياجات الأشخاص ذوي الإعاقة وأن تكون الأدوات الرفاعة والأجهزة الملائمة 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؛

١٤- **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؛

١٥- **تحث** 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؛

١٦- **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).

١٧- **تحث** الدول الأعضاء على إقامة نظام فعال لتبادل المعلومات والتعاون من أجل منع الاتجار غير المشروع في الأحياء البرية.

المرفق (د)

نظم تبادل بيانات الركاب

لما كان من الضروري أن تواصل الدول الأعضاء العمل على تحسين فعالية وكفاءة عملية تخليص الإجراءات؛

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

ولما كان مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة قد قرر أيضاً بموجب الفقرة ١٢ من القرار ٢٣٩٦ بأن تقوم الدول الأعضاء بإنشاء قدرات لجمع بيانات عن سجلات أسماء الركاب ومعالجتها وتحديثها وتحليلها وفقاً للقواعد القياسية والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو، 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، يهيئ كذلك بالدول الأعضاء والأمم المتحدة والكيانات الدولية والإقليمية ودون الإقليمية الأخرى أن توفر المساعدة الفنية والموارد وبناء القدرات إلى الدول الأعضاء من أجل تفعيل هذه القدرات، وعند الإمكان، يشجع الدول الأعضاء على تبادل بيانات سجل أسماء الركاب مع الدول الأعضاء المعنية أو ذات الصلة من أجل الكشف عن المقاتلين الإرهابيين الأجانب العائدين إلى بلدانهم الأصلية أو البلدان التي يحملون جنسيتها أو المسافرين أو المنتقلين 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 منظمة الطيران المدني الدولي "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 ذكر في استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TRIP) يمكن أن يتم أيضاً لأغراض أمنية، بحيث تضاف طبقة هامة لتحسين نظام الطيران المدني الدولي من أجل الكشف عن الإرهابيين ومنع أفعال التدخل غير المشروع قبل إجراءات الصعود على متن الطائرات بوقت طويل؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تحثّ 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- تحثّ الدول الأعضاء، في استخدامها لنظم تبادل 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 المقترضات التنظيمية المتعلقة بدخول وخروج الركاب والتي قد تفرضها الوكالات المختلفة التابعة للدولة المتعاقدة؛

٤- **تحث** الدول الأعضاء على التعاضد وتبادل أفضل الممارسات، حسب الاقتضاء، مع الدول الأعضاء الأخرى من أجل إنشاء نظم تبادل 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 الإيكاو في إعداد مواد إرشادية ملائمة وتنفيذ الأحكام الخاصة بسجل أسماء الركاب المنصوص عليها في الملحق التاسع؛

٧- **وتحث** 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.

القرار ٤١-١٨: 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 تنظيماً من الناحية المنطقية؛

ولما كانت الجمعية العمومية قد قرّرت في قرارها ٤١-١١ 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 ٤٠-١١، وعدّلت ذلك البيان ليشمل القرارات الصادرة عن الدورة الحادية 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 الحادية 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 ٤٠-١١.

المرفق (أ)

السياسة العامة

لما كان تطور الطيران المدني الدولي يمكن أن يساعد كثيرا 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 قد أصبحت تشكل التهديد الرئيسي لتطوره الأمن والمنظم؛

ولما كان الطابع المتغير لتهديد الأعمال الإرهابية، بما فيها تلك التي تشكلها الأجهزة 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 واستغلال شبكة الشحن الجوي لأغراض إرهابية، واستخدام الطائرات كسلاح والهجمات الإلكترونية وغيرها من أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني، بما فيها بشكل خاص التهديدات من الداخل، التي تؤثر تأثيرا ضارا وخطيرا على سلامة الطيران المدني الدولي وكفاءته وانتظامه، مما يعرض للخطر أرواح الأشخاص على متن الطائرات وعلى الأرض ويقوّض ثقة شعوب العالم في سلامة الطيران المدني الدولي؛

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

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

وتسلم 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 ١٢-٤٠ بشأن إعلان أمن الطيران؛

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

وتضع في اعتبارها قرارات مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة رقم ٢١٧٨ (٢٠١٤) ورقم ٢٣٠٩ (٢٠١٦) ورقم ٢٣٤١ (٢٠١٣) ورقم ٢٣٩٥ (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؛

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 تكلفت بالنجاح باعتماد المجلس لهذه الخطة في نوفمبر ٢٠١٧؛

وتسلم بالجهود المتزايدة التي يتعين أن تبذلها الدول الأعضاء لتحقيق الأهداف العالمية الطموحة للخطة العالمية لأمن الطيران الموضوعة لعامي ٢٠٢٣ و ٢٠٣٠، بالدعم الجماعي للدول الأعضاء الأخرى والإيكاف والمنظمات الإقليمية وقطاع الطيران وجميع الجهات المعنية الأخرى؛

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

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

وتضع في اعتبارها خطط الطريق الإقليمية التي اعتمدها المؤتمرات الإقليمية لأمن الطيران المعقودة في مصر وبنما والبرتغال وتايلاند في الفترة بين عامي ٢٠١٧ و ٢٠١٨؛

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

وتذكر 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 القيود وتدابير الصحة العامة التي فرضتها جائحة فيروس كورونا كان لها تأثير خطير على صناعة الطيران وأنه يجب أن تراعي الإيكاف والدول الأعضاء هذا التأثير عند اتخاذ قرارات بشأن سياسات وتدابير أمن الطيران؛

وتؤكد مجدداً على الالتزامات المبينة في الإعلان الوزاري للمؤتمر الرفيع المستوى بشأن فيروس كورونا (HLCC 2021)، التي تشمل عدة أمور من بينها ضرورة ضمان التدفق الآمن والمأمون والمنظم للحركة الجوية مع الاستعداد التشغيلي للطيران، وضمان مرونة الطيران الدولي على المدى الطويل واستيعاب الدروس المستفادة من الجائحة الحالية والجوائح السابقة.

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، والهجمات باستخدام الطائرات الغير مأهولة وغيرها من الهجمات التي تُشن عن بُعد، واستغلال الطائرات المدنية كأسلحة للدمار وقتل الأشخاص على متنها وعلى الأرض؛

٣- تؤكد مجدداً أنه يجب على منظمة الطيران المدني الدولي ودولها الأعضاء الاستمرار في معاملة أمن الطيران باعتباره أمراً يحظى بأعلى درجات الأولوية وينبغي توفير الموارد المناسبة له؛

٤- تناشد جميع الدول الأعضاء أن تؤكد تأييدها الحازم لسياسة الإيكاف 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 ومعاكبة المرتكبين والمخططين والراعين والممولين والمتأمرين في أي فعل من هذه الأفعال؛

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

٦- **تكلف** المجلس بمواصلة عمله كأولوية عاجلة بالعلاقة إلى إجراءات منع أفعال التدخل غير المشروع، 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- **تُقَرَّر** بالدور القيادي الذي تضطلع به الإيكاو في مجال أمن الطيران وتطلب إلى الأمين العام إعلاء شأن أمن الطيران داخل الإيكاو ومكاتبها الإقليمية وضمان الاستدامة طويلة الأجل لبرنامج أمن الطيران في المنظمة، في سياق ميزانية البرنامج العادي؛

٩- **تحت** 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 البرنامج العادي؛

١٠- **تكلف** 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"؛

١١- **تكلف** المجلس بالنظر في الدروس المستفادة من تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران بما في ذلك التغييرات التي حدثت في صناعة الطيران نتيجة لجائحة فيروس كورونا عند إدخال تدابير على الخطة بما يضمن احتواءها على الغايات والأهداف الواضحة والجماعية لأمن الطيران، إلى جانب آلية لرصد التقدم باستخدام الإجراءات والأدوات القائمة لمساعدة الإيكاو والدول الأعضاء والجهات المعنية في ضمان التحسين المستمر في مجال أمن الطيران؛

١٢- **توجّه** الأمين العام إلى مواصلة استعراض وتحسين خطط الإيكاو وبرامجها المتعلقة بأمن الطيران بشكل شامل، وذلك باستخدام آليات تشاورية مع الدول الأعضاء وأوساط الصناعة، وذلك لضمان أن هذه الخطط والبرامج لا تزال تفي 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.

١٣- **تحت** جميع الدول الأعضاء على اتخاذ المشاركة بفعالية في الجهود العالمية والإقليمية لتحقيق مقاصد وأهداف وغايات وأولويات الخطة العالمية لأمن الطيران على المستويين الوطني والإقليمي، مع مراعاة الأهداف العالمية الطموحة للخطة العالمية للسلامة الجوية المحددة لعامي ٢٠٢٣ و ٢٠٣٠؛

١٤- **تحت** 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)

موثائق قانون الجو الدولية وسن التشريعات الوطنية وعقد الاتفاقات المناسبة لقمع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني

أ) موثائق قانون الجو الدولية

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

فإن الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول الأعضاء التي لم تنضم 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 موثائق قانون الجو المذكورة أعلاه، أن تنفذ المبادئ التي تتضمنها هذه الموثائق، حتى قبل التصديق عليها أو قبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها، و**تناشد** 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 الموثائق؛

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

ب) إصدار التشريعات الوطنية وعقد الاتفاقات المناسبة

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

فإن الجمعية العمومية:

١- **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 تتطلب نهجا عالميا في إعداد وتنفيذ متطلبات الأمن وأفضل الممارسات، بما في ذلك التعاون المستمر مع المنظمات الدولية المعنية مثل منظمة الجمارك العالمية واتحاد البريد العالمي والمنظمة البحرية الدولية؛

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

ولما كان التنفيذ الفعال لإجراءات الأمن التي تنادي بها الإيكاو 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؛

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 كانت جائحة فيروس كورونا قد تكون قد تطلبت التصريح باعتماد إجراءات مؤقتة لتخفيف بعض الشروط الأمنية حسب الحالة.

وإذ تدرك أهمية التقييم الدقيق ومعالجة المخاطر المرتبطة باستئناف عمليات الطيران، مع إيلاء اهتمام خاص للمخاطر الناجمة عن تأثير الجائحة على الموظفين؛

ولما كانت جائحة فيروس كورونا تتطلب التصدي للتهديدات والمخاطر الأمنية مع مراعاة المخاطر الجديدة المتعلقة بالصحة، مع ضمان التوازن مع عاملي التسهيلات والاستدامة؛

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، وفي تعريف مستقبل نظم التفتيش الأمني؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تحت** 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- **تحت** 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- **تحت** الدول الأعضاء على أن تتفقد 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 - مقيد التوزيع) والمواد الإرشادية الأخرى المتصلة بالأمن والمتاحة في موقع الإيكاو الإلكتروني المقيد الدخول؛

٥- **تشجع** الدول الأعضاء أن تولي أهمية كبيرة للقواعد القياسية التي اعتمدت مؤخراً 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- **تشجيع** الدول الأعضاء على العمل بالتشارك مع قطاع الطيران لإعداد وتنفيذ اختبارات تشغيلية للتدابير الأمنية وتكنولوجيات وتقنيات وإجراءات مبتكرة وتنفيذها بفعالية؛

٨- **تشجيع** 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"؛

٩- **تشجيع** 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؛

١٠- **تحث** الدول الأعضاء على الحفاظ على قوى عاملة كفوءة ومتحمسة ومدربة تدريباً جيداً واتخاذ الإجراءات لضمان وصول كفاءات الموظفين التي كانت موجودة قبل جائحة فيروس كورونا؛

١١- **تشجيع** 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؛

١٢- **تشجيع** 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 الملائم، لتبادل المعلومات والكشف المبكر عن التهديدات الأمنية لعمليات الطيران المدني؛

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

(ج) استخدام التكنولوجيات الحديثة 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 بواسطة ما يلي:

- ١) إعداد إطار لأمن الشحن الجوي يتسم بالقوة والاستدامة والمقاومة؛
- ٢) تنفيذ قواعد الأمن القوية بشكل فعال ومستدام؛
- ٣) اعتماد نهج كامل لسلسلة الإمداد في أمن الشحن الجوي والبريد، إذا كان ذلك مناسباً؛
- ٤) إنشاء وتعزيز الإشراف ومراقبة الجودة على أمن الشحن الجوي والبريد؛

- ٥) الاشتراك في جهود تعاونية ثنائية ومتعددة الأطراف لتنسيق التدابير الرامية إلى تعزيز وانسجام أمن الشحن الجوي والبريد وتأمين سلسلة الإمداد العالمية الشحن الجوي؛
- ٦) المشاركة في أفضل الممارسات والدروس المكتسبة من الدول الأعضاء الأخرى لتعزيز المستوى الشامل لأمن الشحن الجوي والبريد؛
- ٧) تعزيز المبادرات لتكثيف بناء القدرات والابتكار في أمن الشحن الجوي والبريد؛
- و) إيلاء الاهتمام لسوء الاستخدام المحتمل لنظم الطائرات غير المأهولة 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 وامتيازات حق الوصول إلى المناطق المأمونة والمعلومات الأمنية الحساسة، مع مراعاة تأثير جائحة فيروس كورونا واحتمال أن تكون الجائحة قد أدت إلى تفاقم نقاط ضعف داخلية أو تسببت في ظهور نقاط ضعف داخلية جديدة.
- ١٣- **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؛
- ١٤- **تناشد** الدول الأعضاء أن تقوم، عند طلبها من دولة أخرى تطبيق تدابير أمنية لحماية طائرة تحلق فوق أراضيها، أن تراعي مراعاة تامة تدابير الأمن المطبقة بالفعل في الدول المطلوب منها الحماية؛ وأن تقوم، عند الاقتضاء، بالاعتراف بتلك التدابير كتدابير مساوية للحد من الازدواجية؛
- ١٥- **تطلب** إلى الإيكاف 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؛

(د) أن يعزز تطوير عمليات الاعتراف المتبادل 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 وفقا 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؛

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

١٦- **توجّه الأمين العام إلى تحديث وتعديل "دليل أمن الطيران للإيكاو" (Doc 8973) 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؛**

١٧- **توجّه 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 تنتظر فيها الدول الأعضاء لاستخدامها في إعداد تقييماتها الوطنية للأخطار وإدراج التقييمات القائمة على المخاطر، متشياً 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 .**

١٨- **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؛**

١٩- **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.**

٢٠- **توجّه الأمين العام إلى مواصلة العمل على ضمان تمتع أمن الطيران بالمكانة المناسبة باعتبارها مبدأً 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 ٤٠-١١؛

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 قد أثبت 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 بأن 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 تحقيق الدول الأعضاء للأهداف الطموحة المنصوص عليها في الخطة العالمية لأمن الطيران؛

وتسلم 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 يعد عنصراً أساسياً وحاسماً من عملية الرصد من أجل تحقيق الهدف العام وهو تعزيز أمن الطيران العالمي؛

وتسلم بأهمية قدر محدود من الكشف عن نتائج تدقيق الإيكاو لأمن الطيران، مع إيجاد توازن بين حاجة الدول 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؛

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

وتسلم 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؛

وتسلم بأن تأثير جائحة فيروس كورونا والقيود المفروضة على الموارد قد حدثت من وتيرة إجراء عمليات التدقيق؛

وتذكر بأن الجمعية العمومية قد طلبت من المجلس في دورتها الأربعين 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 أساسي في تحسين 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 كمُدققين 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 للإيكو والمتعلقة 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** علماً بما اضطلعت به الأمانة العامة للإيكو من عمل، بالتشاور مع الدول الأعضاء، من أجل استعراض نطاق ومنهجية "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA) وتحث الأمانة العامة على مواصلة تحسين فعالية البرنامج، بالتشاور مع "مجموعة الدراسة المعنية بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" التابعة للأمانة العامة؛

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 للإيكو عن طريق:

- (أ) توقيع مذكرة التفاهم الخاصة بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر؛
- (ب) إعداد جميع الوثائق المطلوبة وتقديمها إلى الإيكو حسب الجداول الزمنية المقررة قبل أنشطة البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر في المواعيد التي تحددها الإيكو؛
- (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 والإيكو.

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- **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 أمن الطيران

لما كان تنفيذ التدابير الفنية لمنع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي يتطلب موارد مالية وتدريباً للأفراد؛

ولما كانت بعض البلدان، وخصوصاً البلدان النامية، تفتقر للقدرة على مراقبة أمن الطيران، ولا تزال تواجه صعوبات في تنفيذ التدابير الوقائية تنفيذاً تاماً رغم المساعدة المقدمة لها لأن مواردها المالية والفنية والمادية غير كافية؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **توجّه الأمين العام إلى تعزيز الجهود التي تبذلها الدول الأعضاء وغيرها من هيئات الطيران في جميع أنحاء العالم لتقديم المساعدة الفنية الفعالة ودعم الدول والأعضاء من خلال تشجيع الأنشطة المنسقة والموجهة وذات الأولوية لبناء القدرات في مجال أمن الطيران الدولي؛**
- ٢- **تحث 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- **تحث الدول الأعضاء القادرة على تقديم المساعدة في تنفيذ الأنشطة الفعالة 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 فعال 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- **تحث 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 وتقدم التقارير الدورية بشأن استخدام الموارد المالية والعينية وبشأن الآثار المقاسة لهذه المساهمات؛**
- ١٠- **تحث الدول الأعضاء وأصحاب المصلحة المعنيين على التشارك لتنظيم وتوصيل أنشطة بناء القدرات، التي توثق الالتزامات التي أبدتها كل طرف؛**

- ١١- **تطلب** من الأمين العام تحديث وتحسين برنامج الإيكاو للتدريب على أمن الطيران، ومجموعات المواد التدريبية في مجال أمن الطيران، وحلقات عمل أمن الطيران، وتشجيع الوسائل الأخرى في التدريب على أمن الطيران كالتعلم بالوسائل الإلكترونية والتعلم الممزوج؛
- ١٢- **تحث** الدول الأعضاء على المساهمة في أنشطة برنامج الإيكاو للتدريب في مجال 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 وتحقيق مستويات التعاون السليمة؛
- ١٤- **تحث** الدول الأعضاء على استخدام مراكز الإيكاو للتدريب على أمن الطيران 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 مواثيق 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 المعززة 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- **تحث** جميع الدول الأعضاء على إدراج بند يتعلق بأمن الطيران في اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية، مع مراعاة البند النموذجي الذي اعتمدته المجلس في ١٩٨٦/٦/٢٥، وعلى أن تأخذ في الحسبان نص الاتفاق النموذجي الذي اعتمدته المجلس في ١٩٨٩/٦/٣٠؛
 - ٣- **تحث** جميع الدول الأعضاء على أن تعتمد المبادئ الرئيسية التالية باعتبارها 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 المعززة 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 (الإنتربول)، 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 قطرية 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.

القرار ٤١-١٩: معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني

لما كانت شبكة الطيران العالمية شبكة بالغة التعقيد والتكامل وتشتمل على نظم حيوية للغاية لسلامة وأمن عمليات الطيران المدني

وإذ تلاحظ أن قطاع الطيران يعتمد اعتماداً متزايداً على توفر المعلومات والبيانات والنظم، مع الحفاظ على موثوقيتها وسريتها؛

وكدرك أن التهديدات الإلكترونية ضد الطيران المدني تتطور بشكل سريع ومستمر، وأن الطيران المدني لا يزال هدفاً جذاباً لمرتكبي الجرائم في المجال الإلكتروني على غرار ما هو الحال في العالم الحقيقي، وأن التهديدات الإلكترونية يمكن أن تتطور لكي تنال من منظومات الطيران المدني الحيوية بجميع أنحاء العالم؛

وئقر بأن الهجمات الإلكترونية التي تؤثر في سلامة الطيران المدني ليست جميعها غير مشروعة و/أو متعمدة؛

وئقر بالسمة المتعددة الوجوه والتخصصات للتحديات والحلول الخاصة بالأمن الإلكتروني وإذ تلاحظ بأن المخاطر الإلكترونية يمكن أن تؤثر بشكل متزامن في مجموعة واسعة من مجالات الطيران وتنتشر بسرعة؛

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

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

وإذ تُعِيد التأكيد على الأهمية والطابع الملح لمعالجة الأمن الإلكتروني وتحسين الشبكة الإلكترونية فيما يتعلق بالنظم والبيانات والمعلومات الهامة في مجال الطيران المدني من التهديدات والأخطار الإلكترونية، بما في ذلك واجهة التفاعل المشترك بين منظومتي الطيران المدني والعسكري؛

وإذ تُقر ضرورة العمل بصورة تعاونية من أجل وضع إطار فعال ومنسق وعالمي من أجل معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران، ودعم الأمن الإلكتروني وتحسين الشبكة الإلكترونية لمنظومة الطيران العالمية ضد الهجمات الإلكترونية التي قد تقوض سلامة و/أو أمن الطيران المدني؛

وإذ تُقر بالدور القيادي للإيكاو وبأعمالها في مجالي الأمن الإلكتروني وتحسين الشبكة الإلكترونية على مستوى مختلف التخصصات في مجال الطيران؛

وإذ تُقر بأن الأمن الإلكتروني في مجال الطيران يحتاج إلى التنسيق على المستويات العالمي والإقليمي والوطني من أجل ضمان الاتساق والقابلية للتشغيل البيني الكامل لتدابير الحماية ونظم إدارة المخاطر؛

وإذ تُقر بأهمية وضع نظم إدارة ومساءلة وطنية واضحة للأمن 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،

وإذ تُقدر قيمة المبادرات وخطط العمل والمطبوعات وغيرها من الوسائل الإعلامية في هذا المجال والمصممة للتصدي للمسائل الخاصة بالأمن الإلكتروني بطريقة تعاونية وشمولية.

فإن الجمعية العمومية تُقرر ما يلي:

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

٢-مناشدة الدول والجهات المعنية بقطاع الطيران اتخاذ الإجراءات التالية للتصدي للهجمات الإلكترونية ضد 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) تعيين سلطة مخولة لإدارة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران، وتحديد معالم التفاعل بين هذه السلطة والوكالات الوطنية المعنية؛

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

(د) إعداد إطار عام قوي لإدارة مخاطر الأمن الإلكتروني يستند إلى الممارسات المتبعة لإدارة مخاطر السلامة والأمن، واعتماد نهج قائم على تحليل المخاطر لحماية النظم والمعلومات والبيانات الهامة في مجال الطيران المدني من التهديدات الإلكترونية؛

(هـ) رسم السياسات وإعداد الأدوات وتخصيص الموارد من أجل نظم الطيران الهامة لضمان تأمين هياكل هذه النظم من حيث التصميم وحمايتها وتحسينها، وأن تكون البيانات مؤمنة ومتاحة أثناء تخزينها وأثناء نقلها، وتنفيذ أساليب رصد النظم

واكتشاف الهجمات الإلكترونية والإبلاغ عنها، ووضع وممارسة خطط التعافي من الهجمات الإلكترونية وإجراء استعراض تحليلي للهجمات الإلكترونية؛

(و) تشجيع التنسيق بين الحكومات وقطاع الطيران فيما يتعلق باستراتيجيات الأمن الإلكتروني للطيران والسياسات والخطط في هذا الشأن، فضلاً عن تبادل المعلومات للمساعدة على تحديد أوجه الضعف الأساسية التي يتعين معالجتها؛

(ز) تشجيع التعاون المدني والعسكري فيما يتعلق باكتشاف وحماية ورصد نقاط الضعف المشتركة وتدفق البيانات على مستوى واجهات التفاعل بين منظومتي الطيران المدني والعسكري، والتعاون في سبيل التصدي للتهديدات الإلكترونية المشتركة والتعافي من الهجمات الإلكترونية؛

(ح) استحداث شراكات وآليات بين الحكومات وقطاع الطيران والمشاركة فيها على الصعيد الوطني والدولي، من أجل تبادل المعلومات بصورة منتظمة بشأن التهديدات والأحداث والاتجاهات الإلكترونية وجهود التخفيف من حدتها؛

(ط) تشجيع تصميم وتعميم ثقافة قوية في مجال الأمن الإلكتروني وعبر قطاع الطيران المدني؛

(ي) تشجيع الدول على مواصلة المساهمة في الإيكاو فيما يتعلق بوضع القواعد القياسية والاستراتيجيات وأفضل الممارسات الدولية من أجل دعم النهوض بالأمن الإلكتروني وتحسين الشبكة الإلكترونية في مجال الطيران؛

(ك) مواصلة التعاون في وضع إطار عام للأمن الإلكتروني في الإيكاو وفقاً لنهج شامل وجامع وعملي يتضمن السلامة الجوية وأمن الطيران والتسهيلات والملاحة الجوية والاتصالات والمراقبة وإدارة الحركة الجوية وعمليات الطائرات وصلاحية الطائرات للطيران وغيرها من التخصصات اللازمة.

٣- تكليف الإيكاو بالقيام بما يلي:

(أ) مواصلة التشجيع على اعتماد "اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتصلة بالطيران المدني الدولي" (اتفاقية ببجين) و"البروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (بروتوكول ببجين)؛ والتصديق عليهما على المستوى العالمي؛

(ب) مواصلة التأكد من مراعاة وتنسيق المسائل المرتبطة بالأمن الإلكتروني وتحسين الشبكة الإلكترونية بشكل شامل من خلال آلية جديدة لدى الإيكاو من أجل معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران.

القرار ٤١-٢٠: البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي

لما كانت الجمعية العمومية قد قررت، بموجب قرارها ٤٠-١٧، أن تواصل في كل دورة من دوراتها العادية اعتماد البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة،

ولما كان القرار ٤٠-١٧ يتكون من نص تمهيدي وعدد من المرفقات بخصوص موضوعات محددة ولكن مترابطة،

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

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرّر أن مرفقات هذا القرار المذكورة أدناه، مع القرار ٤١-٢١ "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ" والقرار ٤١-٢٢ "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)"، تشكل البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكو المستمرة في مجال حماية البيئة، حسبما كانت هذه السياسات قائمة عند اختتام الدورة الحادية 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 الفرقة الصوتية
- المرفق (ح) — أثر الطيران على نوعية الهواء المحلي

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

٣- **تعلن** أن هذا القرار مع القرار ٤١-٢١ "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ" والقرار ٤١-٢٢ "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)" تحل محل القرارات ٤٠-١٧ و ٤٠-١٨ و ٤٠-١٩.

المرفق (أ)

لمحة عامة

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

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

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

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

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

وإقراراً بأن عمل المنظمة في مجال البيئة يسهم في تحقيق أربعة عشر هدفاً من أهداف التنمية المستدامة السبعة عشر التي وضعتها الأمم المتحدة؛

ولما كانت المعلومات الموثوق بها وأفضل المعلومات المتوافرة 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 ما توجده 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 الأزمات 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، 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 بزمam المبادرة في إعداد إرشادات للسياسة بشأن هذه المسائل تعترف بخطورة التحديات التي يواجهها القطاع؛

٣- تطلب إلى المجلس أن يواصل التقييم المنتظم للواقع 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 تجربها الإيكاو ؛

٥- ترحب بإطلاق 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 من أجل 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 الواقع والاتجاهات في الحاضر والمستقبل لضوضاء الطائرات واستهلاك الطائرات للوقود وكفاءة الوقود في نظام الطيران وانبعاثات الجسيمات الدقيقة وأكاسيد النتروجين من محركات الطائرات، مع تبيان عمل المنظمة، وخطط العمل التي تقدمها الدول، وخطة الإيكاو العالمية للملاحة الجوية، والقواعد والتوصيات الدولية التي تضعها الإيكاو ، وسياسة الإيكاو وموادها الإرشادية في مجال البيئة بطريقة ملائمة، مثلاً من خلال تقديم التقارير المنتظمة والحلقات الدراسية، بما يشمل التنسيق مع مكاتب الإيكاو الإقليمية؛

٩- تدعو الدول إلى أن تواصل تقديم دعمها النشط 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- ترخّب بإنشاء "تحالف الإيكاو العالمي للطيران المُستدام" كمنتدى 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 التحالف؛
- ١٢- تشجّع المجلس على مواصلة التعاون الوثيق مع المنظمات الدولية وهيئات الأمم المتحدة الأخرى بشأن فهم آثار الطيران على البيئة وبشأن وضع السياسات لمعالجة هذه الآثار؛
- ١٣- تحث الدول على الامتناع عن اتخاذ تدابير في مجال البيئة من شأنها أن تؤثر سلباً على التطور المنتظم والمُستدام 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 يحسّن 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 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 بضرورة العمل في الوقت المناسب على تحديث وإعداد ما يلزم من قواعد وتوصيات وإرشادات دولية للإيكو لترخيص التكنولوجيات الجديدة المتقدمة للطائرات، حسبما يكون ملائماً؛

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

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 القلابية؛

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 ستصبح 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 ستصبح واجبة التطبيق في ٢٠٢٣/١/١ بالنسبة للطائرات قيد التصنيع والتي يتوقف إنتاجها في ٢٠٢٨/١/١؛

٥- **ترحب** بفوائد القاعدة القياسية المبدئية بشأن انبعاثات كتلة الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة من جميع محركات الطائرات التوربينية المروحية والنفاثة التي يتجاوز دفعها المقدّر ٢٦,٧ كيلونيوتن ويقع تاريخ صنع كل محرك فيها في ٢٠٢٠/١/١ أو ما بعده؛

٦- **ترحب** باعتماد المجلس في مارس ٢٠٢٠ للقاعدة القياسية الجديدة بشأن انبعاثات كتلة وعدد الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة والتي ستكون واجبة التطبيق على تصاميم المحركات الجديدة والجاري إنتاجها والتي يتجاوز دفعها المقدّر ٢٦,٧ كيلونيوتن وذلك اعتباراً من ٢٠٢٣/١/١؛

٧- **تحث** الدول على الإقرار بأن القواعد القياسية الخاصة بترخيص انبعاثات ثاني أكسيد الكربون والجسيمات الدقيقة غير المتطايرة لم تُصمم لاستخدامها كأساس لفرض القيود التشغيلية والرسوم على الانبعاثات؛

٨- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل بنشاط وضع القواعد والتوصيات والإجراءات والمواد الإرشادية التي تعالج تأثير الطيران على البيئة، وذلك بمساعدة وتعاون هيئات المنظمة الأخرى والمنظمات الدولية الأخرى؛

٩- **تطلب** من المجلس أن يتابع عن كثب التكنولوجيات الابتكارية ومصادر الطاقة الجديدة لأغراض الطيران من أجل الترخيص لهذه التكنولوجيات في مجال البيئة وفي الوقت المناسب؛

١٠- **تطلب** إلى المجلس ضمان مواصلة لجنة حماية البيئة في مجال الطيران لبرنامج عملها في مجالي الضوضاء والانبعاثات على وجه السرعة، من أجل وضع الحلول الملائمة بأسرع ما يمكن، وإتاحة الموارد اللازمة لتحقيق ذلك؛

- ١١- تحت الدول الأعضاء من أقاليم العالم غير الممثلة بالشكل الكافي حالياً في لجنة حماية البيئة في مجال الطيران على أن تشارك في أعمال تلك اللجنة؛
- ١٢- **تطلب** إلى المجلس أن يزود الدول والمنظمات الدولية بكافة المعلومات عن التدابير المتاحة لخفض تأثير عمليات الطيران على البيئة بحيث يمكن اتخاذ الإجراءات باستخدام التدابير الفعالة الملائمة؛
- ١٣- تحت الدول الأعضاء على أن تتبع، حسب ما هو ملائم، الأحكام التي وضعتها الإيكاو عملاً بالفقرة (٨) من هذا المرفق؛
- ١٤- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل العمل في وضع سيناريوهات واستخدامها لتقييم تأثير انبعاثات الطيران على البيئة في المستقبل والتعاون مع المنظمات الدولية الأخرى في هذا المجال.

المرفق (ج)

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

- لما كان أحد أهداف الإيكاو هو التشجيع على التوصل إلى أكبر قدر عملي ممكن من التوافق في مجال الطيران المدني الدولي، ولا سيما في الأنظمة البيئية؛
- ولما كان القيام على نحو غير منسق بوضع سياسات وبرامج وطنية وإقليمية للتخفيف من ضوضاء الطائرات يمكن أن يعيق دور الطيران المدني في التنمية الاقتصادية؛
- ولما كانت حدة مشكلة ضوضاء الطائرات في كثير من المطارات قد أدت إلى اتخاذ تدابير تقيّد 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 وضعت 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 كمكوّن 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 "لننهج 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 علماً بأن تحليل لجنة حماية البيئة للاتجاهات في ضوضاء الطائرات تظهر أنه، في ظل سيناريو التحسينات التكنولوجية المتقدمة، قد لا تؤدي الزيادة في عمليات الطائرات إلى زيادة في مساحة كوندورات الضوضاء بعد عام ٢٠٣٠، إذا ما اتخذت الدول الأعضاء في الإيكاو عدداً من الإجراءات الطموحة لتحقيق هذا السيناريو؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تنشأ** 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 والمصنّعين 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- **تحت** الدول على ما يلي:

(أ) اعتماد نهج متوازن للسيطرة على الضوضاء، مع مراعاة 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- **تشجيع الدول على ما يلي:**

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

٥- **تطلب إلى الدول القيام بما يلي:**

- أ) العمل المشترك على نحو وثيق لضمان الاتساق بين برامجها وخططها وسياساتها قدر الإمكان؛
- ب) 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 الإرشادات 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 الإيكافو على وضع الإرشادات وأي أعمال إضافية بشأن المنهجيات وتقييم تأثير التدابير أو فعاليتها ضمن إطار النهج المتوازن، حسب الاقتضاء.

المرفق (د)

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

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

ولما كانت اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران قد خلصت إلى أن السحب العام لطائرات الفصل الثالث من قبل جميع البلدان التي فرضت قيوداً 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 ضمناً على أنه لا ينبغي النظر في سحب تدريجي جديد للطائرات؛

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

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

وإدراكاً لأن القيود التشغيلية على الطائرات الحالية تزيد من تكاليف شركات الطيران وتفرض عبئاً اقتصادياً ثقيلاً، لا سيما على مشغلي الطائرات الذين قد لا يملكون الموارد المالية اللازمة لإعادة تجهيز أساطيلهم، مثلما هي الحال في البلدان النامية؛

وبالنظر إلى أن حل المشاكل التي تعزى إلى ضوضاء الطائرات يجب أن يستند إلى اعتراف كل دولة بالمصاعب التي تواجهها الدول الأخرى، وإلى تحقيق التوازن بين الشواغل المختلفة لكل منها؛

فإن الجمعية العمومية:

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

(أ) ما إذا كان 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 اعتبرتها هذه الدول أو أعلنت أنها محدثة لمشكلات الضوضاء، وعلى الفترات الزمنية التي تسبب الضوضاء فيها إزعاجاً أكبر.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

المرفق (هـ)

فرض القيود التشغيلية المحلية للحد من الضوضاء في المطارات

لما كانت قواعد ترخيص ضوضاء الطائرات النفاثة دون الصوتية مقرر في المجلد الأول من الملحق السادس عشر؛

ولما كان تعريف القيد التشغيلي في أي مطار ، لأغراض هذا المرفق ، على أنه إجراء بشأن الضوضاء يحد أو يقلل من استخدام الطائرة لذلك المطار؛

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

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

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

ولما كان تطبيق سحب الطائرات التي 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 العقد المقبلين، وقد بدأت بعض الدول تنظر تبعاً 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 خصيصاً 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- **تحث الدول على أن تضمن بقدر الإمكان أن اعتماد القيود التشغيلية لا يتم إلا إذا كان مدعوماً بتقييم مسبق للمنافع المتوقعة والآثار الضارة الممكنة؛**

٢- **تحت** الدول على عدم فرض أي قيود تشغيلية في أي مطار على الطائرات التي تمتثل 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 تمتثل 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 الإيكاو 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 يشكّلان 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 تمثل لقواعد ترخيص الضوضاء الواردة في الفصل الثاني من المجلد الأول من الملحق السادس عشر وتتجاوز ضوضاءها 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 ضوضاء؛

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 ضوضاء؛

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 التكنولوجيا الجديدة، كالطائرات المسيّرة (الدرون) ونظم الطائرات الموجهة عن بُعد، قد تكون لها آثار من حيث الضوضاء في مناطق أبعد من تلك المحيطة بالمطارات؛

فإن الجمعية العمومية:

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

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

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

- (أ) إنشاء المطارات الجديدة في أماكن ملائمة، مثل الأماكن البعيدة عن المناطق الحساسة للضوضاء؛
- (ب) اتخاذ التدابير الملائمة لتحقيق المراعاة التامة لتخطيط استخدام الأراضي في المرحلة 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 Doc 9184 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 الفرقعة الصوتية

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

ولما كانت الدول القائمة بإنتاج هذه الطائرات الأسرع من الصوت، تواصل هي ودول أخرى إجراء البحوث عن الآثار الجسمية والفسولوجية والاجتماعية الناجمة عن الفرقعة الصوتية؛

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

وإقراراً بأن منح ترخيص صلاحية الطيران لطائرة أسرع من الصوت يمكن أن يحدث ضمن الفترة الزمنية ٢٠٢٠-٢٠٢٥، والحاجة إلى 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 الفرقعة الصوتية الناتجة عن تشغيل الطائرات الأسرع من الصوت؛
- ٢- **تكلف** المجلس، في ضوء المعلومات المتوفرة 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؛

٣- تدعو الدول التي تقوم بإنتاج الطائرات الأسرع من الصوت إلى تزويد الإيكاو في الوقت المناسب باقتراحات حول طريقة الالتزام بالمواصفات التي تقررهما 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) والمدى 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 التراكيز 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، Doc 9082) بما في ذلك إرشادات محددة بشأن الرسوم المتصلة بالضوضاء والرسوم المتصلة بالانبعاثات من أجل نوعية الهواء المحلي؛

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

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

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

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

وتلاحظ أن مجلس الإيكاو قد أعد دليلاً 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 فنياً ومفيدة بيئياً ومعقولة اقتصادياً 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 المراعاة الواجبة لأوجه الترابط بين التدابير لخفض ضوضاء الطائرات وانبعاثات محركاتها التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي وكذلك على المناخ العالمي؛

٥- **تطلب** من المجلس مواصلة عمله على وضع أهداف تكنولوجية 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- **تشجيع** 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 ٤١-٢١: بيان موحد 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 هدفاً من ١٧ هدفاً من أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، بما في ذلك هدف التنمية المستدامة رقم ١٣ - "القيام بالعمل العاجل لمكافحة تغيير المناخ وآثاره"؛

ولما كان التقرير الخاص الذي صدر في عام ١٩٩٩ عن الطيران والغلاف الجوي العالمي، والذي أعدته، بناءً على طلب من الإيكاو ، الهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ (IPCC)، يتضمن تقييماً شاملاً لتأثير الطيران على الغلاف الجوي؛

ولما كان فريق الخبراء الحكومي الدولي قد سلّم في تقريره الخاص بأن آثار بعض أنواع الانبعاثات الناجمة عن الطائرات مفهومة جيداً، فقد كشف أن آثار بعضها الآخر غير مفهومة، وحدد عدداً من المجالات الرئيسية التي تتسم بعدم اليقين العلمي مما يحد من القدرة على توقع الآثار الكاملة للطيران على المناخ والأوزون، ستقوم المنظمة بتحديث المعلومات التي يتضمنها التقرير الخاص لفريق الخبراء الحكومي الدولي؛

ولما كانت تدرك أن انبعاثات الطيران الدولي 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 تغير المناخ يتمثل في تحقيق استقرار تركيزات غازات الدفيئة في الغلاف الجوي عند مستوى يحول دون وقوع تدخل يشكل خطراً على نظام المناخ؛

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

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

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 وأكدته من جديد في دوراتها الثامنة والثلاثين والتاسعة والثلاثين والأربعين في الأعوام ٢٠١٣ و ٢٠١٦ و ٢٠١٩ على التوالي؛

ولما كانت تدرك العمل الكبير الذي اضطلعت به الإيكاو لاستكشاف الجدوى من تحديد هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران الدولي في ضوء هدي درجة الحرارة البالغة درجتين مئويتين و ١,٥ درجة مئوية لاتفاق باريس؛

وإذ تسلّم بتبادل المعلومات والعملية التشاورية بشأن الجدوى من تحديد هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران الدولي، بما في ذلك تقييم الإيكاو لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران، وعقد حوارات الإيكاو العالمية في مجال الطيران بشأن الجدوى من تحديد هدف عالمي طموح طويل الأجل والاجتماع الرفيع المستوى، منذ الدورة الأربعين للجمعية العمومية للإيكاو؛

وتسلّم بأن تقرير الإيكاو عن جدوى تحديد هدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران المدني الدولي، الذي عرض تقييماً للجدوى التقنية لمختلف سيناريوهات خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران، يعمل كأساس للنظر في الهدف الطموح العالمي الطويل الأجل؛

وتسلّم بأن الأهداف الطموحة العالمية لقطاع الطيران الدولي الرامية إلى تحسين كفاءة الوقود بنسبة ٢٪ سنوياً وإبقاء صافي الانبعاثات من عام ٢٠٢٠ عند نفس المستوى لا تحقق الخفض بالمستوى اللازم للحد من إسهام الانبعاثات المطلقة للطيران في تغير المناخ، وبأن ثمة حاجة إلى أهداف أكثر طموحاً لرسم مسار مستدام للطيران؛

وتؤكد أن التصدي لانبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي يقتضي المشاركة والتعاون الفعليين من جانب الدول وقطاع الطيران، وتلاحظ الالتزامات الجماعية التي أعلن عنها المجلس الدولي للمطارات ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية والاتحاد الدولي للنقل الجوي والمجلس الدولي لطيران الأعمال ومجلس التنسيق الدولي لاتحادات صناعة الطيران والفضاء نيابة عن صناعة النقل الجوي الدولي، بمواصلة تحسين الكفاءة فيما يتعلق بثاني أكسيد الكربون بنسبة متوسطة قدرها ١,٥٪ سنوياً من عام ٢٠٠٩ حتى عام ٢٠٢٠، بغية تحقيق النمو الحيادي للكربون ابتداء من عام ٢٠٢٠، وتحقيق هدف طويل الأجل يتمثل في الوصول إلى صافي انبعاثات كربون صفرية بحلول عام ٢٠٥٠؛

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

وتقرّ أيضاً بمبادئ عدم التمييز وبالفرض المتكافئة والمنصفة لتنمية الطيران الدولي، المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو؛

وتسلم بأن هذا القرار لا يشكل سابقة أو يستنبق نتائج المفاوضات في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية واتفاق باريس، كما أنه لا يمثل مواقف الأطراف في أي منهما؛

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 وضع القواعد القياسية والتوصيات الدولية؛

وإقراراً منها بالتقدم التكنولوجي الكبير الذي تم إحرازه في قطاع الطيران، حيث الطائرات المصنعة اليوم تزيد كفاءتها في استهلاك الوقود لكل كيلومتر لكل راكب بنحو ٨٠ في المائة عما كانت عليه في ستينيات القرن الماضي، مع ملاحظة مستوى غير مسبوق من التكنولوجيات والابتكارات الجديدة الناشئة نحو التحول الأخضر في مجال الطيران؛

وإذ تقرّ باعتماد قاعدة قياسية بشأن ترخيص انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون للطائرات من قبل المجلس في مارس ٢٠١٧ وضرورة الحفاظ على تحديث هذه القاعدة القياسية استناداً إلى أحدث التحسينات في تكنولوجيا كفاءة الطائرات؛

وتسلّم 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؛

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

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

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

وترحب بعقد ندوات الإيكاو عن المطارات الخضراء في نوفمبر ٢٠١٧ ومايو ٢٠١٩ ونوفمبر ٢٠٢١، وتعترف بالدور الهام للمطارات في توزيع مصادر مبتكرة جديدة للطاقة على النقل الجوي؛

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

وتشير أيضاً إلى أن المؤتمر الأول للطيران وأنواع الوقود البديلة (CAAF/1) قد وضع إطاراً عالمياً للإيكاو يتعلق بأنواع وقود الطيران البديل تم من خلاله تسجيل تقدم، 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 وأقرّ إعلاناً في هذا الشأن، بما يشمل رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ لوقود الطيران المستدام، كمسار ملهم وحي لنسبة كبيرة من أنواع وقود الطيران لكي يحل محلها وقود

الطيران المستدام بحلول عام ٢٠٥٠، وضرورة تحديث "رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠" لتضمينها حصة محدّدة من هذه الأنواع من الوقود لاستخدامها بحلول عام ٢٠٥٠؛

وتقرّ بأن الجدوى التكنولوجية لأنواع الوقود المستدام للطيران سهل الإحلال تم إثباتها، وأن هذه الأنواع من الوقود سيكون لها أكبر الأثر في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران بحلول عام ٢٠٥٠، ومن المطلوب استحداث السياسات والحوافز المناسبة لإيجاد منظور سوقي طويل الأجل؛

وتسلّم 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 بتطوير أنواع جديدة من الوقود ومصادر الطاقة النظيفة للطيران، بما في ذلك استخدام الهيدروجين ومصادر الطاقة الكهربائية المتجددة؛

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

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

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

وتشير إلى أنّ قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ قد طلب إلى المجلس أن يضطلع، بدعم من الدول الأعضاء، بأعمال من أجل إعداد إطار عالمي للتدابير القائمة على السوق في مجال الطيران الدولي، بما في ذلك زيادة تفصيل المبادئ التوجيهية الواردة في الملحق بهذا القرار، وأن هذه المبادئ التوجيهية قد أعدت على النحو الوارد في قراري قرارات الجمعية العمومية ٣٨-١٨ و ٣٩-٢ و ٤٠-١٨، علماً بأنها ترد أيضاً في الملحق بهذا القرار؛

وتلاحظ أنّ المنظمة اعتمدت استراتيجية جوهرية لبناء القدرات والمساعدة الفنية والمالية الأخرى، تمشياً مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" من أجل مساعدة الدول على إعداد وتقديم خطط عملها، بما في ذلك تنظيم ندوات إقليمية، ووضع وتحديث وثيقة الإيكاو Doc 9988 "إرشادات بشأن إعداد خطط عمل الدول فيما يتعلق بأنشطة تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون" والبرنامج التفاعلي على الموقع الإلكتروني وأداة الإيكاو لتقدير وفورات الوقود وأداة الإيكاو للمنافع البيئية وأداة منحني تكلفة التخفيض الهامشي؛

وترحبّ بأنه، اعتباراً من يوليو ٢٠٢٢، قامت طوعاً ١٣٣ دولة عضواً، أي ما يعادل أكثر من ٩٨ في المائة من الحركة الجوية العالمية، بإعداد خطط عملها وتقديمها إلى الإيكاو ؛

وتسلّم 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 المُستلهمة من البيئة؛

وتسلّم باختلاف الظروف بين الدول فيما يتعلق بقدرتها على التصبّي للتحديات 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 الإيكاف في شراكة مع منظمات أخرى لتسهيل عمل الدول الأعضاء على خفض انبعاثات الطيران، فضلاً عن البحث المستمر عن شراكات مساعدة محتملة مع منظمات أخرى؛

وترحب بإطلاق "برنامج الإيكاف" للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال أنواع وقود الطيران المستدام " لدعم تطوير ونشر أنواع وقود الطيران المستدام، بما في ذلك إبرام شراكات فيما بين الدول والجهات المعنية ذات الصلة، وذلك تمشياً مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"،

وتسليم 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 نُظُم الطيران الدولية والبنى الأساسية، مما يعني أنه يجب أن يُراعى في إعداد القواعد القياسية الخاصة بتصميمها إيلاء الاعتبار الواجب لمراعاة المخاطر والآثار المناخية المتوقعة؛

وتسليم 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 يعزّز مستوى تأهب قطاع الطيران الدولي للأحداث القصوى والمعاكسة المتصلة بالمناخ؛

وتسلم بأهمية العمل المضطلع به للتعرف على الآثار المحتملة لتغير المناخ على عمليات الطيران الدولي والهياكل الأساسية ذات الصلة، إلى جانب الخيارات المحددة لتدابير التكيف؛

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

فإن الجمعية العمومية:

١- **تقرر** أن يحل هذا القرار، إلى جانب القرار ٤١-٢٠ "البيان المؤخّذ بسياسات وممارسات الإيكاف المستمرة في مجال حماية البيئة — الأحكام العامة، والضوضاء ونوعية الهواء المحلي" والقرار ٤١-٢٢ "البيان المؤخّذ بسياسات وممارسات الإيكاف المستمرة في مجال حماية البيئة — خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كوريا)"، محل القرارات ٤٠-١٧ و ٤٠-١٨ و ٤٠-١٩ للجمعية العمومية، ويشكّل البيان المؤخّذ بسياسات وممارسات الإيكاف المستمرة في مجال حماية البيئة؛

٢- تطلب من المجلس:

(أ) أن يكفل اضطلاع الإيكاف 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 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، ولا سيما البلدان النامية؛ ومدى نضج أسواق الطيران؛ والنمو المستدام لقطاع الطيران الدولي؛ وأن الانبعاثات ربما تزداد بسبب النمو المتوقع في الحركة الجوية الدولية، حتى يتم تطوير ونشر تكنولوجيات وأنواع وقود أقل انبعاثاً، واتخاذ تدابير أخرى مخفّفة، مع التسليم أيضاً بالهدف الطموح العالمي الطويل الأجل في الفقرة ٧ أدناه؛

٧- **تقرر** كذلك أنه، بالإضافة إلى الهدف الطموح العالمي 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 خفض صافي الانبعاثات الكربونية إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠، دعماً لهدف درجة الحرارة الذي حدده اتفاق باريس، مع الإقرار بأن قدرة كل دولة على المساهمة في الهدف العالمي الطموح طويل الأجل ستحدد بناء على الظروف الخاصة بكل دولة والقدرات التي تمتلكها (على سبيل المثال، مستوى تقدمها، ودرجة نضج أسواق الطيران لديها والنمو المستدام لقطاع الطيران الدولي فيها والانتقال العادل والأولويات الوطنية لتنمية النقل الجوي) وذلك في الإطار الزمني الخاص بكل دولة؛

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

٩- **تطلب** من المجلس أن يرصد بانتظام التقدم المحرز في تنفيذ جميع عناصر مجموعة التدابير نحو تحقيق الهدف الطموح العالمي طويل الأجل، بما في ذلك من خلال: عملية الإيكاو للتقييم البيئي، واستعراض رؤية الإيكاو بشأن وقود الطيران المستدام، ومزيد من التقييم لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وآثار التكلفة المترتبة عن تغير المناخ على الطيران الدولي وعلى المناطق والبلدان، لا سيما

البلدان النامية، وتأثير ذلك على تنمية هذا القطاع، فضلاً عن آثار التكلفة على الجهود المبذولة لتحقيق الهدف الطموح العالمي الطويل الأجل، ورصد المعلومات المتأتية من خطط العمل الوطنية بخصوص خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي، ووسائل التنفيذ. ولهذا الغرض، سينظر المجلس في المنهجيات اللازمة لرصد التقدم، وتقديم تقرير إلى الدورة المقبلة للجمعية العمومية للإيكاف؛

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

١١- **تدعو** الدول، التي تود أن تعد خطط عمل أو تقوم بتحديث هذه الخطط، إلى عرض تلك الخطط على الإيكاف في أقرب وقت ممكن ويجب أن يكون ذلك بنهاية يونيو ٢٠٢٤ ومرة كل ثلاث سنوات بعد ذلك، لكي يتسنى للإيكاف أن تواصل جمع المعلومات المحددة كماً بشأن تحقيق الأهداف العالمية الطموحة، 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؛

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

١٣- **تطلب** من المجلس أن ييسر تعميم الدراسات الاقتصادية والفنية وأفضل الممارسات ذات الصلة بالأهداف الطموحة وأن يواصل تقديم الإرشادات وسائر أنواع المساعدة الفنية الأخرى على إعداد وتحديث خطط عمل الدول، قبل نهاية شهر يونيو ٢٠٢٤، 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 الإيكاف؛

١٤- **تطلب** إلى 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 الإيكاف بشأن تقييم التقدم المحرز وذلك من خلال الإبلاغ عن البيانات السنوية المتعلقة بالحركة الجوية واستهلاك الوقود وانبعاثات ثاني أكسيد الكربون؛

١٥- **تطلب** إلى المجلس أن يطلب من الدول مواصلة دعم الجهود التي تبذلها الإيكاف 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 الإيكاف؛

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

١٧- **تُسَلِّم** 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 الإيكاف أن تستخدم مختلف الطرائق و/أو آليات التمويل الممكنة لتيسير التمويل ودعم الاستثمار من أجل تنفيذ تدابير محددة لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران؛

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

- (أ) الشروع في تدابير أو آليات محددة لتسهيل إمكانية الوصول، لا سيما بالنسبة للبلدان النامية والدول التي لديها احتياجات محددة، إلى قدرات الاستثمار الخاص، فضلاً عن التمويل من المؤسسات المالية، مثل بنوك التنمية، من أجل المشاريع التي تساهم في إزالة انبعاثات الكربون من الطيران الدولي، وكذلك تشجيع التمويل الجديد والإضافي لهذا الغرض؛
- (ب) المزيد من النظر في إنشاء مبادرة للتمويل المناخي أو آلية للتمويل في إطار الإيكاو، مع معالجة التحديات المالية والمؤسسية والقانونية المحتملة، وتقديم تقرير إلى الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو؛
- (ج) تكون الفقرتان الفرعيتان (أ) و (ب) أعلاه مكملتين لبرنامج المساعدة والتعاون القوي المخصص للهدف الطموح الطويل الأجل من أجل تبادل المعلومات حول أفضل الممارسات وتقديم الإرشادات وبناء القدرات والمساعدات الفنية الأخرى. ومع الترحيب بإنشاء "برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام" (ACT-SAF)، فإنه ينبغي توسيع نطاق "برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب ليشمل الهدف الطموح الطويل الأجل" (ACT-LTAG) (مثل تكنولوجيات الطائرات، التحسينات التشغيلية، والتغييرات في البنية الأساسية، ووقود الطيران ذي الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF) ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران)؛
- (د) تعزيز النقل الطوعي للتكنولوجيا، لا سيما بالنسبة للبلدان النامية والدول التي لديها احتياجات محددة، لتمكينها من التكيف مع أحدث التكنولوجيات وتعزيز مساهمتها في تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل؛
- (هـ) تمشياً مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، حث الدول الأعضاء في الإيكاو على تقديم مساهمات منتظمة وكبيرة إلى صندوق البيئة التابع للإيكاو، لمقابلة تكاليف أنشطة محددة تقوم بها الإيكاو بشأن الهدف الطموح الطويل الأجل، بما في ذلك برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام، بهدف مساعدة الدول النامية والدول ذات الاحتياجات المحددة. كما تشجّع الدول على تطوير مشاريع محددة في إطار برنامج الإيكاو للتعاون الفني؛

١٨- **تطلب** من الدول أن تنهض بالبحث العلمي الذي يهدف إلى استمرار معالجة أوجه الريبة المحددة في التقرير الخاص لفريق الخبراء الحكومي الدولي بشأن الطيران والغلاف الجوي العالمي وفي تقارير التقييم وكفالة أن تتضمن عمليات التقييم المقبلة لتغير المناخ، التي يضطلع بها فريق الخبراء الحكومي الدولي وهيئات الأمم المتحدة الأخرى ذات الصلة، معلومات محدّثة، إن وجدت، عن الآثار التي تحدثها الطائرات على الغلاف الجوي؛

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

- (أ) أن يواصل تطوير وتحديث الإرشادات المقدمة للدول الأعضاء بشأن تنفيذ سياسات وتدابير ترمي إلى خفض الأثر البيئي لانبعاثات الطيران الدولي أو الحد منه، ويجري مزيداً من الدراسات بهدف تخفيف أثر الطيران الدولي على تغير المناخ وتكييف نظم 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 معا بشكل تعاوني لبلوغ المستوى الأمثل من المنافع البيئية التي يمكن تحقيقها عن طريق برامجها المختلفة؛

١٩ مكرراً- 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؛

١٩ ثالثاً- تشجع المجلس والدول الأعضاء على مواكبة تكنولوجيات الطائرات المبتكرة، والأنواع الجديدة من العمليات التي تؤدي إلى خفض الانبعاثات، ووقود الطيران المستدام (SAF)، ووقود الطائرات ذي الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF) ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى بما يتماشى مع مبادرة "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 ٢٠ إلى ٢٥ أدناه

٢٠- **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 الفعّالة 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 وتعمله في البحث والتطوير لإنتاج طائرات جديدة لا تنتج أي انبعاثات كربونية؛

٢١- **تطلب إلى 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) القيام حسب الاقتضاء وفي الوقت المناسب بتحديث وتطوير القواعد والتوصيات الدولية البيئية والإرشادات ذات الصلة الصادرة عن الإيكاو فيما يتعلق بتكنولوجيات الطائرات المتقدمة الجديدة؛

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

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

أ) أن تعمل مع الشركات المصنّعة للطائرات وهيئات تقديم خدمات الملاحة الجوية ومشغلي الطائرات والمطارات للتعجيل 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 حزم التحسينات في منظومة الطيران؛

ب) أن تقلل من العوائق القانونية والأمنية والاقتصادية وغير ذلك من العوائق المؤسسية بما يتيح تطبيق المفاهيم التشغيلية الجديدة في إدارة الحركة الجوية بغرض استخدام المجال الجوي بكفاءة من حيث البيئة؛

ج) العمل معاً من خلال الإيكاو لتبادل المعلومات ووضع إرشادات لأفضل الممارسات بشأن المطارات الخضراء، بما في ذلك الممارسات المتعلقة بتخطيط المطارات وتطويرها وتشغيلها وصيانتها؛

(د) النظر في إجراء تقييم لمخاطر المناخ لتعزيز إدراج تدابير التكيف مع تغير المناخ في السياسات وعمليات التخطيط المناخية الوطنية فيما يتعلق بنُظم الطيران الدولية وهياكلها الأساسية، حسب الاقتضاء؛

٢٣- **تطلب** إلى 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 توفير 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؛

(هـ) تشجيع الدول على السعي على تطوير نُظم الطيران والبنى الأساسية لديها على نحو يجعلها قادرة على الصمود في مواجهة تغير المناخ، مع التركيز على وضع سياسات تدمج أنشطة التخفيف من حدة تغير المناخ والتكيف معه من أجل النهوض بالتنمية المستدامة للطيران.

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

(أ) وضع نهج منسق في الإدارات الوطنية المعنية بالإجراءات السياسية والاستثمار للتعجيل بالقيام بما يناسب من البحوث في مجال مصادر الطاقة النظيفة والطاقة المتجددة لأغراض الطيران وتطويرها ونشرها واستخدامها، بما في ذلك استخدام أنواع وقود الطيران المستدام (SAF)، وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF)، ونشرها واستخدامها، وفقاً لظروفها الوطنية؛

(ب) النظر في استخدام حوافز لتشجيع استعمال مصادر الطاقة النظيفة والطاقة المتجددة في مجال الطيران، بما في ذلك أنواع وقود الطيران المستدام (SAF)، وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF)؛

(ج) العمل مع أصحاب المصلحة ذوي الصلة للتعجيل 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 بالنهج القائمة لتقييم الاستدامة لجميع أنواع الوقود عموماً، بما في ذلك أنواع الوقود المستخدمة للطيران، والتي ينبغي أن نقي بأن تحقق خفضاً صافياً في انبعاثات غازات الدفيئة على أساس دورة الحياة وتسهم في التنمية الاجتماعية والاقتصادية المحلية، كما ينبغي لها تجنب المنافسة مع الأغذية والمياه؛

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

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

أ) أن يشجع الدول الأعضاء ويدعو أوساط الصناعة والمؤسسات المالية والمنظمات الدولية الأخرى من أجل المشاركة الفعالة في تبادل المعلومات وأفضل الممارسات، ويسهل إقامة شراكات وتحديد سياسات ستحدث المزيد من تعزيز الانتقال إلى مصادر نظيفة ومتجددة للطاقة من أجل الطيران، بما في ذلك أنواع مستدامة من وقود الطيران المستدام (SAF)، وأنوع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF)، من خلال حلقات دراسية إقليمية؛

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

ج) أن يواصل إعطاء نظرة شاملة عن مستقبل استخدام أنواع وقود الطيران المستدام (SAF)، وأنوع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF)، ومراعاة التغيرات في دورة حياة انبعاثات غازات الدفيئة من أجل تقييم التقدم المحرز نحو تحقيق الأهداف الطموحة العالمية؛

د) أن يعمل مع المؤسسات المالية على تيسير الوصول إلى تمويل مشاريع تطوير الهياكل الأساسية المكرسة لأنواع وقود الطيران المستدام (SAF)، وأنوع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF)، وحوافز لتجاوز عوائق السوق الأولية؛

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

و) أن يواصل تقييم التقدم المحرز في تطوير ونشر أنواع وقود الطيران المستدام والوقود منخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران، وذلك في إطار عملية التقييم التي تُجريها الإيكاو ، وعقد المؤتمر الثالث للطيران وأنوع الوقود البديل (CAAF/3) في عام ٢٠٢٣ من أجل استعراض رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ لوقود الطيران المستدام ووقود الطائرات ذي الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى، من أجل تحديد إطار عالمي بما يتماشى مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" ومراعاة الظروف والقدرات الوطنية.

٢٦- **تطلب** إلى المجلس أن يحدد الآثار المحتملة لتغير المناخ على عمليات الطيران الدولي وما يرتبط بها من هياكل أساسية وأن يحدد تدابير التكيف لمعالجة الآثار المحتملة لتغير المناخ 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؛

٢٧- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل التعاون مع مبادرة الأمم المتحدة المحايدة مناخياً، 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 أيضاً انبعاثات طائرات نقل البضائع، والمضي قدماً في إعداد وتنفيذ الاستراتيجية الخاصة بخفض انبعاثات غازات الدفيئة وتعزيز الممارسات الإدارية المستدامة المتبعة داخل المنظمة.

الملحق

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

أ) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تدعم التنمية المستدامة لقطاع الطيران الدولي؛

- (ب) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تدعم التخفيف من انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي؛
- (ج) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تساهم في تحقيق الأهداف الطموحة العالمية؛
- (د) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تتسم بالشفافية والبساطة من الناحية الإدارية؛
- (هـ) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تكون فعالة من حيث التكاليف؛
- (و) لا ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تتصف بالازدواجية ولا ينبغي احتساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي إلا مرة واحدة؛
- (ز) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تحد من تسرب الكربون وتشوهات الأسواق إلى أدنى حد؛
- (ح) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تضمن التعامل مع قطاع الطيران الدولي على أساس الإنصاف فيما يتعلق بالقطاعات الأخرى؛
- (ط) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تقر بالإنجازات والاستثمارات السابقة واللاحقة في كفاءة وقود الطائرات وفي التدابير الأخرى لخفض الانبعاثات الناجمة عن الطيران؛
- (ي) لا ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تفرض عبئاً اقتصادياً غير مناسب على الطيران الدولي؛
- (ك) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تيسر الوصول إلى جميع أسواق الكربون بشكل ملائم؛
- (ل) ينبغي تقييم التدابير القائمة على آليات السوق فيما يتعلق بمختلف التدابير استناداً إلى ما تم قياسه من أداء من حيث خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون أو تجنبها، عند الضرورة؛
- (م) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تتضمن أحكام "الحد الأدنى"؛
- (ن) عندما تُسفر التدابير القائمة على آليات السوق عن إيرادات، يوصى بشدة بأنه ينبغي تطبيقها في المقام الأول للتخفيف من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة، بما فيها تخفيف الآثار والتكيف معها، وكذلك في تقديم المساعدة والدعم إلى الدول النامية؛
- (س) عند تحقيق خفض الانبعاثات بواسطة التدابير القائمة على آليات السوق، ينبغي تحديدها في تقارير الدول عن الانبعاثات؛
- (ع) ينبغي أن تُراعي التدابير القائمة على آليات السوق مبدأ المسؤوليات المشتركة والمتباينة وقدرات كل طرف، والظروف الخاصة به، ومبدأ عدم التمييز وإتاحة الفرص بنزاهة وعلى قدم المساواة.

القرار ٤١-٢٢: البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو 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؛

وترحباً باعتماد الطبعة الأولى 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؛

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

وترحباً 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؛

وترحباً 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؛

وترحباً 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؛

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

وتذكيراً بقرار المجلس (يونيو ٢٠٢٠) بشأن استخدام انبعاثات ٢٠١٩ بدلاً من انبعاثات ٢٠٢٠ لتنفيذ عناصر تصميم خطة كورسيا (أي خط الأساس في خطة كورسيا، والسنة المرجعية لاحتساب اشتراطات التعويض المفروضة على مشغلي الطائرات، والعتبة المحددة للوافدين الجدد) أثناء المرحلة التجريبية، في ظل جائحة فيروس كورونا، وإتاحة الضمانات لتقادي تحميل مشغلي الطائرات أعباء اقتصادية غير مناسبة؛

وإقراراً بانتهاء المجلس من الاستعراض الدوري 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 منها والأثر المترتب على خط الأساس في خطة كورسيا بعد انتهاء المرحلة التجريبية؛

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

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

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

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

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 واتفاق باريس تتصان على آليات، كآلية التنمية النظيفة مثلاً، وعلى وضع آلية سوق جديدة في إطار اتفاق باريس من أجل المساهمة في تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة لدعم التنمية المستدامة، الأمر الذي تستفيد منه الدول النامية على وجه الخصوص؛

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

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

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرّر أن هذا القرار يحل، مع القرار ٤١-X: "بيان موحّد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - أحكام عامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي" والقرار ٤١-X: "بيان موحّد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ"، محل القرارات ٤٠-١٧ و ٤٠-١٨ و ٤٠-١٩ وتشكّل هذه القرارات معاً البيان الموحّد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة؛

٢- **وتسَلَّم** 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- **وتسَلَّم** 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- **وتذكّر** 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 (كورسيا) للتصدّي 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 وتتعكس في خطط عملها للتصدي لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، ورصد التقدم المحرز في تنفيذ خطط العمل وتقديم تقرير في هذا الشأن، علماً بأنه ينبغي وضع منهجية لضمان أن يكون خفض متطلبات التعويض لدى مشغل الطائرة في إطار الخطة في سنة معينة ممكناً باستخدام المؤهل لخطة كورسيا (مثلاً أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران المنخفض الكربون في إطار خطة كورسيا)، بحيث لا يُغفل أي عنصر من عناصر سلة التدابير؛

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

٨- **وتسَلَّم** 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- **وتذكّر** 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) تنطبق مرحلة التنفيذ التجريبي من عام ٢٠٢١ حتى نهاية عام ٢٠٢٣ على الدول التي تطوعت بالمشاركة في الخطة. ويجوز للدول المشاركة في هذه المرحلة تحديد أساس شروط التعويض لمشغلي طائراتها من الفقرتين ١١ هـ و ط) أدناه؛

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

- (ج) تشجّع جميع الدول بقوة على المشاركة الطوعية في المرحلة التجريبية والمرحلة الأولى، مع ملاحظة أن الدول المتقدمة، التي تطوعت بالفعل، تأخذ بزمام القيادة، وأن العديد من الدول الأخرى قد تطوعت أيضاً؛
- (د) وستضع الأمانة العامة على موقع الإيكاو الإلكتروني معلومات حديثة بشأن الدول التي تطوعت للمشاركة في المرحلة التجريبية وفي المرحلة الأولى
- (هـ) وتطبق المرحلة الثانية من عام ٢٠٢٧ وحتى نهاية عام ٢٠٣٥ على جميع الدول التي لديها حصة فردية في أنشطة الطيران الدولي بالأطنان الكيلومترية الإيرادية في عام ٢٠١٨ بما يتجاوز ٠,٥ ٪ من إجمالي الأطنان الكيلومترية الإيرادية، أو تبلغ حصتها التراكمية في قائمة الدول من أكبر كميات الأطنان الكيلومترية الإيرادية إلى أقلها ٩٠ ٪ من إجمالي الأطنان الكيلومترية الإيرادية، باستثناء أقل البلدان نمواً والدول الجزرية الصغيرة النامية والبلدان النامية غير الساحلية ما لم تتطوع للمشاركة في هذه المرحلة
- (و) وتشجّع الدول المعفّية أو التي لم تشارك بعد تشجيعاً قوياً على المشاركة في الخطة في أقرب وقت ممكن، ولا سيما تلك الدول التي هي أعضاء في إحدى المنظمات الإقليمية للتكامل الاقتصادي. أما الدول التي تقرر المشاركة الطوعية في الخطة، أو تقرر عدم مواصلة المشاركة الطوعية في الخطة، لا يجوز لها أن تقوم بذلك إلا اعتباراً من ١ يناير في أي سنة ما وينبغي أن تُخطر الإيكاو بقرارها في موعد لا يتعدى ٣٠ يونيو من السنة السابقة.
- (ز) واعتباراً من عام ٢٠٢٢، سيُجري المجلس استعراضاً لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران كل ثلاث سنوات، بما في ذلك تأثيره على نمو الطيران الدولي، والذي سيشكل أساساً هاماً للمجلس للنظر في ما إذا كان من الضروري إدخال تعديلات على المرحلة المقبلة أو دورة الامتثال وكذلك لكي يقوم، عندما يكون ذلك مناسباً، بالتوصية بهذه التعديلات للجمعية العمومية بغية اتخاذ قرار بشأنها.
- ١٠- 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 حدّها الأدنى، على النحو التالي:
- (أ) جميع الرحلات الجوية الدولية على الطرق بين دولتين تندرج كلتاها في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي بموجب الفقرة ٩ أعلاه، تشملها شروط التعويض الخاصة بخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي.
- (ب) جميع الرحلات الجوية الدولية على الطرق بين دولة مدرجة في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي وأخرى غير مدرجة في هذه الخطة بموجب الفقرة ٩ أعلاه، معفاة من شروط التعويض الخاصة بهذه الخطة، مع الحفاظ على شروط التعويض المبسطة؛
- (ج) جميع الرحلات الجوية الدولية على الطرق بين دولتين، لا تندرج كلتاها في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي بموجب الفقرة ٩ أعلاه، معفاة من شروط التعويض الخاصة بهذه الخطة، مع الحفاظ على شروط التعويض المبسطة؛
- ١١- وتذكّر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين وتقرر أيضاً أن تحتسب كل عام كمية انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المطلوبة للتعويض من قبل مشغل الطائرات في سنة محدّدة اعتباراً من عام ٢٠٢١ على النحو التالي:
- (أ) التعديل الخاص بـ [النسبة المئوية القطاعية × (انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي في سنة معينة × معامل نمو القطاع في سنة معينة)] + [النسبة المئوية الفردية × (انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة × معامل نمو مشغل الطائرات في سنة معينة)]؛

- (ب) حيث يكون مُعامل نمو القطاع من ٢٠٢١ وحتى ٢٠٢٣ = (إجمالي الانبعاثات التي تشملها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة - إجمالي الانبعاثات التي تغطيها خطة الكربون في عام ٢٠١٩/إجمالي الانبعاثات التي تشملها هذه الخطة في السنة المعنية، ومعامل نمو القطاع من ٢٠٢٤ إلى ٢٠٣٥ = (إجمالي الانبعاثات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في السنة المعنية - ٨٥٪ من إجمالي الانبعاثات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في ٢٠١٩/إجمالي الانبعاثات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في السنة المعنية؛
- (ج) عندما يكون معامل نمو مشغل الطائرات من ٢٠٣٣ وحتى ٢٠٣٥ = (مجموع انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة - ٨٥٪ من انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في ٢٠١٩/مجموع انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في السنة المعنية؛
- (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 ٪ 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 ٢٠١٩.
- (٢) من عام ٢٠٢٤ وحتى نهاية ٢٠٢٦، بنسبة ١٠٠٪ قطاعية ونسبة صفر ٪ فردية؛
- (٣) من عام ٢٠٢٧ وحتى نهاية ٢٠٢٩، بنسبة ١٠٠٪ قطاعية ونسبة صفر ٪ فردية؛
- (٤) من عام ٢٠٣٠ وحتى نهاية ٢٠٣٢، بنسبة ١٠٠٪ قطاعية ونسبة صفر ٪ 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) سُبُعاد احتساب نطاق الانبعاثات الوارد في الفترتين الفرعيتين ١١ (ب) و ١١ (ج) أعلاه في بداية كل سنة لمراعاة الطرق الجوية إلى جميع الدول ومنها التي ستضاف نظراً لمشاركتها الطوعية أو بداية مرحلة جديدة أو دورة امتثال؛
- ١٢- وتذكّر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين وتقرر أيضاً أن الوافد الجديد* يُستثنى من تطبيق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي لثلاث سنوات أو حتى السنة التي تتجاوز فيها الانبعاثات السنوية نسبة ٠,١ ٪ 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.

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

١٣- **وتذكّر** بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بأنه على الرغم من الأحكام الواردة أعلاه، لا تنطبق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران على مستويات النشاط المنخفضة في مجال الطيران الدولي من أجل تقادي الأعباء الإدارية: مشغلو الطائرات التي لا تتجاوز الانبعاثات الصادرة عنها ١٠ ٠٠٠ طناً مترياً من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي في السنة؛ أو الطائرات التي لا تتجاوز كتلتها القصوى عند الإقلاع ٧٠٠ ٥ كغ؛ أو العمليات الإنسانية والطبية وعمليات إطفاء الحريق؛

١٤- **وتذكّر** بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بأن الانبعاثات التي لا تشملها الخطة، وكذلك نتائج الاضطلاع بالتنفيذ التدريجي والإعفاءات لا تدخل في نطاق شروط التعويض لأي من مشغلي الطائرات المدرجين في الخطة؛

١٥- **وتذكّر** بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بأن تكون دورة الامتثال لمدة ثلاث سنوات، بدءاً من الدورة الأولى الممتدة من عام ٢٠٢١ إلى عام ٢٠٢٣، لكي يتسنى لمشغلي الطائرات تلبية ما ينطبق عليهم من شروط التعويض في إطار الخطة، وتقديم البيانات المطلوبة إلى السلطة التي تعينها دولة السجل لمشغلي الطائرات كل عام؛

١٦- **وتذكّر** بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بإجراء عملية استعراض دورية لخطة 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 يقر ما يلزم من أساس ومعايير للشروع في هذه الإجراءات وأن يحدد السبل الممكنة لمعالجة هذه الأمور؛

١٧- **وتذكّر** بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بإجراء عملية استعراض دورية لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي يتولاها المجلس، مع مساهمة فنية من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، كل ثلاث سنوات ابتداءً من عام ٢٠٢٢ للغرض المشار إليه في الفقرة ٩ (ز) أعلاه ومن أجل المساهمة في التنمية المستدامة لقطاع الطيران الدولي وفي فعالية الخطة، وتعرض على الجمعية العمومية للنظر فيها، وتطلب من المجلس وضع منهجية وجدول زمني لإجراء عمليات الاستعراض هذه. وسوف يشمل ذلك جملة أمور منها ما يلي:

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

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

(ج) إجراء عملية استعراض خاصة بحلول نهاية عام ٢٠٣٢ بشأن إنهاء الخطة أو تمديدتها لما بعد عام ٢٠٣٥ أو إدخال أي تحسينات أخرى عليها، بما في ذلك النظر في المساهمة التي تقدمها تقنيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود المؤهل لكورسيا سعياً إلى تحقيق الأهداف البيئية للإيكو؛

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

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

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

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

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

(د) اضطلاع المجلس 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 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- تدّكر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بأن وحدات الانبعاثات الناتجة عن آليات منشأة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس يمكن استخدامها في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران المدني الدولي بشرط أن 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 الزمني 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 للنوعية، 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- وتدّكر بالقرار الذي اعتمدته في الدورة التاسعة والثلاثين بأن تستخدم خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي وحدات الانبعاثات التي تقي 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 مندرجة 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 ٤١-٢٣: زيادة كفاءة المنظمة وفعاليتها

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

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

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

ولما كانت الضرورة تقتضي من المنظمة أن تتجاوب بكفاءة وفعالية مع هذه التحديات في وقت يعاني فيه مجتمع الطيران من مصاعب مالية؛

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

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

ولما كانت الدول والجهات المعنية والمنظمات الممولة تتطلب معلومات موقوتة ودقيقة شاملة عن أنشطة الإيكاء وسياساتها وأدائها؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تعرب عن تقديرها** للمجلس ولأمين العام على التقدم المحرز في وضع خطة أعمال الإيكاء للفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ باتباع مبادئ الإدارة القائمة على النتائج واستناداً إلى الجهود التي بُذلت لتحسين إطار رصد الأداء وتقديم التقارير عنه؛

٢- **تؤيد** القرارات التي سبق أن اتخذها المجلس بشأن إعداد خطة أعمال لكل فترة ثلاثية، من أجل مواصلة مساعيها الرامية إلى انتقال الإيكاء نحو نهج الإدارة القائمة على النتائج وإنشاء آلية للإشراف تشمل إجراء استعراض سنوي للتقدم المحرز؛

٣- **تكلف** المجلس والأمين العام، كل في نطاق اختصاصه، بما يلي:

(أ) إعداد إطار قوي للمساءلة، وما يشمل من آليات للتنفيذ والمراقبة، مع مراعاة ضرورة ضمان الاتساق بين العناصر التي يتألف منها نظام المساءلة، بما في ذلك الإطار العام الاستراتيجي وإدارة الأداء، والضوابط الداخلية، ومعايير الأخلاقيات والنزاهة، ومهام الرقابة؛

(ب) وضع خطة أعمال مرة واحدة كل ثلاث سنوات، مصحوبة بعملية تنظيم منهجية ونهج الإدارة القائمة على النتائج الذي من شأنه تحسين الفعالية والشفافية والمساءلة والذي يُسترشد به في وضع ميزانية البرنامج العادي؛

(ج) استحداث عملية لمراجعة خطة الأعمال كي تتواءم مع التطورات الجديدة التي تطرأ أثناء الفترة الثلاثية؛

(د) وضع خطة الأعمال في متناول الدول المتعاقدة، وعرض الصيغة المحدثة لهذه الخطة، خلال الفترة الثلاثية المحددة، إلى كل دورة عادية تعقدها الجمعية العمومية؛

هـ) اتخاذ مزيد من الخطوات الجادة لزيادة الشفافية، وتحسين بيئة مكان العمل، وإقامة شراكات مبتكرة جديدة مع أصحاب المصلحة الخارجيين، وزيادة الفعالية التنظيمية، وضمان أن تظل النتائج القائمة على توافق الآراء قيمة أساسية وهدفاً للإيكو وهيئات الخبراء المتخصصين لديها، وتعبئة موارد إضافية من أجل تحقيق المزيد من الإنجازات؛

و) تجنب أي تضارب فعلي أو محتمل أو ملاحظ في المصالح عند إقامة الشراكات والحصول على التمويل الطوعي.

٤- تكلف المجلس بما يلي:

- أ) مواصلة ترشيد أساليب وإجراءات عمل الجمعية العمومية بما يحقق مزيداً من المساءلة والشفافية والتبسيط والكفاءة؛
- ب) كفالة فاعلية الجهاز الإشرافي الذي يقدم تقارير مستقلة إلى المجلس، بما يضمن فعالية البرامج وشفافيتها والثقة والمشاركة فيها، والمساءلة عنها؛
- ج) مواصلة استعراض هيكل النظم الإدارية بالإيكو وقدرته على توفير آليات لاتخاذ القرار تتسم بقدر أكبر من الفاعلية والمساءلة والشفافية، بما في ذلك تحديد وتوزيع المسؤوليات فيما بين الأمانة العامة والهيئة الرئاسية، وكيف أن استعراض عقد الجمعية العمومية وإعداد ميزانية المنظمة مرة كل ثلاث سنوات يمكن أن يدعم هذه الآلية المحسنة لاتخاذ القرار؛

٥- تدعو الأمين العام، في حدود اختصاصها، إلى أن يواصل اتخاذ مبادرات من أجل تحسين إنتاجية المنظمة وكفاءتها من خلال تنفيذ إصلاحات في الأساليب الإجرائية والتنظيمية والإدارية، وأن يقدم تقارير في هذا الشأن إلى المجلس؛

٦- تدعو المجلس والأمين العام إلى مراعاة الاعتبارات، الواردة في القائمة غير الحصرية في مرفق هذا القرار، لدى تنفيذ الفقرات ٣ إلى ٥ أعلاه؛

٧- تعلن أن هذا القرار يحل محل قرار الجمعية العمومية ٤٠-٢٠ بشأن "زيادة كفاءة المنظمة وفعاليتها".

المرفق

قائمة من الاعتبارات لجعل الإيكو أكثر كفاءة وفعالية

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

- أ) إنشاء ربط مباشر وواضح بين خطة الأعمال وميزانية البرنامج العادي؛
- ب) وضع إجراءات لإعداد ميزانية البرنامج العادي بطريقة تركز على تخصيص الموارد على المستوى الاستراتيجي القائم على النتائج المنشودة لا على مستوى التفاصيل الإدارية ("من القمة إلى القاعدة" لا من "القاعدة إلى القمة")؛
- ج) وضع إجراءات من أجل إعداد التقارير التي تركز على النتائج بما يتماشى مع الأهداف الاستراتيجية والنتائج المتوخاة وذلك استناداً إلى مؤشرات الأداء والمحطات الرئيسية والغايات على النحو الذي تحدده خطة الأعمال؛

- د) وضع خطط أكثر تحديداً لكل هدف استراتيجي، في إطار خطة أعمال الإيكاو ؛ وضمان التنسيق واتخاذ الإجراءات المشتركة فيما بين الأهداف الاستراتيجية والإدارات والمكاتب الإقليمية؛
- هـ) استعراض التقدم المحرز في تنفيذ خطة الأعمال بشكل مستمر من الأمانة العامة وبشكل دوري من المجلس والهيئات الفرعية؛
- و) تحديث خطة الأعمال وتجديدها مرة على الأقل كل ثلاث سنوات.
- ز) تبسيط جدول الأعمال وتقليل الوثائق، مع التركيز على مسائل الاستراتيجية والسياسة العليا وعلى المجالات الرئيسية ذات الأولوية وعلى تخصيص الموارد؛
- ح) ترشيد إجراءات تقديم التقارير، والعمل بصفة خاصة على تقادي الازدواج في التقارير، وتقادي النظر في الوثيقة الواحدة في هيئات مختلفة، ما لم يكن ذلك ضرورياً؛

عملية مراجعة خطة الأعمال (الفقرة ٣ ج) من منطوق القرار)

يجب أن تتناول عملية مراجعة خطة الأعمال، بعد إقرارها، ما يلي:

- أ) أي العناصر في خطة الأعمال تخضع للمراجعة ومن يجوز له اقتراحها وقبولها؛
- ب) العناصر المسببة التي يلزم وجودها لتبرير إخضاع الخطة للمراجعة، وكيف يتعين تسجيل التحسينات ورصدها.

الجهاز الإشرافي (الفقرة ٤ ج) من منطوق القرار)

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

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

- أ) وضع إجراءات تكفل إصدار وتعديل اتفاقات قانون الجو والقواعد والتوصيات وخطط الملاحة الجوية الإقليمية في حينها؛
- ب) زيادة التركيز على تشجيع الدول على التصديق على اتفاقات قانون الجو وتنفيذ القواعد والتوصيات الصادرة عن المنظمة تنفيذاً على أوسع نطاق ممكن في جميع أنحاء العالم؛
- ج) تحسين وتشهيل الاتصالات مع الدول المتعاقدة، لا سيما حين تتعلق هذه الاتصالات بالقواعد والتوصيات، وذلك من خلال تدابير منها التوسع في استخدام أجهزة الإرسال الإلكتروني؛
- د) توطيد درجة الاستقلال الذاتي في عملية التخطيط الاقليمي ودرجة السلطة والموارد التي تمنح لمكاتب الإيكاو الاقليمية، مع العمل على كفالة التنسيق المناسب على المستوى العالمي؛

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

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

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

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

القرار ٤١-٢٤: مساهمة الطيران في خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠

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

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

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

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

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

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

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

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

وإقراراً بأهمية الأطر العالمية لدعم الأهداف الاستراتيجية للإيكاو؛

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

وإقراراً بأن الصلات الواضحة بين الخطط والاستراتيجيات الوطنية العامة وبين السياسات والخطط وأطر العمل الوطنية الخاصة بالطيران مسألة ضرورية للتمكن من ترتيب الأولويات وتخصيص الموارد للطيران على النحو الأمثل؛

وتذكيراً بالأزمة العالمية غير المسبوقة التي سببتها جائحة فيروس كورونا، التي أدت إلى زعزعة استقرار قطاع الطيران، بما في ذلك تأثيرها العميق على قواه العاملة، وأعاق تنفيذ خطة عام ٢٠٣٠ وإحراز التقدم في تحقيق أهداف التنمية المستدامة؛

وتذكيراً بالتحديات والاحتياجات المستمرة لأقل البلدان نمواً في جميع المناطق، لا سيما في أفريقيا؛

وإقراراً بأهمية التضامن الدولي والشراكات والآليات المتعددة الأطراف دعماً للانتعاش الاقتصادي الشامل والمُستدام القادر على الصمود في وجه الأزمات والذي يعزز التنمية المستدامة للطيران المدني الدولي وينهض بأهداف التنمية المستدامة؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول الأعضاء على أن تعترف بالإسهامات الكبيرة للطيران في التنمية المستدامة التي تتحقق من خلال تشجيع العمالة والتجارة والسياحة ومجالات التنمية الاقتصادية الأخرى على المستوى الوطني والإقليمي والعالمي، وكذلك من خلال تيسير تقديم الاستجابة المخصصة للأغراض الإنسانية والكوارث في حالات الأزمات والطوارئ المتعلقة بالصحة العامة؛

٢- **توجه** المجلس والأمين العام، في حدود اختصاصات كل منهما، إلى تأكيد أن الإيكاو تواصل دورها في مناصرة الطيران من خلال إدكاء وعي الدول الأعضاء، ومنظومة الأمم المتحدة، ومجموعة المانحين وجميع الجهات المعنية الأخرى، بشأن مساهمات الطيران في التنمية المستدامة وبلوغ أهداف التنمية المستدامة؛

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

٤- **تشجع** الدول الأعضاء على تضمين خططها الوطنية ذات الصلة إشارات واضحة إلى أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، بهدف إبراز مساهمة الطيران في تحقيق هذه الأهداف وفي الاقتصادات الوطنية؛

٥- **تحث** الدول الأعضاء على أن ترتقي بنظم النقل الجوي فيها من خلال التنفيذ الفعال لتوصيات الإيكاو وقواعدها الدولية وسياساتها، مع العمل في الوقت ذاته على إدماج النقل الجوي ضمن أهم أولويات خططها الإنمائية الوطنية مشفوعاً بخطط استراتيجية محكمة لقطاع النقل الجوي، وخطط رئيسية للطيران المدني، بما يُفضي إلى بلوغ أهداف التنمية المستدامة؛

٦- **تشجع** الدول الأعضاء على النظر في إقامة علاقة واضحة المعالم بين خططها الإنمائية الوطنية وسياساتها وخططها واستراتيجياتها في مجال الطيران المدني، وكذلك الخطط والبرامج الأساسية ذات الصلة؛

٧- **تحث** الدول الأعضاء على كفالة إعداد وتنفيذ ما يلزم من أطر عامة وقدرات وإنشاء الهياكل لإقامة الشراكات والتعاون على المستويات الوطنية والإقليمية والدولية لضمان قدرة قطاع الطيران المدني على الصمود في مواجهة التحديات العالمية في المستقبل كي يظل الطيران يساهم في تحقيق أهداف التنمية المستدامة؛

- ٨- **تشجّع** الدول الأعضاء على تكثيف جهودها على صعيد التعاون والشراكات الفعّالة لدعم تنمية الطيران المدني في أقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، ولا سيما من خلال المساعدات الإنمائية والتعاون فيما بين بلدان الجنوب والتعاون الثلاثي؛
- ٩- **تشجّع** الدول الأعضاء على تعزيز قدرة شبكة الطيران لديها على الصمود من خلال إدراج خطط التأهب للأزمات وتدابير إدارة المخاطر في سياساتها وتخطيطها وعملياتها في مجال الطيران من أجل المساعدة في الحفاظ على الحركة الضرورية للركاب الجويين ونقل البضائع الحيوية في ظل الأزمات مع ضمان سلامة القوى العاملة في مجال الطيران؛
- ١٠- **توجّه** الأمين العام لأن يأخذ في الحسبان الخصائص والاحتياجات الخاصة لأقل البلدان نمواً، والبلدان النامية غير الساحلية، والدول الجزرية الصغيرة النامية، كما تم تحديدها في إطار الأمم المتحدة، عند تنسيق برامج المساعدة الرامية إلى تعزيز نُظم النقل الجوي فيها، وترتيب أولوياتها وتيسيرها وتنفيذها؛
- ١١- **توجّه** الأمين العام لأن يواصل، حسب الاقتضاء، رصد واستعراض ما يترتب على ذلك من مساهمات مقدّمة لبلوغ أهداف التنمية المستدامة من خلال تنفيذ أهداف الإيكو الاستراتيجية وبرامج عملها؛
- ١٢- **يوجّه** الأمين العام لأن يكفل مشاركة الإيكو ، حسب الاقتضاء وبما يتواءم مع أهدافها الاستراتيجية، في الآليات المناسبة المصمّمة لدعم تنفيذ خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ لكي تعترف الدول الأعضاء بأهمية الطيران في أطرها الإنمائية؛
- ١٣- **تطلب** إلى الأمين العام أن يعزّز الشراكات القائمة ويبرم شراكات جديدة مع الدول الأعضاء، وصناعة الطيران، ومنظومة الأمم المتحدة، والمنظمات الدولية والإقليمية، والمؤسسات المالية، والمانحين والجهات المعنية الأخرى، لمساعدة الدول الأعضاء في النهوض بنُظم النقل الجوي فيها بغرض الإسهام، في نهاية المطاف، في بلوغ أهداف التنمية المستدامة؛
- ١٤- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل قرار الجمعية العمومية ٤٠-٢١ بشأن "خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠".
- القرار ٤١-٢٥: البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكو في مجال التعاون الفني والمساعدة الفنية**
- لما كان المجلس قد اعتمد سياسات جديدة من أجل تقديم الدعم لأعمال التنفيذ في شكل من أشكال المساعدة الفنية والتعاون الفني، والتي حلّت محل سياسة المساعدة الفنية، وأقرتها الجمعية العمومية في الدورة الثامنة والثلاثين؛
- ولما كان "التعاون الفني" هو أي شكل من أشكال المشاريع المطلوبة والممولة من الدول و/أو المنظمات، والمنفذة بواسطة إدارة التعاون الفني على أساس استرداد التكاليف، حيث يتم استرداد جميع التكاليف المباشرة وغير المباشرة المتعلقة بالمشروع؛
- ولما كانت "المساعدة الفنية" هي أي شكل من أشكال المساعدة المقدمة من الإيكو إلى الدول، والممولة من الميزانية العادية و/أو الصناديق الطوعية، والمنفذة بواسطة أي إدارة أو مكتب وفقاً لطبيعة المشروع ومدته.
- فإن الجمعية العمومية:**

- ١- **تقرر** أن مرفقات هذا القرار تشكل البيان الموحد بسياسات الإيكو للتعاون الفني والمساعدة الفنية كما كانت عند انتهاء الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية.

٢- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٤٠-٢٤.

المرفق (أ)

برنامجا الإيكو للتعاون الفني والمساعدة الفنية

لما كان نمو وتحسين الطيران المدني يشكل إسهاما قويا في التنمية الاقتصادية للدول.

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

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

ولما كان القرار رقم A (IX) 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.

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 وخدمات وأنشطة دعم 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 المجلس قد وافق على إعطاء إدارة التعاون الفني مزيداً من المرونة التشغيلية في ظل الإشراف والمراقبة الملائمين على أنشطة التعاون الفني والمساعدة الفنية.

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

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

ولما كان حجم برنامج التعاون الفني قد تقلص بشكل بالغ خلال الفترة الثلاثية الحالية وتدهور الوضع المالي لصندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية تدهوراً بالغاً، مع تفاقم الوضع بسبب الانعكاسات غير المسبوقة التي خلفتها جائحة فيروس كورونا وبطء وتيرة تعافي قطاع النقل الجوي؛

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

فإن الجمعية العمومية:

برنامجا التعاون الفني والمساعدة الفنية

تسلّم بأهمية برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية في التشجيع على تحقيق الأهداف الاستراتيجية للمنظمة؛

٢- **تؤكد من جديد** على أن برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية اللذين ينفذا وفقاً للقواعد والأنظمة والإجراءات التي وضعتها الإيكاو يشكلان نشاطاً دائماً وذا أولوية ضمن أنشطة الإيكاو ، ويكمل دور البرنامج العادي في تزويد الدول بالدعم لكي تنفذ سياسات الإيكاو والقواعد والتوصيات الدولية والخطط العالمية وخطط الملاحة الإقليمية والوطنية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والمواد الإرشادية تنفيذاً فعالاً وتنمي البنية الأساسية لهيئات الطيران المدني ومواردها البشرية؛

٣- **تؤكد من جديد** على ضرورة تعزيز برنامجي الإيكاو للتعاون الفني والمساعدة الفنية في حدود الموارد المالية الراهنة، وذلك على مستوى المكاتب الإقليمية وعلى المستوى الميداني، بما يتيح للمنظمة أداء دورها بمزيد من الكفاءة والفاعلية مع الفهم أنه لن تكون هناك زيادة في تكاليف المشاريع؛

٤- **تؤكد من جديد** على أن إدارة التعاون الفني هي إحدى الأدوات الرئيسية التي تستخدمها الإيكاو لمساعدة الدول على سد الثغرات في مجال الطيران المدني بما يفيد مجتمع الطيران المدني بكامله؛

٥- **تؤكد من جديد** على أن تحسين تنسيق التعاون الفني والمساعدة الفنية لأنشطة الإيكاو ينبغي أن يتم من خلال تحديد واضح لصلاحيات وأنشطة كل إدارة ومن خلال تعزيز التعاون، فضلاً عن تنسيق أوثق لبرنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية وبرامج المساعدات الأخرى في الإيكاو لتجنب الازدواج والتكرار؛

٦- **تقرّر** سياسة الإيكاو الجديدة بشأن دعم التنفيذ المقدم إلى الدول، التي اعتمدها المجلس، والتي تهدف إلى تعزيز واتساق سبل تنسيق وإدارة برامج ومشاريع وخدمات وأنشطة دعم التنفيذ، **وتسلّم** بأن وجود برنامج مشترك لدعم التنفيذ المقدم إلى الدول سيسهم في زيادة تقوية أنشطة دعم التنفيذ التي تقدمها المنظمة لتلبية احتياجات الدول الأعضاء على نحو أفضل؛

٧- **تطلب** إلى الأمين العام تحسين عملية تخصيص الموارد وتوزيع الأدوار والمسؤوليات لأغراض أنشطة دعم 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 ميزانية البرنامج العادي هو الملاذ الأخير؛

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

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

الإيكاو بوصفها الوكالة المعترف بها في الطيران المدني

١١- **تذكر** الدول المتعاقدة الرغبة في تطوير أو تحسين بنيتها الأساسية في مجال الطيران المدني بأن تدرس مزايا استخدام "برنامج الإيكاو للتعاون الفني" 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 للإيكاف، في الحالات المناسبة، في عمليات تحديد وصياغة وتحليل وتنفيذ وتقييم مشاريع الطيران المدني في مجال التعاون الفني والمساعدة الفنية، **وتطلب** أن يواصل الأمين العام الاتصال بهذه الهيئات وبالدول التي يمكنها أن تتلقى المساعدة، وذلك لتخصيص الأموال لتنمية الطيران المدني مع الاعتماد على الإيكاف بوصفها الوكالة التنفيذية؛

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

توسيع نطاق أنشطة التعاون الفني والمساعدة الفنية

١٥- **تؤكد من جديد** على أن اعتماد الممارسات ذات الوجهة التجارية لتحقيق الاستدامة المالية في إدارة التعاون الفني 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 للإيكاف 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 الإيكاف 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 الإيكاف؛

١٦- **تؤكد من جديد** على الحاجة إلى توسيع نطاق خدمات التعاون الفني والمساعدة الفنية التي تقدمها الإيكاف ليشمل الهيئات غير الحكومية (العامة أو الخاصة) المعنية مباشرة بالطيران المدني، وذلك للمساهمة في تحقيق أهداف الإيكاف 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 وامثالها للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاف، **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 التعاون الفني والمساعدة الفنية التي تقدمها الإيكاف بناء على الطلب ليشمل هذا النطاق الهيئات غير الحكومية (العامة والخاصة) التي تتفّذ 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 الإيكاف على التعاون والمساعدة في المجالات التقليدية للتعاون الفني والمساعدة الفنية، مع إقامة اعتبار خاص للالتزام في المشاريع بالقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاف وللسياسات واللوائح الوطنية السارية ذات الصلة التي تصدرها الدولة المتلقية؛

١٨- **تطلب** إلى الأمين العام اتخاذ إجراءات منسقة ومستدامة تهدف إلى ضمان التوفيق التدريجي بين برنامجي المساعدة الفنية والتعاون الفني كي يؤديا مهمتهما بصورة متسقة ومتوائمة، **وتدعم وتشجع** على وضع حلول جديدة مبتكرة لمشاريع وأنشطة دعم التنفيذ ضمن نهج "الإيكاف الواحدة" المعزز لتحقيق قدر أكبر من التآزر؛

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

اتفاقات التعاون الفني والمساعدة الفنية

٢٠- **تؤكد من جديد** على أن تستخدم الإيكو في إطار برنامجها للتعاون الفني والمساعدة الفنية اتفاقات الصناديق الائتمانية واتفاقات الخدمات الإدارية وخدمة مشتريات الطيران المدني والاتفاقات الإطارية الأخرى وترتيبات التمويل حسب الاقتضاء لتقديم أقصى تعاون ومساعدة لأصحاب المصلحة الذين ينفذون مشاريع الطيران المدني؛

٢١- **تنظر بعين الارتياح** إلى مبادرات الدول الرامية إلى الاعتماد بصورة أكبر على هذه الترتيبات للحصول على التعاون الفني والمساعدة الفنية في مجال الطيران المدني.

المرفق (ب)

تمويل برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية

لما كانت 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 لدعم التنفيذ في مجال الطيران المدني غير كافية لإشباع احتياجات الطيران المدني، ولا سيما في البلدان النامية؛

ولما كان برنامج التعاون الفني ممولاً، باستثناءات صغيرة، من خلال توفير البلدان النامية للأموال اللازمة لمشاريعها؛

ولما كان برنامج المساعدة الفنية ممولاً من صناديق التبرعات ومن خلال الميزانية العادية للمنظمة؛

ولما كانت هيئات الطيران المدني في أقل البلدان نمواً هي التي تحتاج على وجه الخصوص إلى أكبر قدر من الدعم، وهي التي تعتمد أساساً في الوقت ذاته على المؤسسات المالية وصناعة القطاع لتمويل مشاريعها للتعاون الفني؛

ولما كان التمويل الذي يقدمه برنامج الأمم المتحدة الإنمائي يوجه بصفة رئيسية إلى تنمية قطاعات غير الطيران المدني، وأصبحت مساهماته المالية في أنشطة الطيران المدني أقل بكثير عن ذي قبل حتى وصلت إلى أقل من واحد في المائة من برنامجي الإيكو للتعاون الفني والمساعدة الفنية، ولكن يواصل برنامج الأمم المتحدة الإنمائي تقديم الدعم الإداري للإيكو على المستوى الوطني؛

ولما كانت سرعة التطور التكنولوجي في الطيران المدني تقتضي من الدول النامية أن تتفق مبالغ كبيرة على تجهيزات الطيران الأرضية توخياً لمواكبة ذلك التطور وأن تواصل بذل جهد متزايد لتدريب موظفي الطيران الوطنيين وهذا الجهد يفوق مواردها المالية وتجهيزاتها التدريبية؛

ولما كانت الجمعية العمومية قد وضعت "آلية تمويل تنفيذ أهداف الإيكو" بقصد تعبئة موارد إضافية لمشاريع التعاون الفني والمساعدة الفنية الضرورية لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية والتجهيزات والخدمات المقررة في خطط الملاحة الجوية، وبقصد تنفيذ توصيات الإيكو المرتبطة بعمليات التدقيق وسدّ 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 ضروريةً للحصول على تمويل مستدام ويمكن التنبؤ به من أجل دعم التنفيذ وتقادي تكرار الجهود؛

ولما كانت المؤسسات التمويلية تتوقع من منفذي المشاريع التي تمويلها أن ينفذوها بسرعة وفاعلية وأن يقدموا معلومات تفصيلية وفورية عن أنشطة هذه المشاريع وأوضاعها المالية.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تطلب إلى** مؤسسات التمويل والدول المانحة وشركاء التنمية الآخرين، بما في ذلك قطاع الصناعة والقطاع الخاص، إعطاء أقصى أولوية لتنمية قطاع النقل الجوي في البلدان النامية، **وتطلب إلى** رئيس المجلس والأمين العام والأمانة العامة تكثيف الاتصال بالأمم المتحدة، وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي لزيادة إسهامهما في مشاريع وبرامج الإيكاو للتعاون الفني والمساعدة الفنية؛

٢- **تسترعي انتباه** مؤسسات التمويل والدول المانحة وشركاء التنمية الآخرين إلى أن الإيكاو هي الوكالة المتخصصة التابعة للأمم المتحدة والمعنية بالطيران المدني، وأنها من هذا المنطلق الوكالة التي قبلتها الأمم المتحدة بوصفها السلطة الخبيرة التي توفر التعاون الفني والمساعدة الفنية للبلدان النامية من أجل تنفيذ مشاريع الطيران المدني؛

٣- **تحث** الدول المتعاقدة المرتبطة بمصادر التمويل على أن تسترعي انتباه ممثليها في تلك المنظمات إلى أهمية تقديم التعاون والمساعدة إلى مشاريع الطيران المدني، ولا سيما المشاريع الضرورية لإنشاء البنية الأساسية الحيوية للنقل الجوي و/أو الضرورية للتنمية الاقتصادية في البلد؛

٤- **تحث** الدول المتعاقدة على إعطاء أولوية عالية لتنمية الطيران المدني، وعلى أن تبادر عندما تلتزم بالتعاون والمساعدة الخارجيين لهذا الغرض من خلال المستوى الحكومي الملائم إلى إفادة مؤسسات التمويل برغبتها في إشراك الإيكاو بوصفها وكالة منفذة في مشاريع الطيران المدني التي قد تمويلها 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 اطار الميزانية تتيح لبرنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية أن يوسع نطاق الخدمات التي يقدمها إلى الدول بخصوص السلامة وأمن الملاحة الجوية والحماية البيئية والكفاءة فيما يتعلق بمجال الطيران المدني، بما يشكل مزيداً من الإسهام في بلوغ الأهداف الاستراتيجية، وخصوصاً تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وسد الثغرات التي كشفتها عمليات التدقيق؛

٧- **تأذن** للأمانة العامة بأن تتلقى بإسم برنامجي الإيكاو للتعاون الفني والمساعدة الفنية المساهمات المالية أو العينية التي تقدم إلى مشاريع التعاون الفني والمساعدة الفنية، ولا سيما التبرعات 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 لبرنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية التابعين للإيكاو عن طريق صناديق التبرعات الخاصة بالإيكاو من أجل تنفيذ مشاريع في مجال الطيران المدني، أو مجموعات أدوات التنفيذ أو أي مساهمات أخرى تساعد على دعم الدول فيما تبذله من جهود لامتثال للقواعد والتوصيات الدولية وتلبية احتياجاتها المكتملة المتعلقة بالطيران المدني؛

- ٩- **تشجيع** 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).

المرفق (ج)

تنفيذ برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية

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

ولما كان تنفيذ مشاريع التعاون الفني والمساعدة الفنية يكمل أنشطة البرنامج العادي الرامية إلى بلوغ أهداف الإيكاو الاستراتيجية؛

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

ولما كانت الحاجة ملحة إلى إجراء المتابعة والتصحيح الفعال فيما يتعلق ببرنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية 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 التعاون الفني أو أي طرف آخر خارج الإيكاو بتنفيذ المشاريع مع الالتزام تماماً بالقواعد والتوصيات الدولية يسفر عن تعزيز جوهرية لسلامة وأمن وكفاءة الطيران المدني في جميع أنحاء العالم، ويدعم بشكل فعال بلوغ أهداف التنمية المستدامة التي وضعتها الأمم المتحدة من خلال مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب"؛

ولما كانت جائحة فيروس كورونا وبطء وتيرة 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 التعاون الفني التي تجريها الإيكاو أو تعطيلها؛

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

ولما كانت مجموعات الإيكاو لأدوات التنفيذ قد أُعدَّت ونُفذت بما يتفق تماماً مع التدابير والتوصيات الواردة في تقرير فرقة عمل المجلس لإنعاش قطاع الطيران (CART)، التي شكلت عنصراً رئيسياً في تنفيذها؛

ولما كان التمويل المقدم إلى برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية من خارج الميزانية يتيح للإيكاو أن تقدم الدعم الأولي إلى الدول التي تحتاج إلى المساعدة لسد الثغرات التي كشفتها عمليات التدقيق التي تجربها الإيكاو ، وأن تساعد في الجهود التي تبذلها الدول لإعادة التشغيل والتعافي ومواجهة الأزمات المتعلقة بفيروس كورونا؛

ولما كانت أعمال تقييم المشاريع التالية للتنفيذ تشكل 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 التعاون الفني على المشورة والتعاون الفني والمساعدة الفنية في مجالات التعاون الفني والمساعدة الفنية التقليدية وتضمن التزام المشاريع بالقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو .

فإن الجمعية العمومية:

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

٢- **تحتّ الدول المتعاقدة، عند تنفيذ مشاريع تطوير الطيران المدني من خلال الإيكاو ، على إيلاء الأولوية إلى النتائج والتوصيات التي يخلص 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 للسلامة 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)، وتحتّ المجلس على أن يواصل إعطاء الأولوية لإدارة وتنفيذ هذه المشاريع من خلال برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية لما لها من فوائد جمة مرتبطة بها؛**

٤- **تشجّع الدول والهيئات غير الحكومية العاملة في مجال الطيران المدني على أن تطلب الدعم من الإيكاو ، عند الاقتضاء، من خلال ما لديها من برامج وأنشطة لدعم التنفيذ، بهدف التصدي للتحديات التي خلّفتها جائحة فيروس كورونا على الطيران للتعجيل بإعادة التشغيل والتعافي؛**

٥- **تطلب إلى الأمين العام أن يعزّز تطبيق المنظمة لنهج شامل حيال أنشطة دعم التنفيذ بغية بناء نظم رقابة قوية ومستدامة في الدول؛**

٦- **تحتّ الدول على إعطاء أولوية عالية لتدريب موظفيها الفنيين والتشغيليين والإداريين من خلال إعداد برنامج تدريب شامل، وتذكّر 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- **تشجع** الدول التي تتلقى التعاون الفني والمساعدة الفنية من خلال الإيكاو على أن تتقاضي 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 وموحداً 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 إدارة التعاون الفني؛
- ١٢- **تطلب** إلى الأمين العام أن يشجّع الاستخدام الواسع النطاق لمؤشرات الأداء من أجل إجراء تقييم موضوعي لتأثير التعاون الفني والمساعدة الفنية على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو ؛
- ١٣- **تشجّع** الدول على الاستفادة من خدمات ضمان الجودة التي تقدمها إدارة التعاون الفني على أساس استرداد التكاليف، للإشراف على المشاريع التي تنفذها أطراف أخرى خارج برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية في الإيكاو ، بما في ذلك استعراض مدى امتثالها للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو ؛
- 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 ٤١-٢٦: "برنامج الإيكاو للمساواة بين الجنسين": تعزيز مشاركة المرأة في قطاع الطيران العالمي

إن الجمعية العمومية:

إذ تدرك أن النساء يمثلن نصف سكان العالم؛

وتدرك أيضاً أن تعزيز المساواة بين الجنسين يدخل في صميم مكافحة جميع أنواع التمييز ويسهم في المزيد من التنوع؛

وتقرّ بأنه في الدورة الاستثنائية الثالثة والعشرين للجمعية العامة للأمم المتحدة التي عُقدت في يونيو ٢٠٠٠، وخلال استعراض تنفيذ "إعلان ومنهاج عمل بيجين" اللذين اعتمدهما المؤتمر الدولي الرابع بشأن المرأة في سبتمبر ١٩٩٥، التزمت الحكومات بمواصلة الإجراءات لتسريع تنفيذ منهاج العمل وضمان التنفيذ الكامل للالتزامات فيما يتعلق بالمساواة بين الجنسين والتنمية والسلام؛

وترى أن قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة A/RES/69/151، الذي اعتمد في ١٨/١٢/٢٠١٤، يبرز الحاجة التي أثبتت في القرارات السابقة بشأن "تعزيز الترتيبات المؤسسية لدعم المساواة بين الجنسين وتمكين المرأة" ويدعو جميع الجهات الفاعلة، بما في ذلك وكالات الأمم المتحدة المتخصصة والقطاع الخاص، إلى تكثيف وتسريع الإجراءات المتخذة لتنفيذ إعلان ومنهاج عمل بيجين بشكل شامل وفعال؛

وتشير إلى أنه في شهر سبتمبر ٢٠١٥، وخلال انعقاد مؤتمر قمة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠١٥، اجتمع زعماء العالم في مقر الأمم المتحدة بنيويورك لاعتماد "خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠" حيث تعهدت بموجيها دولهم بإقامة شراكة عالمية جديدة للحد من الفقر المدقع وتحديد مجموعة من الأهداف والغايات التي تُعرف باسم "أهداف التنمية المستدامة"، علماً بأن الهدف الخامس منها ينص على تحقيق المساواة بين الجنسين وتمكين جميع النساء والفتيات؛

وترحب بنتائج اجتماع قادة العالم بشأن المساواة بين الجنسين وتمكين المرأة: الالتزام بالعمل المنعقد في سبتمبر ٢٠١٥، حيث التزم أكثر من ٨٠ قائداً من القادة العالميين بالقضاء على التمييز ضد المرأة وابتخاذ المزيد من التدابير وتحقيق المزيد من الأهداف لتعجيل عملية تمكين المرأة وتحقيق المساواة بين الجنسين؛

وتدرك أنّ من شأن تحقيق المساواة بين الجنسين أن يزيد من حجم الموارد البشرية المؤهلة المتاحة لقطاع الطيران؛

وترحب أيضاً بالمواضيع التي حددتها هيئة الأمم المتحدة للمرأة للاحتفال سنوياً باليوم الدولي للمرأة والتي تجعل من ذلك اليوم مناسبة للتضافر من أجل بناء الدعم لحقوق المرأة ومشاركتها في الميادين السياسية والاقتصادية واضطلاعها بصلاحيات اتخاذ القرار؛

وتشدّد على أنه في عام ٢٠٢٢، وبعد مرور ٢٧ عاماً على اعتماد إعلان ومنهاج عمل بيجين، لا يزال مستوى عدم المساواة بين النساء والرجال مرتفعاً في مجالات حيوية تشمل، على سبيل المثال لا الحصر، إمكانية الحصول على فرص عمل لائقة وسدّ الفجوة في الأجور بين الجنسين؛

وتشير أيضاً إلى "منهاج عمل بيجين" لعام ١٩٩٥، الذي حثّ في إطاره الأمين العام للأمم المتحدة المنظمات الدولية والوكالات المتخصصة للأمم المتحدة، مثل الإيكاو، على وضع البرامج لتحقيق هدف إقامة التوازن بين الجنسين بنسبة ٥٠/٥٠ على جميع المستويات؛

وتلاحظ أن تحقيق المساواة بين الجنسين في مجال الطيران يتطلب التعبئة على أربعة مستويات مختلفة، هي الدول الأعضاء والهيئات الإدارية والفنية في الإيكاو، والأمانة العامة للإيكاو، وقطاع الطيران، وأن على الإيكاو أن تأخذ ذلك في الاعتبار على نحو شامل وكامل عند وضع برامجها وسياساتها بشأن المساواة بين الجنسين وعند الإبلاغ عن نتائجها؛

وتدرك أن سياسة الإيكاو بشأن المساواة بين الجنسين يجب أن تقوم على أساس بيانات وإحصاءات شاملة تتصل بالمستويات الأربعة المشار إليها أعلاه، والمجمعة والمقدمة على أساس متعدد السنوات ومصحوبة بتوزيع جغرافي؛

وتدرك أن وضع سياسات الإيكاو وبرامجها ينبغي أن يستند إلى تبادل الآراء على نطاق أوسع بين الجهات المعنية، مثل الدول والمنظمات الدولية الأخرى وقطاع الطيران والجامعات والمجتمع المدني؛

وتلاحظ أن برنامج الإيكاو للمساواة بين الجنسين، قد وُضع في عام ٢٠١٧، بناءً على تعليمات الجمعية العمومية من خلال قرارها ٣٩-٣٠، على أن يكون هدفه الرئيسي تيسير وتنسيق البرامج والمشاريع الموجهة وإعداد تقارير منتظمة عن التقدم المحرز نحو بلوغ هدف المساواة بين الجنسين بحلول عام ٢٠٣٠، لا سيما فيما يخص الوظائف من الفئة الفنية والفئات العليا، في الإيكاو وفي الدول وقطاع الطيران العالمي؛

وترحب بالتقدم الذي حققته الإيكاو والدول الأعضاء بناءً على قرار الجمعية العمومية للإيكاو ٣٩-٣٠، مع الإعراب عن الأسف لكون التقدم المحرز نحو المساواة بين الجنسين ما زال محدوداً ويسير ببطء شديد؛

وتقرّر بأن التعيينات في الأمانة العامة للإيكاو تستند إلى مبدأ الجدارة، مع إيلاء الاهتمام الواجب لأهمية تعيين موظفين على أوسع نطاق جغرافي ممكن وضمان المساواة في تمثيل الجنسين؛

وتسلّم بأنه، على الرغم من الصعوبات القائمة، ينبغي أن تواصل الإيكاو تركيز اهتمامها أكثر على مسألة حقوق المرأة والمساواة بين الجنسين من خلال الدور الذي تضطلع به فيما يخص تحقيق أهداف إعلان ومنهاج عمل بيجين والهدف الخامس من أهداف التنمية المستدامة التي وضعتها الأمم المتحدة، وأنّ هناك حاجة ملحة إلى اتخاذ خطوات جديدة وطموحة من أجل بلوغ هذا الهدف؛

وتحيط علماً بأن القرار الذي اعتمدته الجمعية العامة للأمم المتحدة في ٢٠/٧/٢٠٢٢ الذي كرّس تاريخ ٢٤ يونيو بوصفه "اليوم الدولي للمرأة في العمل الديبلوماسي"؛

تقرّر ما يلي:

١- **تؤكد** مجدداً التزامها بتعزيز المساواة بين الجنسين والنهوض بوضع المرأة من خلال العمل على دعم تحقيق الهدف الخامس من أهداف التنمية المستدامة التي وضعتها الأمم المتحدة: "تحقيق المساواة بين الجنسين" وتمكين جميع النساء والفتيات، بما في ذلك السعي لتحقيق الهدف الطموح المتمثل في نسبة ٥٠/٥٠ (بين الرجال والنساء) بحلول عام ٢٠٣٠ على جميع مستويات الوظائف من الفئة الفنية والفئات العليا في قطاع الطيران العالمي؛

٢- **وتؤكد** أيضاً على الدور الأساسي والمحفّز للجمعية العمومية ومجلس الإيكاو في تعزيز المساواة بين الجنسين وتمكين النساء والفتيات، وتشجع الدول الأعضاء على أن تضع في الاعتبار توصيات "الإعلان بشأن تحسين تمثيل المرأة في الهيئات الإدارية والفنية للإيكاو"، وأن تولي الاعتبار الواجب لضمان تكافؤ الفرص في ترشيح نساء مؤهلات لدى تسمية ممثلين وخبراء ومسؤولين في هيئات الإيكاو ومجموعاتها للمشاركة في اجتماعاتها؛

٣- **وتطلب** من الأمين العام أن يدرج تقييماً للتقدم المحرز استناداً إلى هذا الإعلان في تقريره السنوي المقدم للمجلس بشأن تنفيذ برنامج المساواة بين الجنسين وخطة تنفيذه؛

٤- **وتشجّع** الدول على التشديد بشكل خاص على المساواة بين الجنسين عند اقتراح المرشحين للمناصب العليا ومناصب صنع القرار في الأمانة العامة للإيكاو؛

٥- **وتحثّ** الدول ومؤسسات الطيران الإقليمية والدولية وقطاع الطيران الدولي على أداء دور قيادي قوي وحاسم والالتزام بالنهوض بحقوق المرأة واتخاذ ما يلزم من إجراءات لتعزيز المساواة بين الجنسين من خلال دعم السياسات، وكذلك عملية وضع وتحسين البرامج والمشاريع من أجل تحقيق التقدم الوظيفي للنساء في الهيئات الرئاسية والفنية والأمانة العامة للإيكاو وقطاع الطيران العالمي؛

٦- **وتدعو** الدول إلى النظر في وضع أهداف وغايات طموحة فيما يتعلق بالمساواة بين الجنسين في القوى العاملة في مجال الطيران لديها، لا سيما في المناصب التخصصية والفنية والإدارية، فضلاً عن ضرورة أن تكون هذه الالتزامات مصحوبة بما يفي من التمويل من خلال تخصيص ميزانية كافية وتعبئة الموارد المالية من جميع المصادر؛

٧- **وتوافق**، في هذا الصدد، على أنّ هدفاً وسيطاً مثل هدف "٢٥ بحلول ٢٠٢٥" الذي وضعتة الأيأتا، ويقضي بأن يزيد عدد النساء في المناصب العليا والمجالات المنخفضة التمثيل بنسبة ٢٥% أو بما لا يقل عن ٢٥% بحلول عام ٢٠٢٥، ينبغي أن يكون مصدر إلهام لجميع فئات الجهات المعنية في قطاع الطيران، بما في ذلك الإيكاو؛

٨- **وتحثّ** الدول الأعضاء وتشجع الجهات المعنية، حسب الحالة، على معالجة الثغرات والصعوبات، وعلى اتخاذ إجراءات محددة وقابلة للقياس وموقوتة، وعلى تعبئة ما يكفي من الموارد المالية من أجل النهوض بالمساواة بين الجنسين، وتعزيز فعالية المؤسسات وخضوعها

للمساءلة على جميع المستويات، تعزيزاً للمساواة بين الجنسين وتمكيناً للنساء والفتيات كافة، والعمل، حسب الحالة، على إدراج منظور تمثيل الجنسين في سياسات الطيران المدني وخطته وعملياته؛

٩- **وتدعو** الدول على شحذ الوعي بفرص العمل المتاحة للفتيات والنساء في مجال الطيران والاستفادة في هذا الإطار من نساء يمثلن قدوات يُحتذى بنجاحهن في قطاع الطيران؛

١٠- **وتحثّ** الدول، في إطار الالتزامات الوطنية بالمساواة بين الجنسين، على التعاون مع الإيكاو من خلال تبادل أفضل الممارسات والعمل بالشراكة مع الإيكاو بشأن البرامج والمشاريع الرامية إلى تعزيز دور المرأة في قطاع الطيران وتشجيع المرأة على مواصلة تطوير عملها الوظيفي في مجال الطيران، بما في ذلك تشجيعها على ممارسة العمل الوظيفي في مجال الطيران من جانب الوزارات الحكومية المسؤولة عن التعليم العالي؛

١١- **وتطلب** من الإيكاو أن تعد إحصاءات متعددة السنوات ومفصلة عن المساواة بين الجنسين تبين التقدم المحرز على جميع المستويات وأن تقدّم، كل ٣ سنوات، هذه الإحصاءات في تقريرها السنوي للجمعية العمومية عن تنفيذ برنامج المساواة بين الجنسين وخطة تنفيذه، وتدعو الدول إلى دعم الإيكاو في هذا المسعى؛

١٢- **وتطلب** من الإيكاو وضع خطة تنفيذ جديدة لبرنامج المساواة بين الجنسين (٢٠٠٠) لتعزيز المساواة بين الجنسين وتمكين المرأة على المستوى التنظيمي وقطاع الطيران؛

١٣- **وتطلب** كذلك من الإيكاو إدراج المساواة بين الجنسين باعتبارها عنصراً أساسياً في استراتيجيتها وسياساتها المتعلقة بالموارد البشرية، من خلال وضع نهج شامل يتضمن على وجه الخصوص التوظيف والتقدم المهني والترقي والتدريب وظروف العمل من أجل تحقيق توازن أفضل بين الحياة المهنية والحياة الشخصية؛

١٤- **وتقترح** تعزيز الشراكات من أجل المساواة بين الجنسين بين الإيكاو وقطاع الطيران والدول الأعضاء والمجتمع المدني للتشجيع على اعتماد الممارسات السليمة وتقديمها للآخرين وتبادلها.

١٥- **وتشجع** الإيكاو على تعزيز مساءلة الأمانة العامة عن تنفيذ الالتزامات المتعلقة بالمساواة بين الجنسين وتمكين النساء والفتيات من خلال استمرار تنفيذ "برنامج الإيكاو للمساواة بين الجنسين"، لا سيما بصفتها جزءاً من منظومة الأمم المتحدة؛

١٦- **تُعلن** أن هذا القرار يحلّ محلّ قرار الجمعية العمومية ٣٩-٣٠.

القرار ٤١-٢٧: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

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

ولما كان النقل الجوي ينطوي على أهمية أساسية بالنسبة للتطوير المستدام لاقتصادات الدول من خلال تعزيز وتيسير السياحة والتجارة؛

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

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

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

ولما كانت المنظمة تتجه نحو نظام الإدارة حسب الأهداف مع زيادة تركيزها على التنفيذ سياسات النقل الجوي وما يتصل بذلك من إرشادات، اتساقاً مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، بدلاً من النظر في وضع القواعد القياسية في إطار هذا الهدف الاستراتيجي؛

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

ولما 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 الوشيكة على السيولة والأوضاع المالية عن كاهل قطاع الطيران وتعزيز قدرته على الصمود في وجه الأزمات في المستقبل؛

ولما كان الإعلان الوزاري المعتمد 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 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 الحادية 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- **تحث** الدول الأعضاء على مراعاة هذه السياسات وتجديدها التي يعدها المجلس والأمين العام في وثائق الإيكاو الخاصة بهذا الشأن؛

٣- **تحث** الدول الأعضاء على أن تبذل كل جهد للوفاء بالتزاماتها الناشئة عن اتفاقية شيكاغو وقرارات الجمعية العمومية، وأن تدعم كذلك نشاط المنظمة في مجال النقل الجوي، وأن تقدم على وجه الخصوص الإحصاءات والمعلومات الأخرى الكاملة والموقوتة التي تطلبها المنظمة لأعمالها في مجال النقل الجوي؛

- ٤- **تحت** الدول الأعضاء في وظائفها التنظيمية على أن تراعي السياسات والمواد الإرشادية التي وضعتها الإيكاو بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي، مثل تلك السياسات والمواد الإرشادية الواردة في الوثيقة 9587 Doc، بعنوان "السياسات والمواد الإرشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي"؛
- ٥- **تطلب إلى** المجلس إعطاء أهمية خاصة للتحدي المرتبط بتمويل 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 "التوجيهات الخاصة بأفرقة الخبراء التابعة للجنة النقل الجوي واللجنة المعنية بالتدخل غير المشروع" (9482 Doc)؛
- ٧- **تطلب إلى** المجلس أن يعقد مؤتمرات أو اجتماعات عالمية يستطيع جميع الدول الأعضاء أن تشارك فيها، باعتبارها الوسيلة الرئيسية للتقدم في حل المسائل ذات الأهمية العالمية في مجال النقل الجوي، عندما يبرر عقد هذه الاجتماعات عدد وأهمية المسائل التي يتعين حلها وحيث توجد إمكانية اتخاذ إجراءات بناءً 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 وإذكاء 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** 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؛
- ١١- **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؛
- ١٢- **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؛
- ١٣- **تعلن أن** هذا القرار يحل محل القرار ٤٠-٩.

المرفق (أ)

التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي

القسم الأول: المبادئ الأساسية والرؤية الطويلة الأجل

لما كانت المبادئ الأساسية المذكورة في اتفاقية شيكاغو، وهي احترام السيادة، والإنصاف والمساواة في الفرص، وعدم التمييز، والترابط، والتناسق، والتعاون، قد ساعدت على أفضل نحو النقل الجوي الدولي 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 دائمة 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 قدرة القطاع على الصمود أو الاستدامة أو التعافي يتطلب التفاعل بين مختلف مجالات السياسات والمجالات الفنية لإيجاد حلول مناسبة للقطاع؛

ولما كان معظم الخدمات الجوية الدولية تحكمها اتفاقات خدمات جوية ثنائية أو متعددة الأطراف فيما بين الدول أو مجموعات إقليمية من الدول، وهي اتفاقات لا غنى عنها للنقل الجوي الدولي نظراً لأنها توفر إطاراً عاماً يمكن التنبؤ به حيث تستطيع من خلاله شركات النقل الجوي أن تشغل الخدمات الجوية والحفاظ على استدامتها في المستقبل، وينبغي بالتالي أن تظل أي قيود مفروضة للاستجابة لأي لأزمة عند الحد الأدنى وأن تتواءم مع الأحكام المنصوص عليها في اتفاقات 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، نعقد العزم على أن نتابع بنشاط مواصلة تحرير النقل الجوي الدولي لصالح جميع الجهات المعنية وللاقتصاد بصفة عامة. ونحن سنسترشد بضرورة احترام أعلى مستويات السلامة والأمن ومبدأ إتاحة الفرص المتكافئة والمنصفة لكافة الدول والجهات المعنية التابعة لها؛"

ولما كان امتثال الدول الأعضاء لأحكام اتفاقية شيكاغو والتقييد على الصعيد العالمي باتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية و"اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي" (اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩) و"اتفاقية الضمانات الدولية على المعدات المنقولة" (اتفاقية كيب تاون) وبروتوكولها بشأن المسائل التي تخص 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 نظرا لتزايد العمليات العالمية للطائرات غير المأهولة.

فإن الجمعية العمومية:

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

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

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

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

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

٧- **تشجع الدول على ضمان أن تعبر اللوائح الوطنية المنظمة للنقل الجوي عن الأولويات الرئيسية للإيكاو وتكملها؛**

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

١٠- **تحث الدول الأعضاء والجهات المعنية على مراعاة وتطبيق مبادئ الإيكاو الأساسية الرفيعة المستوى وغير الملزمة وغير الإجبارية بشأن حماية المستهلك في عملية وضع السياسات والممارسات التنظيمية والتشغيلية، 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- **تطلب إلى** المجلس مواصلة بلورة فهم أفضل لمزايا التحرير والتحديات والحواجز التي تحول دون فتح الأسواق، بحيث يمكن إبقاء مزيد من الاعتبار لتطوير نهج متعدد الأطراف في الوقت المناسب؛
- ١٤- **تطلب إلى** المجلس أن ينظر فيما إذا كانت هناك حاجة تستدعي النظر في وضع اتفاق دولي مُحَدَّد لتسهيل المزيد من التحرير في خدمات الشحن الجوي نظراً لما كان لخدمات الشحن الجوي من دور حاسم أثناء جائحة فيروس كورونا وللزيادة المفاجئة في الطلب العالمي على هذه الخدمات؛
- ١٥- **تطلب إلى** المجلس أن يجري تقييماً متعمقاً لمدى الحاجة إلى إرشادات بشأن التنظيم الاقتصادي للعمليات الدولية لنظم الطائرات غير المأهولة، وأن ينسق فيما بين الدول الأعضاء من أجل جمع وتبادل المعلومات وأفضل الممارسات بشأن مسائل التنظيم الاقتصادي المتعلقة بالطائرات غير المأهولة؛
- ١٦- **تطلب إلى** المجلس أن يشجع على استخدام المبادئ الرئيسية لإرشادات الإيكاو بشأن التدابير الاقتصادية والمالية والالتزام بها، مع وجوب تحديثها حسب الاقتضاء؛
- ١٧- **تطلب إلى** المجلس أن يقيم التفاعلات اللازمة بين مختلف اللجان وأفرقة الخبراء وهيئات العمل داخل المنظمة للتأكد من أن مجالات السياسة العامة لكل منها تُعالج على النحو المناسب في أعمال كل منها؛
- ١٨- **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؛
- ١٩- **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؛
- ٢٠- **تطلب إلى** المجلس أن يُعد إرشادات من أجل تزويد الدول بالمرونة اللازمة للاستجابة مؤقتاً للآزمات الدولية مع حماية سلامة اتفاقات الخدمات الجوية، وتسهيل استمرار الحركة الجوية في أثناء الأزمات، وضمان العودة إلى "الوضع الطبيعي" بعد ذلك، مع مراعاة على وجه الخصوص الدروس المستفادة من جائحة فيروس كورونا، التي شكلت صدمة ذات نطاق غير مسبوق لمنظومة الطيران الدولي؛

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

القسم الثاني: ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم

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

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

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

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

٣- **تحث** 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- **تحث** الدول الأعضاء على التفكير في إتباع معايير بديلة لتعيين وتفويض 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 يعالج الشواغل المتبقية كي يمكن إحراز تقدم نحو "اتفاقية الاستثمار الأجنبي في شركات الطيران"، والتي تهدف إلى تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم بشكل متعّد الأطراف بموجب رؤية الإيكاو الطويلة الأجل بشأن تحرير النقل الجوي الدولي؛

٧- **وتطلب 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 محقة 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 أن تنتظر الدول والمؤسسات المالية في ضرورة توفير دعم مباشر و/أو غير مباشر بمختلف الطرق المتناسبة والتي تتسم 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- **تحث** الدول الأعضاء على إيلاء الاهتمام الواجب بمبدأ المنافسة العادلة والمتساوية فيما يخص تشغيل خدمات النقل الجوي الدولي وما يتصل بها من مسائل متعلقة بالمنافسة؛

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

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

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

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

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

القسم الرابع: تجارة الخدمات

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

ولما كانت الإيكاف قد عملت بنشاط لكي يتحسن فهم جميع الأطراف المعنية لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي وللرسالة والدور اللذين تتفرد بهما الإيكاف 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 للإيكاف في وضع الإرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي؛

٤- **تحث** الدول الأعضاء التي تشارك في المفاوضات والاتفاقات والترتيبات التجارية التي تتعلق بالنقل الجوي الدولي على ما يلي:

(أ) أن تكفل التنسيق الداخلي في الهيئات الوطنية وأن تكفل بصفة خاصة مشاركة سلطات الطيران وصناعة الطيران مشاركة مباشرة في المفاوضات؛

(ب) أن تكفل إدراك ممثلي الدول إدراكا تاما لأحكام "اتفاقية الطيران المدني الدولي"، ولا سيما خصائص النقل الجوي الدولي وبنية التنظيمية واتفاقاته وترتيباته؛

(ج) أن تراعي الحقوق والالتزامات إزاء الدول الأعضاء لدى الإيكاف 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 الإيكاف في وضع الإرشادات للتنظيم الاقتصادي، بما في ذلك تحرير النقل الجوي الدولي، وأن تنتظر في إتباع هذه الإرشادات؛

(و) أن تودع لدى الإيكاف بمقتضى المادة (٨٣) من اتفاقية شيكاغو نسخا من أي إعفاءات وأي التزامات محددة تتعلق بالنقل الجوي الدولي عقدها بموجب الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات؛

٥- **تطلب من منظمة التجارة العالمية والدول الأعضاء والمراقبين فيها ايلاء 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 ٤١-٢٠ "البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي"؛

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

ولما كانت المنظمة تقوم بتجميع الردود الواردة من الدول الأعضاء بشأن مدى تنفيذها للقرارات المؤجدة المتعلقة بفرض الضرائب ونشرها في إضافة ملحق بالوثيقة رقم Doc 8632، مع مواصلة تحديثها.

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 ولتقادي 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 مدى تنفيذها للقرارات المؤجدة المتعلقة بفرض الضرائب من أجل تحديث الإضافة الملحق بالوثيقة رقم Doc 8632؛

٤- **تطلب إلى** المجلس يواصل الترويج لسياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب ورصد التطورات وتحديث سياساتها والإضافة الملحق بالوثيقة رقم 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 تميز من ناحية المفهوم بين الرسم والضريبة باعتبار أن "الرسم هو جباية تهدف على وجه التحديد إلى استرداد نفقات تقديم التجهيزات والخدمات إلى الطيران المدني، بينما الضريبة هي جباية لتحصيل إيرادات للحكومات الوطنية أو المحلية، وهي عموماً لا تسري على الطيران المدني لا بكاملها ولا على أساس تكلفة محددة"؛

ولما كانت مسألة الجبايات المتعلقة بانبعثات محركات الطائرات والخيارات القائمة على آليات السوق قد عولجت على حدة في قرار الجمعية العمومية ٤١-٢٠ "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 ٤١-٢١ "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 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 هناك تراجع كبير في الحركة الجوية بسبب تأثير جائحة فيروس كورونا، مما أدى إلى انخفاض الإيرادات من رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، وما ترتب على ذلك من مخاطر تهدد الاستقرار المالي لمقدمي الخدمات؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تحث** الدول الأعضاء على أن تكفل الاحترام التام للمادة (١٥) من "اتفاقية الطيران المدني الدولي"؛
- ٢- **تحث** الدول الأعضاء، عند استرداد تكاليف خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية التي تقدمها أو تشارك في تقديمها إلى الطيران المدني الدولي، على اتباع المبادئ الواردة في المادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو وسياسات الإيكاو بالشكل الوارد في الوثيقة Doc 9082، بغض النظر عن الهيكل التنظيمي لتشغيل خدمات المطارات والملاحة الجوية؛
- ٣- **تحث** الدول الأعضاء على أن تكفل استخدام رسوم خدمات المطارات والملاحة الجوية لتغطية التكاليف المرتبطة بتقديم التجهيزات والخدمات إلى الطيران المدني؛
- ٤- **تحث** الدول الأعضاء على بذل قصارى جهدها 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- **تحث** الدول الأعضاء على اعتماد مبادئ عدم التمييز، وتناسب التكاليف، والشفافية والتشاور، على النحو المحدد في سياسات الإيكاو الواردة في الوثيقة رقم (Doc 9082)، في تشريعاتها أو لوائحها أو سياساتها الوطنية وكذا في اتفاقات الخدمات الجوية، لضمان الامتثال من جانب المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية؛
- ٦- **تحث** الدول الأعضاء على التحقق من تنفيذ سياسات الإيكاو الحالية فيما يخص استرداد تكاليف التدابير والمهام الأمنية في المطارات ومن جانب مقدمي خدمات الملاحة الجوية، على النحو الوارد في الوثيقة رقم Doc 9082، وذلك كي تصبح رسوم الانتفاع الأمنية معقولة وفعالة من حيث التكلفة وتعزز التنسيق على المستوى العالمي؛
- ٧- **تحث** الدول الأعضاء على التعاون على استرداد تكاليف مرافق وخدمات الملاحة الجوية متعددة الجنسيات والنظر في استخدام الإرشادات المرتبطة بسياسات الإيكاو بشأن تخصيص تكاليف "النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية" (GNSS)؛
- ٨- **تحث** الدول الأعضاء على تحقيق التوازن المناسب بين مُقدمي الخدمات والمستفيدين منها عند تنفيذ التدابير الاقتصادية والمالية في أوقات الأزمات، بما في ذلك مراجعة الرسوم، من خلال التشاور الفعال وضمان تحمّل 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 وطييد بين مقدمي الخدمات والمنتفعين وتعزيز تجاوب السياسات مع الأزمات في المستقبل؛

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

١١- **تطلب إلى** المجلس أن يعالج المسائل المتعلقة بمدى ملاءمة نظام استرداد التكاليف العالمي لتوفير خدمات المعلومات المتعلقة بطقس الفضاء للطيران المدني الدولي، بما في ذلك وضع آليات لاسترداد التكاليف تتوافق مع مبادئ الإيكاو لفرض الرسوم؛

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

القسم الثاني: إدارة وتمويل البنى الأساسية في مجال الطيران

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

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

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

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 من الضروري التأكيد بشدة على أهمية معالجة الصعوبات المالية التي فرضتها جائحة فيروس كورونا على المطارات ومُقَيِّمي خدمات الملاحة الجوية، والآثار المتوسطة والطويلة الأجل على التمويل من أجل تطوير البنية الأساسية للطيران؛

وإذ تشير إلى أن "إعلان وإطار خطة عمل تطوير البنى الأساسية في مجال الطيران في أفريقيا" قد تم اعتمادها 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- **تذكّر** 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- **تشجيع** 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 مواكبتها ودمجها مع التطوير المتوازن بشكل مناسب لوسائل النقل، وربطها بالأطر والاستراتيجيات الإنمائية الوطنية و/أو الإقليمية، وتنسيقها مع الأطر الاقتصادية والمالية الدولية؛
- ٥- **تشجيع** 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- **تشجيع** الدول الأعضاء على النظر في مدى ملائمة تقديم الدعم المالي والتنظيمي للمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية، تحسباً لأي صعوبات اقتصادية غير متوقعة ناشئة عن جائحة فيروس كورونا. وينبغي أن يتوافق هذا الدعم مع مبدأ الإنصاف وتكافؤ الفرص في المنافسة؛
- 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 أن يواصل تقييم الاحتياجات المالية والتمويلية الجديدة الناشئة عن التقدم التكنولوجي في قطاع الطيران، بما في ذلك الاستثمار في البنية الأساسية لدعم تشغيل نظم الطائرات غير المأهولة؛
- ٩- **تطلب إلى** المجلس أن يواظب على تحديث "إرشادات الإيكو" بشأن التدابير الاقتصادية والمالية للتخفيف من حدة تأثير جائحة فيروس كورونا على قطاع الطيران"، وأن يشجع على استخدامها للمساعدة في 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 الإيكو" التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا" (AFI Plan).

المرفق (د)

بيانات وإحصاءات الطيران

لما كان برنامج الإيكو لبيانات وإحصاءات الطيران يمثل أساساً مستقلاً وعالمياً لغرض تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي 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 يتعين على الإيكاو أن تجمع البيانات والإحصاءات من الدول عن الاستهلاك السنوي للوقود في مجال الطيران، وأن ترصد وتبلغ عن الآثار المحتملة المترتبة عن التدابير الاقتصادية المتصلة بالجوانب التشغيلية لخدمات الطيران الدولي والهياكل الأساسية ذات الصلة؛

ولما كان المجلس قد اعتمد سياسة الإدارة القائمة على تحقيق الأهداف التي تقتضي جمع البيانات والإحصاءات ذات الصلة وتحليلها لقياس أداء المنظمة ككل وأداء مكوناتها من حيث بلوغ الأهداف الاستراتيجية الموضوعية لها؛

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

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

وإذ تسلم بأن تحاليل بيانات الطيران تمر بتحولات مختلفة في ظل سرعة وتنامي كمية البيانات، فضلاً عن ابتكارات البيانات التي تُمكن من إجراء التحليل المتقدم لهذه البيانات؛

وتسلم بالتعاون الجاري بشأن تحاليل البيانات الضخمة مع الدول الأعضاء فيما يتعلق بتحليل التأثير التشغيلي والاقتصادي الذي يجري تحديثه بشكل مستمر من خلال أدوات المعلومات المؤسسية؛

وتسلم بالصعوبات التشغيلية والمالية الكبيرة التي تفرضها جائحة فيروس كورونا، وبالحاجة إلى بيانات دقيقة وكاملة في الوقت المناسب من أجل توجيه عمليات صنع السياسات والقرارات في الدول أثناء فترة التعافي، وفي بناء القدرة على الصمود؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول الأعضاء على أن تعين 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 متابعة البيانات الضخمة، التي يجري تحديثها باستمرار، من أجل اتخاذ قراراتها القائمة على البيانات واستراتيجياتها للتعافي من آثار جائحة فيروس كورونا واحتياجاتها في مجالي التخطيط والتنفيذ؛

٣- **تطلب إلى** المجلس أن يدعو الخبراء الوطنيين في مختلف التخصصات المطلوبة حسب الاقتضاء ليدرسوا بصفة منتظمة البيانات والإحصاءات، بما فيها البيانات الضخمة، التي تجمعها الإيكاو، وذلك لتلبية احتياجات المنظمة ودولها الأعضاء تلبية أكثر فاعلية، وليضعوا المقاييس الضرورية لرصد أداء المنظمة من حيث بلوغ أهدافها الاستراتيجية وتحسين اتساق البيانات والإحصاءات ومحتوى التحليلات؛

٤- **وتطلب إلى** المجلس ما يلي:

- (أ) أن يواصل استكشاف سبل التعاون على نحو أوثق مع الأمم المتحدة ووكالاتها والمنظمات الدولية الأخرى فيما يخص جمع بيانات وإحصاءات الطيران وتوزيعها، بما فيها البيانات الضخمة حسبما هو مطلوب؛
- (ب) أن يضع الترتيبات الملائمة لكي تقدم الإيكاو المساعدة إلى الدول الأعضاء بناء على طلبها لتحسين بيانات وإحصاءات وتحليلات الطيران المدني والتقارير الإحصائية المقدمة إلى المنظمة؛
- (ج) أن يواصل جمع ومعالجة وتحليل بيانات الطيران، بما في ذلك البيانات الضخمة، مع الحرص في الوقت ذاته على ضمان تنسيق بيانات وإحصاءات الطيران من مصادر مختلفة من أجل تسهيل توفير البيانات الدقيقة والموثوقة والمتسقة اللازمة لاتخاذ قرارات مستتيرة من جانب الدول؛
- (د) وأن ينشر ويتبادل مع الدول الأعضاء بيانات الطيران ذات الاهتمام المشترك في مجال النقل الجوي وفقا للمبادئ والأحكام الواردة في الاتفاقية وفي القرارات ذات الصلة الصادرة عن المنظمة.

المرفق (هـ)

التنبؤات والتخطيط والتحليل الاقتصادي

القسم الأول: التنبؤات والتخطيط

- ولما كانت الدول الأعضاء تحتاج إلى تنبؤات عالمية وإقليمية عن تطورات الطيران المدني الدولي في المستقبل لاستخدامها في مختلف أغراض التخطيط والتنفيذ؛
- ولما كان من واجب المجلس في إطار أعماله المستمرة في المجال الاقتصادي للنقل الجوي أن يتوقع التطورات المستقبلية التي يحتمل أن تتطلب اتخاذ تدابير من جانب المنظمة، وأن يبادر باتخاذ تلك التدابير في الوقت المناسب؛
- ولما كانت المنظمة تحتاج إلى تنبؤات محددة لأغراض التخطيط للمطارات ونظم الملاحة الجوية ولأغراض الرصد في مجال حماية البيئة؛
- وإذ تسلم بالحاجة إلى تحديث التنبؤات بتواتر أكبر من أجل تسهيل التعافي من آثار جائحة فيروس كورونا، وتلبية احتياجات الدول في مجالي التخطيط والتنفيذ في المستقبل.
- فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تطلب إلى** المجلس أن يقوم بإعداد وتحديث التنبؤات بالاتجاهات والتطورات في المستقبل في مجال الطيران المدني، وأن يتيحها للدول الأعضاء؛
- ٢- **تطلب إلى** المجلس أن يقوم بمواصلة تحديث مجموعة وحيدة من التنبؤات الطويلة الأجل للحركة الجوية، التي يمكن على أساسها وضع تنبؤات بمواصفات محددة أو بقدر أكبر من التفصيل وذلك خدمة لأغراض شتى منها تخطيط نظم الملاحة الجوية وتحليل المسائل البيئية؛
- ٣- **تطلب إلى** المجلس أن يواصل تحسين دقة التنبؤات وتحديث التنبؤات بتواتر أكبر من خلال صقل أساليب التنبؤ واستخدام البيانات الضخمة.

القسم الثاني: التحليل الاقتصادي

لما كانت الدول الأعضاء والمنظمات الدولية والمؤسسات المالية وكذلك صناعات الطيران والسياحة والتجارة تُبدي اهتماماً متزايداً بالتحليل الاقتصادي للنقل الجوي، بما في ذلك مساهمة الطيران في الاقتصادات العالمية والإقليمية والوطنية؛
وإن تسلم الحاجة إلى قياس المساهمة الاقتصادية للطيران في الاقتصادات الوطنية باستخدام الإطار المنهجي الذي جرى إعداده وفقاً للقواعد المتفق عليها دولياً في نظام الحسابات القومية لعام ٢٠٠٨؛
ولما كانت الدراسات الاقتصادية التي تقوم بها الإيكو لتكاليف إيرادات النقل الجوي الدولي، قد شجعت على الحياد وأفضت إلى نظام أكثر إنصافاً لتقاسم إيرادات شركات الطيران؛
ولما كانت الإيكو تحتاج إلى التحليلات الاقتصادية التي تساعد على تقييم فعالية التدابير المقترحة لتنفيذ أهداف الإيكو الاستراتيجية ولتخطيط المسائل البيئية والدراسات الاستثمارية ولأغراض أخرى؛
ولما كانت هناك حاجة متزايدة فيما بين الدول الأعضاء إلى قياس قدرتها على تحصيل قيمة ما 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 يواصل عمله على الانتهاء من وضع وثيقة الإطار المنهجي لحساب الطيران الفرعي وفقاً لنظام الحسابات القومية لعام ٢٠٠٨؛
- ٢- **تطلب إلى المجلس** أن يصدر بصفة دورية دراسة عن الاختلافات الإقليمية في مستوى التكاليف التشغيلية للنقل الجوي الدولي، وأن يحل في هذه الدراسة تأثير اختلاف العمليات وأسعار المستلزمات على مستويات التكاليف وعلى تعريفات النقل الجوي؛
- ٣- **تطلب إلى المجلس** أن يضع منهجيات وإجراءات لقياس التأثير غير المباشر والمستحدث لنشاط الطيران على الاقتصادي الوطني، والإرشادات بشأن دراسة الجدوى لتحليل التكاليف والمنافع وتحليلات التكاليف والمنافع وتحليل الفعالية من حيث التكاليف لتلبية احتياجات المنظمة والمجموعات الإقليمية لتخطيط الملاحة الجوية وهيئات التخطيط في مجال البيئة وغيرها من أنشطة المنظمة؛
- ٤- **تطلب إلى المجلس** رصد التطورات وإجراء دراسات عن أبرز القضايا ذات الأهمية العالمية وتبادل تحليلاتها مع الدول والمنظمات الدولية وقطاع الطيران.
- ٥- **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 ممكن.

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- **تكلّف الأمين العام بأن تزود الاتحاد البريدي العالمي بناء على طلبه وعلى النحو المنصوص عليه في ترتيبات التعاون ذات الصلة بين الاتحاد البريدي العالمي والإيكو بالمعلومات الوقائية الجاهزة؛**

٣- **تطلب إلى المجلس رصد وتحليل القيود اللوجستية الدولية للتجارة الإلكترونية بالتعاون مع الاتحاد البريدي العالمي.**

القرار ٤١-٢٨: ميزانيات السنوات ٢٠٢٣-٢٠٢٤-٢٠٢٥

(أ) - **إن الجمعية العمومية، فيما يخص ميزانية السنوات ٢٠٢٣-٢٠٢٤-٢٠٢٥، تلاحظ ما يلي:**

١- بموجب المادة ٦١ من الاتفاقية، قدّم المجلس ونظرت الجمعية العمومية في التقديرات للميزانية العادية وتقديرات الميزانية الإرشادية الخاصة بصندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية (AOSC) لبرنامج التعاون الفني لكل سنة من السنوات المالية ٢٠٢٣-٢٠٢٤؛

٢- وبموجب المادتين ٤٩ (هـ) و ٦١ من الاتفاقية، تقرر الجمعية العمومية ميزانيات المنظمة.

(ب) - **إن الجمعية العمومية، فيما يتعلق بالميزانية العادية:**

تقر بأهمية الهدف التحويلي الجديد ومبادراته؛

وتوضح أن التمويل الوارد من اشتراكات الدول بقيمة ٩٧٧ ٠٠٠ ١٤ دولار كندي لصالح مبادرات الهدف التحويلي المحددة العالية الأولوية في الفترة الثلاثية ٢٠٢٣-٢٠٢٤-٢٠٢٥ إنما يشكّل مساهمة استثنائية لمرة واحدة ويجب أن تُعتبر مبلغاً لا يُضاف إلى قيمة الاشتراكات الأصلية ولن يشكّل جزءاً من خط الأساس المستخدم لإعداد تقديرات الميزانية للفترة الثلاثية ٢٠٢٦-٢٠٢٧-٢٠٢٨

تقرر ما يلي:

١- **يُصرّح بموجب هذا القرار بإنفاق المبالغ المبينة في الجدول التالي، بالدولار الكندي، للسنوات المالية ٢٠٢٣ و ٢٠٢٤ و ٢٠٢٥ وفقاً لأحكام النظام المالي، وبما يخضع لأحكام هذا القرار:**

تقديرات ميزانية الفترة 2025-2024-2023 (ألف دولار كندي)

المجموع	2025	2024	2023	
				الأهداف الاستراتيجية
101,884,000	34,881,000	34,178,000	32,825,000	السلامة
66,331,000	22,630,000	22,241,000	21,460,000	سعة وكفاءة الملاحة الجوية
46,461,000	16,064,000	15,491,000	14,906,000	الأمن والتسهيلات
15,321,000	5,256,000	5,113,000	4,952,000	التنمية الاقتصادية للنقل الجوي
21,211,000	7,351,000	6,983,000	6,877,000	حماية البيئة
18,009,000	5,326,000	4,642,000	8,041,000	الهدف التحويلي
44,522,000	16,215,000	14,398,000	13,909,000	دعم الأهداف الاستراتيجية
43,821,000	15,101,000	14,658,000	14,062,000	التنظيم والإدارة
357,560,000	122,824,000	117,704,000	117,032,000	إجمالي الاعتمادات المقترحة
355,754,000	122,225,000	117,116,000	116,413,000	التشغيلية
1,806,000	599,000	588,000	619,000	الرأسمالية

٢- يُموّل مجموع الاعتمادات المصرح بها على النحو المبين في الجدول التالي، وفقاً لأحكام النظام المالي:

مصادر التمويل للفترة 2023-2024-2025 (ألف دولار كندي)

المجموع	2025	2024	2023	
318,151,000	109,665,000	104,566,000	103,920,000	(أ) الأنصبة المقررة على الدول
24,245,000	8,081,000	8,082,000	8,082,000	(ب) تحويلات من فائض الصندوق الفرعي لتوليد الإيرادات
7,092,000	2,364,000	2,364,000	2,364,000	(ج) الاحتياطي التشغيلي
5,562,000	1,877,000	1,856,000	1,829,000	(د) المبالغ المستردة من صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية
2,340,000	780,000	780,000	780,000	(هـ) إيرادات متنوعة
170,000	57,000	56,000	57,000	(و) خطة الحوافز
357,560,000	122,824,000	117,704,000	117,032,000	المجموع:

(ج) - إن الجمعية العمومية، فيما يتعلق بتقديرات الميزانية الإرشادية الخاصة بصندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني:

إذ تدرك أن تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني تموّل في المقام الأول من الرسوم من تنفيذ مشاريع موكلة إلى الإيكاو لتنفيذها باستخدام أموال من مصادر تمويل خارجية مثل الحكومات وغيرها من المصادر؛

وتدرك أن برنامج التعاون الفني 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 المبيّنة أدناه بالدولار الكندي للسنوات ٢٠٣٢ و ٢٠٢٤ و ٢٠٢٥ لا تمثل سوى تقديرات إرشادية للميزانية:

٢٠٢٥	٢٠٢٤	٢٠٢٣	
٩ ٧٨٠ . ٠٠٠	٩ ٥٧٠ . ٠٠٠	٩ ٣٠٠ . ٠٠٠	النفقات التقديرية

وتدرك أن التعاون الفني هو أداة هامة للنهوض بسلامة وأمن وكفاءة واستدامة الطيران المدني؛

وتدرك الظروف التي يواجهها برنامج التعاون الفني 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 إقرار التقديرات الإرشادية لميزانية تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني على أن تكون أي تعديلات لاحقة على التقديرات الإرشادية للميزانية في إطار تقديرات ميزانية تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية، وذلك وفقاً لأحكام المادة التاسعة من النظام المالي.

القرار ٤١-٢٩: الاشتراكات المقررة في الصندوق العام للسنوات ٢٠٢٣ و ٢٠٢٤ و ٢٠٢٥

إن الجمعية العمومية:

تقرر أن المبالغ المقررة على الدول الأعضاء للسنوات ٢٠٢٣ و ٢٠٢٤ و ٢٠٢٥ عملاً بالمادة ٦١ من الفصل الثاني عشر من الاتفاقية ستُحدّد وفقاً للجدول المعروضة أدناه.

الدول الأعضاء	مشروع جداول أنصبة الدول المتعاقدة للسنوات ٢٠٢٣ و ٢٠٢٤ و ٢٠٢٥ %
أفغانستان	0.06
ألبانيا	0.06
الجزائر	0.08
أندورا	0.06
أنغولا	0.06
أنتيغوا وبربودا	0.06
الأرجنتين	0.52
أرمينيا	0.06
أستراليا	1.66
النمسا	0.56
أذربيجان	0.16
جزر البهاما	0.06
البحرين	0.08
بنغلاديش	0.12
بربادوس	0.06
بيلاروس	0.06
بلجيكا	0.68
بليز	0.06
بنن	0.06
بوتان	0.06
دولة بوليفيا المتعددة القوميات	0.06
البوسنة والهرسك	0.06
بوتسوانا	0.06
البرازيل	1.56
بروناي دار السلام	0.06
بلغاريا	0.06
بوركينا فاسو	0.06
بوروندي	0.06
الرأس الأخضر	0.06

الدول الأعضاء	مشروع جداول أنصبة الدول المتعاقدة للسنوات ٢٠٢٣ و ٢٠٢٤ و ٢٠٢٥
كمبوديا	0.06
الكاميرون	0.06
كندا	2.17
جمهورية أفريقيا الوسطى	0.06
تشاد	0.06
شيلي	0.44
الصين	13.71
كولومبيا	0.30
جزر القمر	0.06
الكونغو	0.06
جزر كوك	0.06
كوستاريكا	0.06
كوت ديفوار	0.06
كرواتيا	0.06
كوبا	0.07
قبرص	0.06
الجمهورية التشيكية	0.24
جمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية	0.06
جمهورية الكونغو الديمقراطية الشعبية	0.06
الدنمارك	0.41
جيبوتي	0.06
دومينيكا	0.06
الجمهورية الدومينيكية	0.06
اكوادور	0.06
مصر	0.19
السلفادور	0.06
غينيا الاستوائية	0.06
أريتريا	0.06
استونيا	0.06
اسواتيني	0.06
اثيوبيا	0.42
فيجي	0.06
فنلندا	0.38
فرنسا	3.43

الدول الأعضاء	مشروع جداول أنصبة الدول المتعاقدة للسنوات ٢٠٢٣ و ٢٠٢٤ و ٢٠٢٥
غابون	0.06
غامبيا	0.06
جورجيا	0.06
ألمانيا	4.78
غانا	0.06
اليونان	0.24
غرينادا	0.06
غواتيمالا	0.06
غينيا	0.06
غينيا بيساو	0.06
غيانا	0.06
هايتي	0.06
هندوراس	0.06
هنغاريا	0.29
آيسلندا	0.06
الهند	0.99
اندونيسيا	0.51
جمهورية إيران الاسلامية	0.32
العراق	0.09
آيرلندا	0.64
اسرائيل	0.47
ايطاليا	2.28
جامايكا	0.06
اليابان	6.26
الأردن	0.06
كازاخستان	0.11
كينيا	0.07
كيريباتي	0.06
الكويت	0.18
قيرغيزستان	0.06
جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية	0.06

الدول الأعضاء	مشروع جداول أنصبة الدول المتعاقدة للسنوات ٢٠٢٣ و ٢٠٢٤ و ٢٠٢٥
لاتفيا	0.06
لبنان	0.06
ليسوتو	0.06
ليبيريا	0.06
ليبيا	0.06
ليتوانيا	0.06
لكسمبورج	0.47
مدغشقر	0.06
مالاوي	0.06
ماليزيا	0.42
ملديف	0.06
مالي	0.06
مالطة	0.06
جزر المارشال	0.06
موريتانيا	0.06
موريشيوس	0.06
المكسيك	1.05
ولايات ميكرونيزيا الموحدة	0.06
موناكو	0.06
منغوليا	0.06
مونتينيغرو	0.06
المغرب	0.09
موزامبيق	0.06
ميانمار	0.06
ناميبيا	0.06
ناورو	0.06
نيبال	0.06
مملكة هولندا	1.54
نيوزيلندا	0.30
نيكاراغوا	0.06
النيجر	0.06

مشروع جداول أنصبة
الدول المتعاقدة للسنوات
٢٠٢٣ و ٢٠٢٤ و ٢٠٢٥

الدول الأعضاء

0.13	نيجيريا
0.06	مقدونيا الشمالية
0.52	النرويج
0.11	عمان
0.13	باكستان
0.06	بالاو
0.11	بنما
0.06	بابوا غينيا الجديدة
0.06	باراغواي
0.15	بيرو
0.27	الفلبين
0.61	بولندا
0.34	البرتغال
1.59	قطر
3.16	جمهورية كوريا
0.06	جمهورية مولدوفا
0.23	رومانيا
1.89	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
1.07	المملكة العربية السعودية
0.06	السنغال
0.06	صربيا
0.06	سيشل
0.06	سيراليون

الدول الأعضاء	مشروع جداول أنصبة الدول المتعاقدة للسنوات ٢٠٢٣ و ٢٠٢٤ و ٢٠٢٥
سنغافورة	0.76
سلوفاكيا	0.11
سلوفينيا	0.06
جزر سليمان	0.06
الصومال	0.06
جنوب أفريقيا	0.21
جنوب السودان	0.06
اسبانيا	1.67
سرى لانكا	0.07
السودان	0.06
سورينام	0.06
السويد	0.61
سويسرا	0.96
الجمهورية العربية السورية	0.06
طاجيكستان	0.06
تايلند	0.45
تيمور - ليشتي	0.06
توغو	0.06
تونغا	0.06
ترينيداد وتوباغو	0.06
تونس	0.06
تركيا	1.37
تركمانستان	0.06
توفالو	0.06
أوغندا	0.06
أوكرانيا	0.06
الإمارات العربية المتحدة	1.98
المملكة المتحدة	3.73
جمهورية تنزانيا المتحدة	0.06
الولايات المتحدة	21.70
أوروغواي	0.06

الدول الأعضاء	مشروع جداول أنصبة الدول المتعاقدة للسنوات ٢٠٢٣ و ٢٠٢٤ و ٢٠٢٥
أوزبكستان	0.06
فانواتو	0.06
جمهورية فنزويلا البوليفارية	0.12
فيتنام	0.17
اليمن	0.06
زامبيا	0.06
زيمبابوي	0.06
	100.00

القرار ٤١-٣٠: صندوق رأس المال العامل

إن الجمعية العمومية:

١- إذ تلاحظ:

- أ) أن المجلس قد قدم وفقاً للقرار ٤٠-٣١ 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 وترزعزع 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 للالتزاماتها 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 يصرح للأمين العام، بعد موافقة اللجنة المالية التابعة للمجلس، بتمويل الاعتمادات الاعتيادية والإضافية التي لا يمكن تمويلها من الصندوق العام وصندوق رأس المال العامل، عن طريق الاقتراض الخارجي للمبالغ اللازمة لسداد الالتزامات الفورية للمنظمة، وأن يطلب من الأمين العام رد هذه المبالغ في أسرع وقت يمكن، وألا يزيد مجموع الديون المستحقة على المنظمة نتيجة هذا الاقتراض على ٣ ملايين دولار كندي في أي وقت خلال الفترة الثلاثية.

(هـ) أن يقدم المجلس إلى الدورات العادية للجمعية العمومية تقريراً عما يلي:

(١) مدى كفاية مستوى صندوق رأس المال العامل؛

(٢) ما إذا كان الوضع المالي للصندوق العام وصندوق رأس المال العامل ينطوي على الحاجة إلى تحميل أنصبة اشتراكات الدول الأعضاء قيمة العجز النقدي الناشئ عن التأخر في دفع الاشتراكات؛

(٣) مدى ملاءمة مستوى سلطة الاقتراض.

(و) أن القرار ٤٠-٣١ لم يعد سارياً ويحل محله هذا القرار؛

٣- وتحث:

(أ) جميع الدول الأعضاء على أن تدفع اشتراكاتها في أسرع وقت ممكن خلال السنة التي يستحق فيها دفع تلك الاشتراكات، وذلك لتقليل 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 ٤١-٣١: تعديل النظام المالي

لما كان المجلس يحترم مكانة الجمعية العمومية باعتبارها الهيئة التي تعتمد ميزانيات ومخصصات المنظمة؛

ولمّا كان المجلس قادراً على الاجتماع بشكل منتظم لمعالجة المتطلبات والتطورات التي قد تؤثر على المبالغ المخصصة؛

ولمّا كان المجلس في حاجة إلى المرونة فيما بين دورات الجمعية العمومية لمعالجة التغيرات التي تطرأ على الاحتياجات المالية؛

فإن الجمعية العمومية تقرّر تأكيد التعديلات المبينة أدناه على عناوين المواد الأولى والرابعة والخامسة والسادسة والعاشر والحادية عشرة؛ وحذف الحواشي من الوثيقة Doc 7515/16؛ وتنقيحات المواد ١-١، ٣-٤، ٤-٤، ٤-٤، ١٠-٤، ٦-٥، ٩-٥، ٦-٦، ٢-٧، ٣-٧، ١-٨، ٩-١، ٣-٩، ١-١٠، ٢-١٠، ٣-١٠، ١-١١، ١-١٢، ٤-١٣، ٨-١٣ من النظام المالي؛ وإضافة المواد الجديدة ٢-١، ٣-١، ٩-٧، ٩-١٣؛ وتحويل المرفق (أ) — مسرد المصطلحات إلى مادة جديدة خامسة عشرة — التعاريف.

رقم المادة	التغييرات المنقّحة	النص الجديد المنقّح
المادة الأولى — نطاق التطبيق والمساءلة		
	المادة الأولى — نطاق التطبيق ^١ والمساءلة ^٢ تحكم المواد الرابعة والخامسة والسادسة الميزانية البرنامجية العادية وإعدادها وإقرارها وتنفيذها وتمويلها، ولا تنطبق على أموال برنامج التعاون الفني. وتنطبق الأحكام ذات الصلة، وخاصة القواعد المالية ١-٤ و ٢-٤ و ٤-٤ إلى غاية ٩-٤ و ٥-٤ و ٥-٥ و ٧-٥ و ٨-٥ على صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية؛ انظر أيضاً المادة التاسعة.	المادة الأولى — نطاق التطبيق والمساءلة
١-١	يحكم هذا النظام ^٣ الإدارة المالية لمنظمة الطيران المدني الدولي. ^٤ يعرض المرفق (ألف) مسرداً بالمصطلحات المستخدمة في تفسير هذا النظام.	يحكم هذا النظام الإدارة المالية لمنظمة الطيران المدني الدولي.
٢-١	مادة جديدة	يكون الأمين العام مسؤولاً وخاضعاً للمساءلة أمام المجلس عن إدارة الإيكاو المالية وعملها، ويجوز له أن يفوض السلطة لتنفيذ جوانب مُحَدَّدة من النظام المالي وفقاً للمادة الحادية عشرة من "القواعد المالية".
٣-١	مادة جديدة	ترد التعاريف المُتعلِّقة بالمصطلحات المُحدَّدة المستخدمة في هذا النظام المالي في المادة الخامسة عشرة.
المادة الرابعة — الميزانية		
	المادة الرابعة — الميزانية العادية	المادة الرابعة — الميزانية العادية
٣-٤	تعرض تقديرات الأمين العام للميزانية العادية الموارد الضرورية لتحقيق النتائج اللازمة للائتمان للإيكاو بمقتضى اتفاقية شيكاغو وقرارات الجمعية العمومية السارية على النحو الذي أُدرجت به في خطة الأعمال ^٥ التي تقدم التقديرات لأجلها.	تعرض تقديرات الأمين العام للميزانية العادية الموارد الضرورية لتحقيق النتائج اللازمة للائتمان للإيكاو بمقتضى اتفاقية شيكاغو وقرارات الجمعية العمومية السارية على النحو الذي أُدرجت به في خطة الأعمال.

رقم المادة	التغييرات المنقّحة	النص الجديد المنقّح
٤-٤	تقسّم تقديرات الأمين العام للميزانية العادية على الأهداف الاستراتيجية، والاستراتيجيات الداعمة، ويمكن أن تشمل أي استراتيجية أو هدف آخر يتعلّق بهيكل الإدارة القائمة على النتائج في إطار خطة الأعمال على "البرنامج" و"دعم البرنامج" و"التنظيم والإدارة". وبينما يتعلق "البرنامج" بالأهداف الاستراتيجية، فإن "دعم البرنامج" و"التنظيم والإدارة" يتعلّقان بالاستراتيجيات الداعمة. وتتضمن تقديرات الميزانية بالنسبة إلى كل نتيجة استراتيجية واستراتيجية داعمة الموارد اللازمة، وكذلك النتائج والنواتج المتوقعة ومؤشرات الأداء الرئيسية لقياس التقدم المحرز نحو تحقيق النتائج.	تقسّم تقديرات الأمين العام للميزانية العادية على الأهداف الاستراتيجية، والاستراتيجيات الداعمة، ويمكن أن تشمل أي استراتيجية أو هدف آخر يتعلّق بهيكل الإدارة القائمة على النتائج في إطار خطة الأعمال.
١٠-٤	تصوّت الجمعية العمومية على قرار الميزانية وتعتمده، وفق التعريف الوارد في المادة ٧-٤ (ج)، حسب الأهداف الاستراتيجية والاستراتيجيات الداعمة وأي استراتيجية أو هدف آخر يتعلّق بهيكل الإدارة القائمة على النتائج في إطار خطة الأعمال، وحسب الاعتماد الإجمالي المأذون به.	تصوّت الجمعية العمومية على قرار الميزانية وتعتمده، وفق التعريف الوارد في المادة ٧-٤ (ج)، حسب الأهداف الاستراتيجية والاستراتيجيات الداعمة وأي استراتيجية أو هدف آخر يتعلّق بهيكل الإدارة القائمة على النتائج في إطار خطة الأعمال، وحسب الاعتماد الإجمالي المأذون به.
المادة الخامسة — الاعتمادات		
	المادة الخامسة — اعتمادات الميزانية العادية ^٤ ^٤ لا تشمل الاعتمادات النفقات غير النقدية التي لا تستلزم صرف أموال، مثل انخفاض القيمة واستهلاك الأصول والسلع والخدمات المقدمة إلى المنظمة بدون رسوم، ولكنها ترد في التقديرات لغرض الإذن بها.	المادة الخامسة — اعتمادات الميزانية العادية
٦-٥	يجوز ترحيل رصيد الاعتمادات غير المنفقة في أي سنة مالية إلى السنة المالية التالية بموجب سلطة الأمين العام يجوز للأمين العام، وذلك في حدود ١٠ في المائة من الاعتماد المخصص لكل هدف استراتيجي أو استراتيجية داعمة أو أي استراتيجية أو هدف آخر صوتت عليه الجمعية العمومية واعتمده، ولأي مبلغ يتجاوز هذه النسبة المئوية بموجب سلطة المجلس، ويجوز للمجلس في حالة تجاوز هذه النسبة المئوية، وبغض النظر عن سلطته بموجب المادة ٥-٩-٥ في نقل الأموال بين الأهداف الاستراتيجية والاستراتيجيات الداعمة، أن يُرحّل إلى السنة التالية أي رصيد لم ينفق من اعتمادات أي سنة مالية. ولا يتجاوز مجموع الاعتمادات المنفقة والمرحلة إجمالي الاعتماد المأذون به زائداً المبالغ المرحلة من السنة السابقة. ويلغى أي رصيد لم ينفق من الاعتمادات وكذلك الاعتمادات التي لم تُرحّل إلى السنة التالية.	يجوز ترحيل رصيد الاعتمادات غير المنفقة في أي سنة مالية إلى السنة المالية التالية بموجب سلطة الأمين العام يجوز للأمين العام، وذلك في حدود ١٠ في المائة من الاعتماد المخصص لكل هدف استراتيجي أو استراتيجية داعمة أو أي استراتيجية أو هدف آخر صوتت عليه الجمعية العمومية واعتمده، ولأي مبلغ يتجاوز هذه النسبة المئوية بموجب سلطة المجلس، وبغض النظر عن سلطته بموجب المادة ٥-٩-٥ في نقل الأموال بين الأهداف الاستراتيجية والاستراتيجيات الداعمة، أن يُرحّل إلى السنة التالية أي رصيد لم ينفق من اعتمادات أي سنة مالية. ولا يتجاوز مجموع الاعتمادات المنفقة والمرحلة إجمالي الاعتماد المأذون به زائداً المبالغ المرحلة من السنة السابقة. ويلغى أي رصيد لم ينفق من الاعتمادات وكذلك الاعتمادات التي لم تُرحّل إلى السنة التالية.

رقم المادة	التغييرات المنقّحة	النص الجديد المنقّح
٩-٥	يجوز للأمين العام أن ينقل أموالاً من أحد الأهداف الاستراتيجية إلى آخر أو من إحدى الاستراتيجيات الداعمة إلى أخرى أو من أي هدف أو استراتيجية أخرى صوتت عليه الجمعية العمومية واعتمدته إلى عنصر آخر بما لا يتجاوز ٢٠ % من المائة من الاعتمادات السنوية لكل هدف استراتيجي أو استراتيجية داعمة أو استراتيجية أو هدف آخر يجري من أجله هذا النقل إليه أو إليها . أما نقل الأموال فيما بين الأهداف الاستراتيجية أو الاستراتيجيات الداعمة أو استراتيجية أو هدف آخر التي تتجاوز هذه النسبة 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 تدرج ضمن سلطة الأمين العام.	يجوز للأمين العام أن ينقل أموالاً من أحد الأهداف الاستراتيجية إلى آخر أو من إحدى الاستراتيجيات الداعمة إلى أخرى أو من أي استراتيجية أو هدف آخر صوتت عليه الجمعية العمومية واعتمدته إلى استراتيجية أو هدف آخر بما لا يتجاوز ٢٠ % في المائة من الاعتمادات السنوية لكل هدف استراتيجي أو استراتيجية داعمة أو عنصر آخر يجري من أجله هذا النقل. أما نقل الأموال فيما بين الأهداف الاستراتيجية أو الاستراتيجيات الداعمة أو استراتيجية أو هدف آخر التي تتجاوز هذه النسبة 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 تدرج ضمن سلطة الأمين العام.
المادة السادسة — توفير الأموال		
٦-٦	يُقدَّر جزءٌ من تكون اشتراكات الدول الأعضاء مستحقة الدفع لكي يُسدّد بعملة بالدولار الكندي مع تسديد الجزء المتبقي بعملة الدولار الأمريكي، وذلك بنسبة تُحدّد وفقاً للمتطلبات من العملتين. وبقدر ما قد يستطيع الأمين العام قبول الدفع بعملات أخرى خلال السنة المالية، يجوز له أن يدعو دولاً أعضاء معينة إلى دفع جزء معين من اشتراكاتها بتلك العملات وبمبالغ يحددها هو بحيث تكون الاشتراكات المقررة بهذا الشكل عادلة ومنصفة.	يُقدَّر جزءٌ من اشتراكات الدول الأعضاء لكي يُسدّد بعملة بالدولار الكندي مع تسديد الجزء المتبقي بالأمريكي، وذلك بنسبة تُحدّد وفقاً للمتطلبات من العملتين. وبقدر ما قد يستطيع الأمين العام قبول الدفع بعملات أخرى خلال السنة المالية، يجوز له أن يدعو دولاً أعضاء معينة إلى دفع جزء معين من اشتراكاتها بتلك العملات وبمبالغ يحددها هو بحيث تكون الاشتراكات المقررة بهذا الشكل عادلة ومنصفة.
المادة السابعة — إنشاء الصناديق وإدارتها		
٢-٧	يجوز للأمين العام أن يستحدث ينشئ صناديق أو حسابات خاصة للأنشطة التي تدخل في نطاق الصندوق الفرعي للأنشطة المحددة للدخل المشار إليه في القاعدة المالية ٣=٧ (ج) بغرض تحقيق الإدارة المالية الفعّالة لتلك الصناديق والاحتياجات والحسابات الخاصة المنشأة بموجب المادة ١-٧.	يجوز للأمين العام أن يستحدث صناديق أو حسابات خاصة بغرض تحقيق الإدارة المالية الفعّالة لتلك الصناديق والاحتياجات والحسابات الخاصة المنشأة بموجب المادة ١-٧.

رقم المادة	التغييرات المنقّحة	النص الجديد المنقّح
٣-٧	<p>فيما يتعلق بالصندوق العام وصندوق رأس المال العامل والصندوق الفرعي لتحقيق الإيرادات للأنشطة المدرة للدخل:</p> <p>(أ) تقيّد لحساب الصندوق العام اشتراكات الدول الأعضاء، (بما في ذلك أي اشتراكات متأخرة) والإيرادات المتفرقة، والسلف المسحوبة من صندوق رأس المال العامل، وتخصم منه كل المصروفات العامة للمنظمة والأموال المسددة إلى صندوق رأس المال العامل؛</p> <p>(ب) يُستخدم صندوق رأس المال العامل لتقديم سلف عند الضرورة إلى:</p> <p>(١) الصندوق العام، لتمويل العجز النقدي المؤقت نتيجة تأخيرات في تحصيل الإيرادات، وتُسَدّد السلف المقدمة بهذه الصورة حالما تصبح الإيرادات متاحة لهذا الغرض؛</p> <p>(٢) وصندوق التمويل المشترك ذي الصلة لتشغيل المشاريع بموجب اتفاقات مبرمة في إطار الفصل الخامس عشر من الاتفاقية لغرض دفع المصروفات إلى حين تحصيل الاشتراكات المقررة بموجب تلك الاتفاقات على الدول المشاركة، بحيث لا تتجاوز المبالغ غير المسددة من هذا الرصيد المسحوب على هذا النحو ١٠٠٠ دولار في أي وقت، على أن يسدّد الرصيد المستحق حالما تصبح المقبوضات من الدول المشاركة متاحة لهذا الغرض؛</p> <p>(٣) (٢) والصندوق الخاص ذي الصلة المنشأ طبقاً للقاعدة المالية ٨-٤ مع مراعاة الحد المقرر له، في الحالات التي يكون المجلس قد وافق فيها على اعتمادات بموجب المادة القاعدة المالية ٥-٢ (أ) و(ب)؛</p> <p>(ج) يُستخدم الصندوق الفرعي لتحقيق الإيرادات للأنشطة المدرة للدخل في تسجيل كل الإيرادات والنفقات الناتجة من إدارة الأنشطة الممولة ذاتياً ذاتية التمويل والمنتجات والخدمات المدرة للدخل. وفي حالة حدوث عجز في نهاية السنة المالية، يجري تمويل ذلك العجز من الفائض المتراكم أو يُرَحَّل ذلك العجز إلى السنة التالية، ويعادل من الإيرادات في تلك الفترة، ولا يُموّل العجز من الميزانية العادية. أما تقديرات الميزانية الموضوعة للصندوق الفرعي لتحقيق الإيرادات للأنشطة المدرة للدخل، التي تُظهر الإيرادات والنفقات وتقديرات المبالغ المخصصة للنقل إلى الصندوق العام لتمويل الميزانية العادية التي أقرّها المجلس، فتُقدّم إلى الجمعية العمومية مصحوبة بالميزانية العادية لتتظر فيها</p>	<p>فيما يتعلق بالصندوق العام وصندوق رأس المال العامل والصندوق الفرعي لتحقيق الإيرادات:</p> <p>(أ) تقيّد لحساب الصندوق العام اشتراكات الدول الأعضاء، (بما في ذلك أي اشتراكات متأخرة) والإيرادات المتفرقة، والسلف المسحوبة من صندوق رأس المال العامل، وتخصم منه كل المصروفات العامة للمنظمة والأموال المسددة إلى صندوق رأس المال العامل؛</p> <p>(ب) يُستخدم صندوق رأس المال العامل لتقديم سلف عند الضرورة إلى:</p> <p>(١) الصندوق العام، لتمويل العجز النقدي المؤقت نتيجة تأخيرات في تحصيل الإيرادات، وتُسَدّد السلف المقدمة بهذه الصورة حالما تصبح الإيرادات متاحة لهذا الغرض؛</p> <p>(٢) والصندوق الخاص ذي الصلة المنشأ طبقاً للقاعدة المالية ٨-٤ مع مراعاة الحد المقرر له، في الحالات التي يكون المجلس قد وافق فيها على اعتمادات بموجب المادة ٥-٢ (أ) و(ب)؛</p> <p>(ج) يُستخدم الصندوق الفرعي لتحقيق في إدارة الأنشطة الممولة ذاتياً والمنتجات والخدمات المدرة للدخل. وفي حالة حدوث عجز في نهاية السنة المالية، يجري تمويل ذلك العجز من الفائض المتراكم أو يُرَحَّل ذلك العجز إلى السنة التالية، ويعادل من الإيرادات في تلك الفترة، ولا يُموّل العجز من الميزانية العادية. أما تقديرات الميزانية الموضوعة للصندوق الفرعي لتحقيق الإيرادات، التي تُظهر الإيرادات والنفقات وتقديرات المبالغ المخصصة للنقل إلى الصندوق العام لتمويل الميزانية العادية التي أقرّها المجلس، فتُقدّم إلى الجمعية العمومية مصحوبة بالميزانية العادية لتتظر فيها</p> <p>(د) تُخصّص ضمن الصندوق الفرعي لتحقيق الإيرادات احتياطات تشغيلية بمستويات يحددها المجلس لضمان الاستدامة والسلامة الماليتين للصندوق الفرعي لتحقيق الإيرادات. ويُموّل الاحتياطي بالكامل ويتم الاحتفاظ به على</p>

رقم المادة	التغييرات المنقّحة	النص الجديد المنقّح
	<p>وتقرّها. ويجوز للأمين العام إجراء تعديلات لتقديرات الميزانية، التي أقرّتها الجمعية العمومية، حسب الاقتضاء، أثناء فترة الميزانية المعنية من أجل زيادة تحسين تحقيق الإيرادات وتقديم خدمات إدارية وخدمات دعم وإفية لأنشطة المنظمة في إطار بنود هذا النظام المالي والموارد المتاحة في الصندوق، ولكن دون خفض المبالغ المخصصة للنقل إلى الصندوق العام. ويجوز نقل أي فائض لا يتوقع الالتزام به أو إنفاقه إلى الصندوق العام؛</p> <p>د) تُخصّص ضمن الصندوق الفرعي لتحقيق الإيرادات احتياطات تشغيلية بمستويات للأشـطة المدرة للدخل للاحتياطات التالية بالمستويات التي يحددها المجلس؛</p> <p>١- احتياطي تشغيلي، الغرض منه هو لضمان الاستدامة والسلامة الماليتين للصندوق الفرعي لتحقيق الإيرادات للأشـطة المدرة للدخل. ويُمَوّل الاحتياطي بالكامل ويتم الاحتفاظ به على شكل أصول نقدية غير قابلة للإلغاء ومتوفرة بسرعة. ويعود قرار سحب أموال من الاحتياطي التشغيلي إلى الأمين العام، الذي يقدم تقريراً بكل المبالغ المسحوبة إلى اللجنة المالية في دورتها العادية المقبلة. وتقتصر العناصر التي يعوّضها ويغطّيها الاحتياطي على ما يلي:</p> <p>١) التقلبات ذات الاتجاه النزولي في قيمة الموارد أو حالات العجز فيها؛</p> <p>٢) التدفقات النقدية غير المنتظمة؛</p> <p>٣) الزيادات في التكاليف الفعلية بالمقارنة بالتقديرات عند التخطيط أو التقلبات في الإنجاز؛</p> <p>٤) حالات طوارئ أخرى تؤدي إلى خسارة في الموارد التي عقد الصندوق الفرعي لتحقيق الإيرادات التزامات بشأنها. للدخل التزامات بشأنها.</p> <p>ويعود قرار سحب أموال من الاحتياطي التشغيلي إلى الأمين العام، الذي يقدم تقريراً بكل المبالغ المسحوبة إلى اللجنة المالية في دورتها العادية المقبلة.</p>	<p>شكل أصول نقدية غير قابلة للإلغاء ومتوفرة بسرعة. ويعود قرار سحب أموال من الاحتياطي التشغيلي إلى الأمين العام، الذي يقدم تقريراً بكل المبالغ المسحوبة إلى اللجنة المالية في دورتها العادية المقبلة. وتقتصر العناصر التي يعوّضها ويغطّيها الاحتياطي على ما يلي:</p> <p>١) التقلبات ذات الاتجاه النزولي في قيمة الموارد أو حالات العجز فيها؛</p> <p>٢) التدفقات النقدية غير المنتظمة؛</p> <p>٣) الزيادات في التكاليف الفعلية بالمقارنة بالتقديرات عند التخطيط أو التقلبات في الإنجاز؛</p> <p>٤) حالات طوارئ أخرى تؤدي إلى خسارة في الموارد التي عقد الصندوق الفرعي لتحقيق الإيرادات التزامات بشأنها.</p>
٩-٧	مادة جديدة	<p>يجوز للأمين العام أن يقبل مساهمات طوعية (تبرعات) إذا كانت هذه المساهمات مُتَبَقّة مع مقاصد المنظمة أو أغراضها</p>

رقم المادة	التغييرات المنقّحة	النص الجديد المنقّح
		أو سياساتها أو مبادئها أو وظائفها. وتُدار هذه المساهمات كصناديق ائتمانية ويجب الإبلاغ عن وضع الاشتراكات الطوعية بشكل دوري إلى اللجنة المالية.
المادة الثامنة — التمويل المشترك لتسهيلات وخدمات الملاحة الجوية		
١-٨	تُمَوَّل المشاريع التي تتطلب تمويلاً مشتركاً بموجب الفصل الخامس عشر من اتفاقية شيكاغو، لا من الصندوق العام، بل بالاشتراكات المقررة أو أي من الوسائل الأخرى بعد موافقة التي وافقت عليها الأطراف المعنية، ما لم تنص لها الجمعية العمومية على ترتيب محدد لذلك.	تُمَوَّل المشاريع التي تتطلب تمويلاً مشتركاً بموجب الفصل الخامس عشر من اتفاقية شيكاغو، لا من الصندوق العام، بل بالاشتراكات المقررة أو أي من الوسائل الأخرى بعد موافقة التي وافقت عليها الأطراف المعنية، ما لم تنص لها الجمعية العمومية على ترتيب محدد لذلك.
المادة التاسعة — التعاون الفني		
	المادة التاسعة — التعاون الفني* *وافقت الجمعية العمومية على أن تشارك المنظمة في برامج التعاون الفني الممولة كلياً بـموارد من خارج الميزانية، مثل البرامج التي يوفرها برنامج الأمم المتحدة الإنمائي أو التي تنفذ عن طريق الصناديق الائتمانية التي تقدمها الحكومات وغيرها من الهيئات.	المادة التاسعة — التعاون الفني
١-٩	وافقت الجمعية العمومية على مشاركة المنظمة في برامج التعاون الفني الممولة كلياً من موارد خارج الميزانية. ووفقاً للقاعدة المالية للمادة ١-٧، يأذن المجلس بإنشاء ما يلزم من الصناديق اللازمة لإدارة برامج التعاون الفني بما يتسق مع المادة ٢-٧. ويجوز للأمين العام أن يُشكّل يشق ويدير هذه الصناديق لحجم برنامج التعاون الفني وفقاً لأحكام هذا النظام المالي القابلة للتطبيق عليها، ومع إيلاء الاعتبار الواجب لمتطلبات النظام المالي القابلة للتطبيق عليها، ومع إيلاء الاعتبار الواجب لمتطلبات المنظمات والحكومات والكيانات الأخرى التي تقدم تلك الأموال.	وافقت الجمعية العمومية على مشاركة المنظمة في برامج التعاون الفني الممولة كلياً من موارد خارج الميزانية. ووفقاً للمادة ١-٧، يأذن المجلس بإنشاء ما يلزم من الصناديق اللازمة لإدارة برامج التعاون الفني بما يتسق مع المادة ٢-٧. ويجوز للأمين العام أن يُشكّل ويدير هذه الصناديق وفقاً لأحكام هذا النظام المالي القابلة للتطبيق عليها، ومع إيلاء الاعتبار الواجب لمتطلبات المنظمات والحكومات والكيانات الأخرى التي تقدم تلك الأموال.
٣-٩	تتحمل المنظمات والحكومات والكيانات الأخرى التي تقدم الأموال للتعاون الفني تكلفة إدارة وتشغيل برامج المنظمة للتعاون الفني. وتدار هذه البرامج من خلال صندوق لتكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية. وفي حالة مشاريع برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، تُحدّد الرسوم الإدارية مع البرنامج الإنمائي، وفي حالة كل المشاريع الأخرى، وتُحدّد الرسوم الإدارية على أساس التكاليف التقديرية التي ستتحملها المنظمة لتنفيذ المشروع، وذلك بموجب المادة ٧-٧.	تتحمل المنظمات والحكومات والكيانات الأخرى التي تقدم الأموال للتعاون الفني تكلفة إدارة وتشغيل برامج المنظمة للتعاون الفني. وتدار هذه البرامج من خلال صندوق لتكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية. وتُحدّد الرسوم الإدارية على أساس التكاليف التقديرية التي ستتحملها المنظمة لتنفيذ المشروع، وذلك بموجب المادة ٧-٧.

رقم المادة	التغييرات المنقّحة	النص الجديد المنقّح
المادة العاشرة — جهات الإيداع والاستثمارات		
	المادة العاشرة — جهات الإيداع المصارف والاستثمارات	المادة العاشرة — المصارف والاستثمارات
١-١٠	يُعيّن الأمين العام المصرف (المصارف) أو أي مؤسسة (مؤسسات) أخرى من المؤسسات المؤسسة (المؤسسات) المالية التي تُحفظ فيها أموال المنظمة. ويكون الأمين العام مسؤولاً عن الإدارة الفعّالة للأموال النقدية والاستثمارات وفقاً للمعايير والقواعد المُفصّلة في "القواعد المالية" وأي سياسات سارية.	يُعيّن الأمين العام المصرف (المصارف) أو أي مؤسسة (مؤسسات) أخرى من المؤسسات المؤسسة (المؤسسات) المالية التي تُحفظ فيها أموال المنظمة. ويكون الأمين العام مسؤولاً عن الإدارة الفعّالة للأموال النقدية والاستثمارات وفقاً للمعايير والقواعد المُفصّلة في "القواعد المالية" وأي سياسات سارية.
٢-١٠	يحدّد الأمين العام من حين إلى آخر، بموافقة اللجنة المالية، السندات الائتمانية لأغراض الاستثمار يجوز للأمين العام أن يُجري استثمارات قصيرة الأجل لأموال زائدة عن الاحتياجات الفورية، وعليه أن يبلغ اللجنة المالية بصفة دورية بأوضاع هذه الاستثمارات. تقتضي الاستثمارات الطويلة الأجل موافقة اللجنة المالية.	يجوز للأمين العام أن يُجري استثمارات قصيرة الأجل لأموال زائدة عن الاحتياجات الفورية، وعليه أن يبلغ اللجنة المالية بصفة دورية بأوضاع هذه الاستثمارات. تقتضي الاستثمارات الطويلة الأجل موافقة اللجنة المالية.
٣-١٠	يجوز للأمين العام أن يستثمر الأموال في تلك السندات الائتمانية المحددة، وعليه أن يبلغ اللجنة المالية بصفة دورية بتلك الاستثمارات يجري اختيار الشركاء المصرفيين وإدارة العلاقات مع المؤسسات المالية وفقاً للمعايير والقواعد المنصوص عليها في "القواعد المالية" وفي إرشادات الإيكاو بشأن إدارة الأموال النقدية والاستثمارات.	يجري اختيار الشركاء المصرفيين وإدارة العلاقات مع المؤسسات المالية وفقاً للمعايير والقواعد المنصوص عليها في "القواعد المالية" وفي إرشادات الإيكاو بشأن إدارة الأموال النقدية والاستثمارات.
المادة الحادية عشرة — المراقبة الداخلية والتدقيق الداخلي		
	المادة الحادية عشرة — المراقبة الداخلية والإشراف والتدقيق الداخلي	المادة الحادية عشرة — المراقبة الداخلية والإشراف الداخلي
١-١١	يتولى الأمين العام: (أ) وضع القواعد والإجراءات المالية التفصيلية لضمان فعالية الإدارة المالية وتحقيقاً للاقتصاد؛ (ب) وضع وإنفاذ مدوّنة قواعد للمشتريات تنظم إدارة جميع أنشطة المشتريات، بما في ذلك طلب تقديم العروض وعمليات	يتولى الأمين العام: (أ) وضع القواعد والإجراءات المالية التفصيلية لضمان فعالية الإدارة المالية وتحقيقاً للاقتصاد؛ (ب) وضع وإنفاذ مدوّنة قواعد للمشتريات تنظم إدارة جميع أنشطة المشتريات، بما في ذلك طلب تقديم العروض وعمليات

رقم المادة	التغييرات المنقحة	النص الجديد المنقح
	<p>التقييم والموافقة على جميع عمليات شراء السلع والخدمات، بما في ذلك الشراء لحساب الغير؛</p> <p>(ب ج) والأمر بتنفيذ جميع المدفوعات على أساس المستندات الداعمة التي تثبت أن الخدمات والبضائع قد تم تسلمها وأن قيمتها لم تدفع من قبل؛</p> <p>(ج د) وتعيين المسؤولين الذين يجوز لهم تسلم الأموال، والتعهد بالنفقات وتنفيذ المدفوعات بالنيابة عن المنظمة، مع مراعاة القاعدة-المادة ١١-٢؛</p> <p>هـ) وضمان أن رد مبالغ من أي مساهمات سبق تقديمها والفوائد المستحقة عنها، إن وجدت، لا يكون إلا إلى الجهة المانحة الأصلية أو إلى صندوق ائتمان مُدار بالنيابة عنها بشكل قانوني؛</p> <p>(د و) وإنشاء نظام للمراقبة الداخلية يتتبع مع كل من نظام إدارة مخاطر المؤسسة وإطار المراقبة الداخلية لدى المنظمة، وإنشاء مهمة منفصلة للإشراف للتدقيق الداخلي على النحو الوارد في ميثاق مكتب الرقابة الداخلية.</p> <p>الوارد في ميثاق مكتب الرقابة الداخلية. تتولى إجراء فحص فعال ومستمر لنظم المراقبة الداخلية واستعراض حسن تشغيلها، على أن يكون الهدف من هذين الإجراءين تحقيق ما يلي: (١) انتظام تسلم جميع الأموال وغيرها من الموارد المالية للمنظمة وحفظها والتصرف فيها. (٢) ومطابقة النفقات للاعتمادات والموارد المالية الأخرى، أو مطابقتها للأغراض والقواعد المتصلة بالصناديق والاحتياطات والحسابات الخاصة. (٣) وتوخي الاقتصاد في استخدام موارد المنظمة.</p>	<p>التقييم والموافقة على جميع عمليات شراء السلع والخدمات، بما في ذلك الشراء لحساب الغير؛</p> <p>(ج) والأمر بتنفيذ جميع المدفوعات على أساس المستندات الداعمة التي تثبت أن الخدمات والبضائع قد تم تسلمها وأن قيمتها لم تدفع من قبل؛</p> <p>(د) وتعيين المسؤولين الذين يجوز لهم تسلم الأموال، والتعهد بالنفقات وتنفيذ المدفوعات بالنيابة عن المنظمة، مع مراعاة المادة ١١-٢؛</p> <p>هـ) وضمان أن رد مبالغ من أي مساهمات سبق تقديمها والفوائد المستحقة عنها، إن وجدت، لا يكون إلا إلى الجهة المانحة الأصلية أو إلى صندوق ائتمان مُدار بالنيابة عنها بشكل قانوني؛</p> <p>(و) وإنشاء نظام للمراقبة الداخلية يتتبع مع كل من نظام إدارة مخاطر المؤسسة وإطار المراقبة الداخلية لدى المنظمة، وإنشاء مهمة منفصلة للإشراف الداخلي على النحو الوارد في ميثاق مكتب الرقابة الداخلية.</p>
المادة الثانية عشرة — الحسابات والبيانات المالية		
١-١٢	<p>يمسك الأمين العام السجلات المحاسبية الضرورية، ويقدم بيانات مالية سنوية وفقاً للمعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام لمعايير المحاسبة المعتمدة لدى في منظمات الأمم المتحدة. وتشمل البيانات أيضاً:</p>	<p>يمسك الأمين العام السجلات المحاسبية الضرورية، ويقدم بيانات مالية سنوية وفقاً للمعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام لمعايير المحاسبة المعتمدة لدى في منظمات الأمم المتحدة. وتشمل البيانات أيضاً:</p>

رقم المادة	التغييرات المنقّحة	النص الجديد المنقّح
	<p>أ) حالة الاعتمادات المالية بما في ذلك ما يلي:</p> <p>١) الاعتمادات التي أقرتها الجمعية العمومية؛</p> <p>٢) والاعتمادات المالية سائلة الذكر بعد تعديلها بأي عمليات نقل للأموال وبأي اعتمادات جديدة خُصصت بموجب المادة ٢-٥؛</p> <p>٣) والمبالغ المحمّلة على الاعتمادات المالية.</p> <p>ب) والائتمانات التي لم تدرج الجمعية العمومية لها بنودا في الميزانية.</p>	<p>أ) حالة الاعتمادات المالية بما في ذلك ما يلي:</p> <p>١) الاعتمادات التي أقرتها الجمعية العمومية؛</p> <p>٢) والاعتمادات المالية سائلة الذكر بعد تعديلها بأي عمليات نقل للأموال وبأي اعتمادات جديدة خُصصت بموجب المادة ٢-٥؛</p> <p>٣) والمبالغ المحمّلة على الاعتمادات المالية.</p> <p>ب) والائتمانات التي لم تدرج الجمعية العمومية لها بنودا في الميزانية.</p>
المادة الثالثة عشرة — المراجعة الخارجية للحسابات		
٤-١٣	<p>تُجرى مراجعة الحسابات وفقاً لقواعد التدقيق الشائعة المقبولة عموماً، ورهنأً بمرعاة أي توجيهات خاصة من الجمعية العمومية، وفقاً للصلاحيات الإضافية الواردة في المرفق (ب) بهذا النظام المالي.</p>	<p>تُجرى مراجعة الحسابات وفقاً لقواعد التدقيق الشائعة المقبولة عموماً، ورهنأً بمرعاة أي توجيهات خاصة من الجمعية العمومية، وفقاً للصلاحيات الإضافية الواردة في المرفق بهذا النظام المالي.</p>
٨-١٣	<p>يتضمن تقرير المراجع الخارجي عن مراجعة البيانات المالية وجدولها المتعلقة بحسابات الفترة المالية المعلومات التي يراها المراجع الخارجي ضرورية للأمور المذكورة في المادة ٥-١٣ وفي الصلاحيات الإضافية المذكورة في المرفق (ب).</p>	<p>يتضمن تقرير المراجع الخارجي عن مراجعة البيانات المالية وجدولها المتعلقة بحسابات الفترة المالية المعلومات التي يراها المراجع الخارجي ضرورية للأمور المذكورة في المادة ٥-١٣ وفي الصلاحيات الإضافية المذكورة في المرفق.</p>
٩-١٣	مادة جديدة	<p>يُطبّق مبدأ التدقيق الواحد كجزء من إطار مشترك للمراقبة الداخلية والتدقيق الداخلي على النحو المُعترف به في المنظمات التابعة للأمم المتحدة.</p>
المرفق (أ) — مسرد المصطلحات		
	المرفق (أ) — مسرد المصطلحات	المادة الخامسة عشرة — التعاريف
١	<p>"المخصّص" أو "تخصيص الأموال":</p> <p>أ) عندما يُستخدم هذا المصطلح في نطاق الميزانية العادية، فهو يعني الوثيقة، سواء كانت الكترونية أو غير ذلك، التي تجعل من الممكن الإنفاق من أموال الميزانية العادية أو تأذن به.</p> <p>ب) عندما يُستخدم هذا المصطلح في نطاق الصناديق والاحتياطيات والحسابات الخاصة الأخرى، فهو يعني أن الأموال متاحة وتسلمتها المنظمة، مما يسمح بتحمل المصروفات.</p>	<p>"المخصّص" أو "تخصيص الأموال":</p> <p>أ) عندما يُستخدم هذا المصطلح في نطاق الميزانية العادية، فهو يعني الوثيقة، سواء كانت الكترونية أو غير ذلك، التي تجعل من الممكن الإنفاق من أموال الميزانية العادية أو تأذن به.</p> <p>ب) عندما يُستخدم هذا المصطلح في نطاق الصناديق والاحتياطيات والحسابات الخاصة الأخرى، فهو يعني أن الأموال متاحة وتسلمتها المنظمة، مما يسمح بتحمل المصروفات.</p>
٢	<p>"خطة الأعمال" تعني الوثيقة التي تُحدّد التوجّه العام وتضع الإطار لتوجيه الإيكو من أجل تحقيق الأهداف والاستراتيجيات.</p>	<p>"خطة الأعمال" تعني الوثيقة التي تُحدّد التوجّه العام وتضع الإطار لتوجيه الإيكو من أجل تحقيق الأهداف والاستراتيجيات.</p>

رقم المادة	التغييرات المنقّحة	النص الجديد المنقّح
٣	"الإئفاق الرأسمالي" تعني الأصول المادية، مثل المال، والمنشآت الآلية، والمعدات، والأصول غير المادية المحسوبة في رأس المال (تسمى أيضا الأصول الثابتة) التي تكون في حوزة المنظمة والصالحة للاستعمال لفترة تزيد عن السنة.	
٤	"الالتزام" يعني الارتباط أو الالتزام بإجراء معاملة مع طرف ثالث، بواسطة عقد أو وسائل أخرى خلال السنة الجارية أو السنوات اللاحقة.	"الالتزام" يعني الارتباط أو الالتزام بإجراء معاملة مع طرف ثالث، بواسطة عقد أو وسائل أخرى خلال السنة الجارية أو السنوات اللاحقة.
٥	يعني مصطلح "الإئفاق" مجموع المدفوعات والالتزامات القائمة، بينما يعني مصطلح "الصرف" المبلغ المُسدّد، ويمكن استخدامه بالتبادل مع مصطلح "المدفوعات". "الإئفاق" يعني استخدام المنظمة للأموال أو الالتزام بالقيام في تاريخ لاحق بدفع مبلغ نقدي أو ما يعادله للحصول على سلع وخدمات، وهو ما سيحوّل عموماً بصورة عامة إلى مصروفات تشغيل أو إئفاق رأسمالي للمنظمة.	"المدفوعات على سبيل الهبة" تشير إلى دفع مبلغ دون وجود التزام قانوني ولكن هناك التزام أخلاقي يبرر دفع هذا المبلغ. يعني مصطلح "الإئفاق" مجموع المدفوعات والالتزامات القائمة، بينما يعني مصطلح "الصرف" المبلغ المُسدّد، ويمكن استخدامه بالتبادل مع مصطلح "المدفوعات".
٦	"المصروفات" تعني الانخفاض في المزايا الاقتصادية أو إمكانات توفير الخدمات خلال الفترة المشمولة بالتقرير على شكل تدفقات إلى الخارج أو استهلاك للأصول أو تحمّل الخصوم بما يؤدي إلى انخفاض في صافي الأصول/الأسهم، غير تلك التي تتصل بتوزيع الأموال على المساهمين.	"المصروفات" تعني الانخفاض في المزايا الاقتصادية أو إمكانات توفير الخدمات خلال الفترة المشمولة بالتقرير على شكل تدفقات إلى الخارج أو استهلاك للأصول أو تحمّل الخصوم بما يؤدي إلى انخفاض في صافي الأصول/الأسهم، غير تلك التي تتصل بتوزيع الأموال على المساهمين.
٧	"الأصول الثابتة" تعني المال، والمنشآت الآلية، والمعدات والأصول غير المادية المحسوبة في رأس المال بموجب المعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام وسياسة المنظمة.	"الأصول الثابتة" تعني المال، والمنشآت الآلية، والمعدات والأصول غير المادية المحسوبة في رأس المال بموجب المعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام وسياسة المنظمة.
٨	"التكلفة الكاملة" تعني كل التكاليف المباشرة وغير المباشرة التي تعزى إلى إدارة أنشطة المنظمة وتشغيلها ودعمها.	"التكلفة الكاملة" تعني كل التكاليف المباشرة وغير المباشرة التي تعزى إلى إدارة أنشطة المنظمة وتشغيلها ودعمها.
٩	"صندوق" أو "حساب خاص" يعني مجموعة السجلات المحاسبية المنشأة لتسجيل المعاملات المالية والإبلاغ عنها، ويمكن استخدام المصطلحين بالتبادل فيما بينهما أو حسابات منشأة على انفراد لغرض محدد. ويمكن تقييد استخدام هذه الصناديق من الداخل من جانب الأمانة العامة، أو من الخارج من قبل أحد المساهمين أو دولة عضو أو المجلس أو الجمعية العمومية.	"صندوق" أو "حساب خاص" يعني مجموعة السجلات المحاسبية المنشأة لتسجيل المعاملات المالية والإبلاغ عنها، ويمكن استخدام المصطلحين بالتبادل فيما بينهما أو حسابات منشأة على انفراد لغرض محدد. ويمكن تقييد استخدام هذه الصناديق من الداخل من جانب الأمانة العامة، أو من الخارج من قبل أحد المساهمين أو دولة عضو أو المجلس أو الجمعية العمومية.

رقم المادة	التغييرات المنقّحة	النص الجديد المنقّح
١٠	"الدخل" هو كل ما يرتبط بمصادر التمويل ويشمل عائدات بيع الأصول الثابتة.	
١١	"الخصوم" تعني الالتزامات الحاضرة للمنظمة الناشئة عن أحداث سابقة، والتي يتوقع أن يؤدي سدادها إلى تدفقات إلى الخارج من مجموع الموارد التي تشكل المزايا الاقتصادية أو إمكانات توفير الخدمات.	"الخصوم" تعني الالتزامات الحاضرة للمنظمة الناشئة عن أحداث سابقة، والتي يتوقع أن يؤدي سدادها إلى تدفقات إلى الخارج من مجموع الموارد التي تشكل المزايا الاقتصادية أو إمكانات توفير الخدمات.
١٢	"الدخل المتفرّق" يعني الأموال التي تكتسبها المنظمة نتيجة للإيرادات من الفوائد والرسوم التي تتقاضاها مقابل الخدمات أو التكاليف غير مباشرة والمقبوضات المتنوعة الأخرى.	"الدخل المتفرّق" يعني الأموال التي تكتسبها المنظمة نتيجة للإيرادات من الفوائد والرسوم التي تتقاضاها مقابل الخدمات أو التكاليف غير مباشرة والمقبوضات المتنوعة الأخرى.
١٣	"الإيرادات" تعني إجمالي تدفق المزايا الاقتصادية إلى المنظمة أو إجمالي إمكانات توفير الخدمات خلال الفترة المشمولة بالتقرير، عندما ينتج عن هذه التدفقات زيادة في صافي الأصول وحقوق الملكية بخلاف الزيادات الناجمة عن الاشتراكات من المساهمين.	
		"الإيرادات" و"الدخل" مترادفان للإشارة إلى زيادة الفوائد الاقتصادية خلال الفترة المحاسبية في شكل تدفقات أو تحسينات في الأصول أو انخفاض في الخصوم بما يؤدي إلى زيادات في حقوق الملكية. وتستخدم كلمتي "الإيرادات" و"الدخل" بشكل متبادل في هذه الوثيقة.
١٤	"الصندوق الدائم" يعني صندوقاً ينشأ بموجب النظام المالي لهدف محدد ويموّل على أساس مستمر من مصادر تمويل مختلفة، كالتحويلات والعمليات الجارية من صناديق أخرى. ويمكن أن يُستخدم لتمويل مصروفات محددة، وحالات العجز والعجز المتراكم سواء كلياً أو جزئياً.	"الصندوق الدائم" يعني صندوقاً ينشأ بموجب النظام المالي لهدف محدد ويموّل على أساس مستمر من مصادر تمويل مختلفة، كالتحويلات والعمليات الجارية من صناديق أخرى. ويمكن أن يُستخدم لتمويل مصروفات محددة، وحالات العجز والعجز المتراكم سواء كلياً أو جزئياً.
		"مبدأ التدقيق الواحد" يعني أنه في سياق نظام المراقبة الذي تستند فيه مهام المراقبة والتدقيق إلى أساليب مشتركة، فإنه يُمكن مدققي مؤسسة ما من الاعتماد على عمل مدققين من مؤسسة أخرى بدلاً من إعادة إجراء التدقيق بأنفسهم.
١٥	"الأهداف الاستراتيجية" تعني الوحدات التي تقسم عليها العناصر البرنامجية الخاصة بخطة الأعمال.	"الأهداف الاستراتيجية" تعني الوحدات التي تقسم عليها العناصر البرنامجية الخاصة بخطة الأعمال.
١٦	"مستند داعم" يعني أي مستند يبرر إحدى المعاملات ويستخدم لأغراض المراقبة والتسجيل. ويشمل ذلك أيضاً النماذج الإلكترونية التي تستخدم لهذه الأغراض.	"مستند داعم" يعني أي مستند يبرر إحدى المعاملات ويستخدم لأغراض المراقبة والتسجيل. ويشمل ذلك أيضاً النماذج الإلكترونية التي تستخدم لهذه الأغراض.
١٧	"الاستراتيجيات الداعمة" تعني جميع الأنشطة التنظيمية والإدارية الواردة في الميزانية العادية.	"الاستراتيجيات الداعمة" تعني جميع الأنشطة التنظيمية والإدارية الواردة في الميزانية العادية.

رقم المادة	التغييرات المنقّحة	النص الجديد المنقّح
		"الشراء لحساب طرف ثالث (الغير)" يعني عمليات الشراء التي تضطلع بها الإيكاو بناءً على طلب أطراف ثالثة (الغير) وبالنيابة عنها.
١٨	"السندات الائتمانية" تعني الصكوك المالية التي توافّق عليها اللجنة المالية للاستعمال في استثمار أموال المنظمة خلاف الودائع لأجل في البنوك والمؤسسات المشار إليها في القاعدة المالية ١٠-١.	
		"ثلاثية (ترينيوم)" فترة ثلاث سنوات مالية متتالية تعكس دورة خطة وميزانية المنظمة.
		"الصندوق الائتماني" يشير إلى صندوق أنشئ لإدارة الأموال التي تتلقاها الإيكاو بالنيابة عن مساهم ما (متبرع) ومن أجل أغراض يحدّدها هو. وفي حين أن هذا الصندوق يُعتبر ضمن الموارد من خارج الميزانية، فإن استخدامه يجب أن يكون متسقاً مع سياسات الإيكاو وأهدافها وأنشطتها.
		"المساهمة الطوعية (التبرع)" تعني موارد نقدية أو عينية يقدمها أحد المانحين دعماً لرسالة الإيكاو ومهامها.
		"الشطب" يشير إلى إجراء محاسبي يقلل من قيمة الأصل بما في ذلك النقدية أو المخزونات أو المستحقات المدينة أو الأصول الأخرى.

القرار ٤١-٣٢: إقرار حسابات المنظمة عن السنوات المالية ٢٠١٩ و ٢٠٢٠ و ٢٠٢١ والنظر في تقارير المراجعة الخاصة بها

إن الجمعية العمومية:

حيث إن المجلس قد نظر في البيانات المالية للمنظمة وتقارير مراجع الحسابات الخارجي للسنوات المالية ٢٠١٩ و ٢٠٢٠ و ٢٠٢١ وقَدّمها 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 ٢٠١٩؛

٢- تحيط علماً بتقرير مراجع الحسابات الخارجي غير المشفوع بتحفظ عن البيانات المالية وتعليقات الأمين العام على تقرير مراجع الحسابات الخارجي للسنة المالية ٢٠٢٠؛

٣- تحيط علماً بتقرير مراجع الحسابات الخارجي غير المشفوع بتحفظ عن البيانات المالية وتعليقات الأمين العام على تقرير مراجع الحسابات الخارجي للسنة المالية ٢٠٢١؛

٤- تقرّر البيانات المالية المدققة عن السنة المالية ٢٠١٩؛

٥- وتقرّر البيانات المالية المدققة عن السنة المالية ٢٠٢٠؛

٦- وتقرّ البيانات المالية المدققة عن السنة المالية ٢٠٢١.

القرار ٤١-٣٣: تعيين المراجع الخارجي للحسابات

إن الجمعية العمومية:

١- إذ تلاحظ:

(أ) أن النظام المالي ينصّ على أن يُعيّن المجلس مراجعاً خارجياً لحسابات المنظمة بشرط تأكيد ذلك الإجراء من قبل الجمعية العمومية؛

(ب) أن المجلس قد وافق على تمديد تعيين رئيس مكتب الاتحاد السويسري لمراجعة الحسابات (سويسرا) مراجعاً خارجياً لحسابات الإيكاو للسنوات المالية ٢٠٢٣ و٢٠٢٤ و٢٠٢٥.

٢- تؤكد الإجراء الذي اتخذته المجلس بتعيين رئيس مكتب الاتحاد السويسري لمراجعة الحسابات (سويسرا) مراجعاً خارجياً لحسابات الإيكاو للسنوات المالية ٢٠٢٣ و٢٠٢٤ و٢٠٢٥.

- انتهى -

ليست للبيع
طُبعت في الإيكاو