

اىكاو



Doc 10184

القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٧ أكتوبر ٢٠٢٢)



اعتمدها الأمين العام ونشرت بموجب سلطته

منظمة الطيران المدني الدولي

اىكاو



Doc 10184

القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٧ أكتوبر ٢٠٢٢)

اعتمدها الأمين العام ونشرت بموجب سلطته

منظمة الطيران المدني الدولي

تُنشر هذه الوثيقة في طبعات مستقلة باللغات العربية والإسبانية والإنجليزية
والروسية والصينية والفرنسية
منظمة الطيران المدني الدولي
999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

للحصول على المعلومات المتعلقة بتقديم طلبات الشراء، والاطلاع على قائمة بأسماء
جميع وكلاء البيع وبائعي الكتب، يرجى زيارة موقع الايكاو على الرابط www.icao.int.

الوثيقة Doc 10184 – القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٧ أكتوبر ٢٠٢٢)
Order Number: 10184
(Print copy) ISBN 978-92-9275-001-5
(Electronic copy incorporating Corrigendum No. 1) ISBN 978-92-9275-061-9

© ICAO 2023

جميع الحقوق محفوظة. لا يجوز استنساخ أي جزء من هذا المنشور أو تخزينه في نظام
لاسترجاع الوثائق أو تداوله في أي شكل أو بأي وسيلة، دون الحصول على إذن كتابي
مسبق من منظمة الطيران المدني الدولي.

المقدمة

تتضمن هذه الوثيقة جميع القرارات سارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية حتى نهاية الدورة الحادية والأربعين (سبتمبر/أكتوبر ٢٠٢٢).

وتنقسم الوثيقة إلى عشرة أبواب، وتوجد عناوين فرعية عديدة في سبعة من أبوابها (انظر فهرس المحتويات). ويظهر نص كل قرار تحت الباب أو العنوان الفرعي الذي ينتمي إليه. وعندما يأتي قرار ما أو جزء من قرار تحت أكثر من باب أو عنوان، فإن النص الكامل لذلك القرار يظهر في المكان الذي يعتبر أكثر ملاءمة له، ثم يرد رقمه وعنوانه فقط تحت الأبواب الأخرى أو العناوين الفرعية الأخرى.

وبالإضافة إلى القرارات سارية المفعول (في الأبواب من ١ إلى ١٠)، تتضمن هذه الوثيقة ما يلي:

- تحفظات بعض الوفود على قرارات التي اعتمدها الجمعية العمومية وما تزال سارية (المرفق (أ)).
- قائمة القرارات الناتجة عن دمج قرارات أو أجزاء منها، مع الإشارة إلى مصدرها (المرفق (ب)).
- قائمة بالقرارات التي جرى توحيدها، مع الإشارة إلى القرار الناتج عن عملية التوحيد هذه (المرفق (ج)).
- فهرس موضوعي للقرارات سارية المفعول (المرفق (د)).
- فهرس للقرارات سارية المفعول (المرفق (ه)).

القرارات أو أجزاء القرارات التي لم تعد سارية المفعول متوفرة على الموقع:

<http://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/resolutions.aspx>

والجدير بالذكر أن قرارات الجمعية العمومية قد اعتمدت بالروسية لأول مرة في الدورة التاسعة عشرة (الاستثنائية) عام ١٩٧٣، وبذلك فإن القرارات السارية التي وافقت عليها تلك الدورة وكل الدورات التالية تمثل نصوصاً معتمدة باللغة الروسية. وفي النص الروسي من هذه الوثيقة، ترد ترجمة أعدتها الأمانة العامة للقرارات سارية المفعول التي اعتمدتها الجمعية العمومية في كل دوراتها من الأولى إلى الثامنة عشرة.

كما تجدر الإشارة إلى أن الجمعية العمومية اعتمدت قراراتها باللغة العربية لأول مرة في دورتها الرابعة والعشرين. ولذلك فإن القرارات التي اعتمدتها الدورة الرابعة والعشرون والدورات التالية تمثل نصوصاً معتمدة باللغة العربية.

اعتمدت قرارات الجمعية العمومية باللغة الصينية لأول مرة في دورة الجمعية العمومية الثالثة والثلاثين. جميع القرارات التي اعتمدتها الدورة الثالثة والثلاثين والدورات اللاحقة هي نصوص صينية أصلية.

المحتويات

الصفحة

I-1	الباب الأول — المسائل الدستورية وأمور السياسة العامة
I-1	اتفاقية الطيران المدني الدولي
I-13	عضوية الايكاو
I-15	المنظمة وهيئاتها
I-29	النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية
I-39	العلاقات مع الدول المتعاقدة
I-52	العلاقات مع المنظمات الدولية والهيئات الأخرى
I-60	السياسة العامة بشأن البرامج الخاصة
II-1	الباب الثاني — الملاحة الجوية
II-1	لجنة الملاحة الجوية وأجهزتها الفرعية والاجتماعات الفنية ومشاركة الدول المتعاقدة فيها
II-2	الأمانة الفنية
II-2	السياسة الثابتة وأساليب تطبيقها في مجال الملاحة الجوية
II-22	الملاحق والاجراءات لخدمات الملاحة الجوية والأدلة
II-22	الخطط الإقليمية
II-23	تنفيذ الخطط الإقليمية
II-29	البرامج الخاصة
II-40	صلاحية الطائرات للطيران وتشغيل الطائرات
II-42	اجازة وتدريب العاملين
II-49	التحقيق في حوادث الطائرات
II-49	وحدات القياس
II-49	التسهيلات والخدمات الأرضية والعاملون الأرضيون
II-50	الاجراءات الفنية ضد أفعال التدخل غير المشروع
III-1	الباب الثالث — النقل الجوي
III-1	سياسات النقل الجوي المستمرة
IV-1	الباب الرابع — التمويل المشترك
V-1	الباب الخامس — المسائل القانونية
VI-1	الباب السادس — التعاون الفني
VII-1	الباب السابع — التدخل غير المشروع
VII-1	عام
VII-3	سياسة الايكاو الثابتة بخصوص التدخل غير المشروع
VII-20	شؤون أخرى متعلقة بالتدخل غير المشروع
VIII-1	الباب الثامن — الشؤون التنظيمية والموظفون
VIII-1	الشؤون التنظيمية
VIII-1	السياسة العامة للموظفين
VIII-3	التوظيف والملاك الوظيفي

الصفحة

VIII-8	التعيينات والترقيات
VIII-8	مسائل متنوعة
IX-1	الباب التاسع — اللغات والخدمات الادارية
IX-1	اللغات
IX-5	الخدمات الادارية
X-1	الباب العاشر — الشؤون المالية
X-1	النظم المالية
X-15	أنصبة الاشتراكات
X-36	الميزانيات
X-48	صندوق رأس المال العامل
X-50	الاشتراكات المتأخرة
X-55	الحسابات ومراجعة الحسابات
X-61	مسائل متنوعة
A-1	المرفق (أ)
	التحفظات على القرارات التي اعتمدها الجمعية العمومية للايكاف
B-1	المرفق (ب)
	قائمة القرارات الناتجة عن الادمج مع الاشارة إلى مصدرها
C-1	المرفق (ج)
	قائمة القرارات التي تم ادمجها مع الاشارة إلى القرارات الناتجة عن الادمج
D-1	المرفق (د)
	فهرس القرارات السارية المفعول حسب الموضوع
E-1	المرفق (هـ)
	فهرس القرارات السارية المفعول

الباب الأول — المسائل الدستورية وأمور السياسة العامة

اتفاقية الطيران المدني الدولي

القرار ٢٩-١: الاحتفال بالذكرى الخمسين لإنشاء الإيكاو (١٩٩٤)

لما كان السابع من ديسمبر ١٩٩٤ سيوافق الذكرى الخمسين للتوقيع على اتفاقية الطيران المدني الدولي في شيكاغو.

ولما 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..." كما تنص المادة ٤٤ من هذه الاتفاقية على أنه ينبغي أن يكون هدف الإيكاو هو "العمل على تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وعلى تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي من أجل تلبية احتياجات شعوب العالم إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصاد".

ولما كانت منظمة الطيران المدني الدولي، التي أنشئت بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي، قد أوفت بنجاح منذ عام ١٩٤٤ بالأهداف والأغراض المذكورة أعلاه.

ولما كان من المرغوب فيه الاعتراف تماما بالمساهمة الكبيرة التي يقدمها الطيران المدني للرفاهية الاجتماعية والاقتصادية لشعوب العالم.

ولما كانت منظمة الطيران المدني الدولي تواصل العمل مع الدول ومن خلال منظماتها الإقليمية والدولية بما يكفل لنمو الطيران المدني أن يواصل الاسهام في السلام والتنمية الدوليين.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- توافق على قيام المجلس بإعداد برنامج للنشاطات يتضمن مؤتمرا أو اجتماعا كبيرا يعقد بمقر الإيكاو يوم ٧ ديسمبر ١٩٩٤ مع اصدار ما يناسب ذلك من مطبوعات.
- ٢- تحث الدول الأعضاء على إنشاء نقطة اتصال وطنية وعلى تنفيذ برامج أنشطة على المستوى الوطني، وممولة من موارد محلية، للاحتفال بهذه الذكرى على نحو ملائم.
- ٣- تحث الدول الأعضاء على التعاون مع المكاتب الإقليمية للمنظمة في وضع برامج أنشطة يمكن إيجاد تمويل لها من داخل المنطقة.
- ٤- تصرح للمجلس بالعمل مع الأمم المتحدة ووكالاتها للقيام بالأنشطة التي تسلط الضوء على دور الطيران المدني في أعمالها.
- ٥- تعلن السابع من ديسمبر من كل عام، ابتداء من عام ١٩٩٤، يوما للطيران المدني الدولي، وتطلب من الأمين العام أن يبلغ الأمين العام للأمم المتحدة بذلك.

القرار ٣-٤: السياسة والبرنامج فيما يتعلق بتعديل الاتفاقية

لما كانت الجمعية العمومية قد كلفت المجلس في دورتها الثانية بدراسة الاتفاقية وبعرض اقتراحات لتعديلها على الجمعية العمومية لسنة ١٩٥٠، وبإعداد برنامج يحتوي على جدول زمني للعمل في هذا الصدد.

ولما كان المجلس وهيئاته الفرعية استنتجت، بعد إجراء دراسة متعمقة لهذه المسألة، أن كثيرا من التعديلات المقترحة ليس مهيئا لاتخاذ قرارات فورية، وأن أيا منها لم يستلزم إصدار قرار من الجمعية العمومية في سنة ١٩٥٠.

ولما كان المجلس قرر ألا يوصي الجمعية العمومية لسنة ١٩٥٠ بإجراء أي تعديل للاتفاقية، ومن رأيه أن الجمعية العمومية لسنة ١٩٥٠ ينبغي ألا تعتمد أي تعديل لها.

ولما كان المجلس طلب رأي الجمعية العمومية حول أمور معينة تتعلق بالمبدأ والأسلوب وطريقة العمل الواردة في الباب الخامس من تقرير المجلس بشأن تعديل اتفاقية شيكاغو (A4-WP/20, P/7).

فإن الجمعية العمومية تقرر الآتي:

- ١- أن أي تعديل للاتفاقية قد يكون له ما يبرره إذا ما تحقق الشرطان التاليان أحدهما أو كلاهما:
 - (١) إذا ثبت من واقع الخبرة أن هناك ضرورة لإجراء التعديل.
 - (٢) إذا أمكن إظهار أن التعديل مفيد ومرغوب فيه.
- ٢- أنه يجب ألا يعد أي برنامج في المستقبل القريب لإجراء تعديل عام للاتفاقية.
- ٣- أن تعديل الاتفاقية يجب ألا يتم إلا بواسطة تعديلات محددة.
- ٤- أن المادة ٩٤ من الاتفاقية يجب الإبقاء عليها بشكلها الحالي.
- ٥- أن الدورة الحالية للجمعية العمومية يجب ألا تعتمد أي إجراء محدد لإدخاله في بروتوكولات التعديل.
- ٦- إن أحكام هذا القرار لا تخل بالمسؤولية الملقاة على عاتق المجلس بأن ينظر، وفقا لأحكام هذا القرار، في أي تعديل محدد يكون ناشئا عن قرارات سابقة للجمعية العمومية، أو مقترحا من دولة متعاقدة أو من أية هيئة من هيئات المنظمة، بما في ذلك التعديلات (بخلاف التعديلات المنصبة على المادة ٩٤) المقدمة إلى المجلس قبل انعقاد الدورة الرابعة للجمعية العمومية، عملا بالقرار ٥-٢ الصادر عن الجمعية العمومية، وأن يقدم اقتراحات إلى الجمعية العمومية في هذا الصدد.
- ٧- إن المجلس يجب ألا يبادر باقتراح أي تعديل للاتفاقية لعرضه على الجمعية العمومية إلا إذا اعتبر المجلس أن لهذا التعديل طابعا عاجلا.
- ٨- أن أي دولة متعاقدة ترغب في اقتراح تعديل للاتفاقية يجب أن تقدم اقتراحها كتابيا إلى المجلس قبل تاريخ افتتاح الجمعية العمومية الذي سيعرض عليها ذلك التعديل بستة أشهر على الأقل. ويقوم المجلس بالنظر في مثل هذا الاقتراح وإرساله إلى الدول المتعاقدة مصحوبا بتعليقاته أو توصياته بشأنه وذلك قبل ثلاثة أشهر على الأقل من تاريخ افتتاح الجمعية العمومية.

القرار ٣-١: مادة جديدة ٩٣ مكرر

القرار ١-٨: تعديلات على المواد ٤٨(أ)، ٤٩(هـ) و ٦١

القرار ٤-٨ :	تعديل للمادة ٤٥
القرار ١-١٣ :	تعديل للمادة ٥٠ (أ)
القرار ٥-١٤ :	تعديل للمادة ٤٨ (أ)
القرار ١-١٧ :	تعديل للمادة ٥٠ (أ)
القرار ٢-١٨ :	تعديل للمادة ٥٦
القرار ٢-٢١ :	تعديل للمادة ٥٠ (أ)
القرار ٢-٢٢ :	تعديل لاتفاقية شيكاغو بشأن النص المعتمد باللغة الروسية للاتفاقية
القرار ٢-٢٣ :	مادة جديدة ٨٣ مكرر
القرار ١-٢٥ :	مادة جديدة ٣ مكرر
القرار ٢-٢٧ :	تعديل المادة ٥٦ من اتفاقية الطيران المدني الدولي
القرار ١-٢٨ :	تعديل المادة ٥٠ (أ)
القرار ٢-٣٢ :	تعديل اتفاقية الطيران المدني الدولي فيما يتعلق بالنص الصيني الرسمي للاتفاقية
القرار ١٦-١٦ :	النصان الفرنسي والأسباني لاتفاقية الطيران المدني الدولي

لما كان القرار ٢-٣ قد دعا المجلس إلى اتخاذ التدابير اللازمة لتزويد المنظمة بنصي اتفاقية الطيران المدني الدولي باللغتين الفرنسية والاسبانية، لاستخدامهما فحسب لخدمة الأغراض الداخلية للمنظمة.

ولما كان المجلس، عملاً بذلك القرار وخدمة للأغراض المذكورة، قد اعتمد نصي الاتفاقية باللغتين الفرنسية والاسبانية والموجودين في الوثيقة 7300/3.Doc.

ولما كان المؤتمر الدولي المعني بالنص المعتمد بثلاث لغات لاتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو، ١٩٤٤) قد وافق، بتاريخ ١٩٦٨/٩/٢٠، في بوينيس آيريس، وفتح باب التوقيع، بتاريخ ١٩٦٨/٩/٢٤، على بروتوكول (يشار إليه فيما بعد "بروتوكول بوينيس آيريس") الملحق به نص الاتفاقية المذكورة باللغتين الفرنسية والاسبانية.

ولما كان من المرغوب فيه أن يدخل نص الاتفاقية باللغتين الفرنسية والاسبانية الملحق ببروتوكول بوينيس آيريس حيز النفاذ في أسرع وقت ممكن.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحث كل الدول المتعاقدة على قبول بروتوكول بوينيس آيريس في أقرب وقت ممكن.
- ٢- تقرر أن تبدأ المنظمة على الفور في استخدام نص الاتفاقية باللغتين الفرنسية والاسبانية الملحق ببروتوكول بوينيس آيريس.
- ٣- توصي الدول المتعاقدة ألا تستخدم، لأغراض الإشارة، في مراسلاتها باللغة الفرنسية أو الاسبانية، في علاقاتها مع المنظمة أو الدول المتعاقدة الأخرى، سوى نص الاتفاقية بهاتين اللغتين الملحق ببروتوكول بوينيس آيريس.
- ٤- تقرر إلغاء القرار ٢-٣.

القرار ٢٢-٢: تعديل اتفاقية شيكاغو فيما يتعلق بالنص الرسمي للاتفاقية باللغة الروسية

إن الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي:

وقد اجتمعت خلال دورتها الثانية والعشرين في مونتريال بتاريخ ١٩٧٧/٩/٣٠.

وإذ تضع في اعتبارها القرار ٢١-١٣ بشأن النص الرسمي لاتفاقية الطيران المدني الدولي باللغة الروسية.

وقد أحاطت علما بأن الدول المتعاقدة قد أعربت بصفة عامة عن رغبتها في وجود نص رسمي للاتفاقية المذكورة باللغة الروسية.

وقد اعتبرت أنه من الضروري، تحقيقاً للغرض المذكور آنفاً، إجراء تعديل لاتفاقية الطيران المدني الدولي المبرمة في شيكاغو بتاريخ ١٩٤٤/١٢/٧.

- ١- تقرر وفقاً لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة آنفاً، التعديل التالي المقترح ادخاله على الاتفاقية المذكورة:

استبدال البند الأخير من الاتفاقية بالنص التالي:

"حرر في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر عام ١٩٤٤ باللغة الانجليزية. وعملت منه نسخة باللغات الانجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية وحجيتها الرسمية جميعاً واحدة. وستكون الاتفاقية معدة للتوقيع في واشنطن العاصمة، وتودع النسختان بمحفوظات حكومة الولايات المتحدة الأمريكية التي تسلم صوراً رسمية طبق الأصل منها لحكومات كل الدول التي توقع على هذه الاتفاقية أو تنضم إليها."

- ٢- تحدد، وفقاً لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة، أن عدد الدول المتعاقدة التي سوف يصبح التعديل المقترح سارياً بعد تصديقها عليه هو أربعة وتسعون.

٣- تقرر أن يقوم الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بإعداد بروتوكول باللغات الانجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية، بحيث تكون كل منها متساوية في الحجية، متضمنا التعديل المقترح المذكور آنفا والعناصر التالية:

- أ) يوقع على البروتوكول رئيس الجمعية العمومية وأمينها العام.
- ب) يفتح باب التصديق على البروتوكول من جانب أية دولة تكون قد انضمت إلى اتفاقية الطيران المدني الدولي أو تكون قد صدقت عليها.
- ج) تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي.
- د) يسري مفعول البروتوكول بالنسبة للدول التي صدقت عليه في تاريخ إيداع وثيقة التصديق الرابعة والتسعين.
- هـ) يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول المتعاقدة بتاريخ إيداع كل تصديق على البروتوكول.
- و) يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول الأطراف في الاتفاقية المذكورة بتاريخ سريان مفعول البروتوكول.
- ز) يسري مفعول البروتوكول بالنسبة لأية دولة متعاقدة تصدق عليه بعد التاريخ المذكور أعلاه عند إيداع وثيقة تصديقها عليه لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

القرار ٢٢-٣: التصديق على البروتوكول بتعديل البند الختامي للاتفاقية

إن الجمعية العمومية:

لما كانت قد قررت تعديل البند الختامي للاتفاقية بحيث يتضمن ذكر النص المعتمد للاتفاقية باللغة الروسية.

ولما كانت ترى أنه من المرغوب فيه بشكل كبير أن يسري مفعول التعديل المذكور أعلاه في أقرب وقت ممكن.

١- توصي كل الدول المتعاقدة أن تصدق على تعديل البند الختامي للاتفاقية في أقرب وقت ممكن.

٢- تكلف الأمين العام بأن يوجه اهتمام الدول المتعاقدة إلى هذا القرار فوراً، تحقيقاً للغرض المذكور أعلاه.

القرار ٢٤-٣: التصديق على البروتوكول بتعديل البند الختامي من اتفاقية الطيران المدني الدولي

إن الجمعية العمومية:

إذ تذكر بقرارها ٢٢-٣ بشأن التصديق على البروتوكول بتعديل البند الختامي من اتفاقية الطيران المدني الدولي بحيث يتضمن النص الرسمي للاتفاقية باللغة الروسية.

ولما كان من المرغوب فيه جدا أن يسري مفعول التعديل المذكور في أقرب وقت ممكن.
تهيب بكل الدول المتعاقدة أن تصدق على تعديل البند الختامي من الاتفاقية في أقرب وقت ممكن.

القرار ٣١-٢٩: التصديق على البروتوكول بتعديل البند الختامي للاتفاقية

إن الجمعية العمومية:

- لما كانت قد قررت تعديل البند الختامي لاتفاقية شيكاغو بحيث يتضمن ذكر النص الرسمي للاتفاقية باللغة العربية.
ولما كانت ترى أنه من المرغوب فيه بشكل كبير أن يسري مفعول التعديل المذكور أعلاه في أقرب وقت ممكن.
- ١- توصي كل الدول المتعاقدة بأن تصدق على تعديل البند الختامي للاتفاقية في أقرب وقت ممكن.
 - ٢- تكلف الأمين العام بأن يوجه اهتمام الدول المتعاقدة إلى هذا القرار فورا، تحقيقا للغرض المذكور أعلاه.

القرار ٣٢-٢: تعديل اتفاقية الطيران المدني الدولي فيما يتعلق بالنص الصيني الرسمي للاتفاقية

إن الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي:

- وقد اجتمعت خلال دورتها الثانية والثلاثين في مونتريال بتاريخ ٢٢ سبتمبر/أيلول ١٩٩٨.
وأحاطت علما بأن الدول المتعاقدة قد أعربت بصفة عامة عن رغبتها في اتخاذ إجراء لضمان توافر اتفاقية الطيران المدني الدولي المبرمة في شيكاغو بتاريخ ٧ ديسمبر/كانون الأول ١٩٤٤ بوصفها النص الصيني الرسمي.
وقد اعتبرت أنه من الضروري، تحقيقا للغرض المذكور آنفا، إجراء تعديل لاتفاقية الطيران المدني الدولي المبرمة في شيكاغو بتاريخ ٧ ديسمبر/كانون الأول ١٩٤٤.

- ١- تقر وفقا لأحكام المادة ٩٤(أ) من الاتفاقية المذكورة آنفا، التعديل التالي المقترح ليحل محل النص الحالي للبند الأخير من الاتفاقية المذكورة:

"حررت في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر/كانون الأول ١٩٤٤ باللغة الانجليزية. ونصوص هذه الاتفاقية، التي أعدت باللغات الانجليزية والعربية والصينية والفرنسية والروسية والاسبانية، متساوية في الحجية. وتودع هذه النصوص لدى محفوظات حكومة الولايات المتحدة الأمريكية، وتسلم تلك الحكومة صورا معتمدة رسميا منها لحكومات كل الدول التي قد توقع على هذه الاتفاقية أو تنضم إليها. ويفتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية في واشنطن العاصمة".

- ٢- تحدد، وفقا لأحكام المادة ٩٤(أ) من الاتفاقية المذكورة، أن عدد الدول المتعاقدة التي سوف يصبح التعديل المقترح ساريا بعد تصديقها عليه هو ١٢٤ دولة.

٣- تقرر أن يقوم الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بإعداد بروتوكول باللغات الانجليزية والعربية والصينية والفرنسية والروسية والاسبانية، بحيث تكون كل منها متساوية في الحجية، متضمنا التعديل المقترح المذكور آنفا والعناصر التالية:

- أ) يوقع على البروتوكول رئيس الجمعية العمومية وأمينها العام.
- ب) يفتح باب التصديق على البروتوكول من جانب أية دولة تكون قد صدقت على اتفاقية الطيران المدني الدولي أو تكون قد انضمت إليها.
- ج) تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي.
- د) يسري مفعول البروتوكول بالنسبة للدول التي صدقت عليه في تاريخ إيداع وثيقة التصديق الرابعة والعشرين بعد المائة.
- هـ) يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول المتعاقدة بتاريخ إيداع كل تصديق على البروتوكول.
- و) يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول الأطراف في الاتفاقية المذكورة بتاريخ سريان مفعول البروتوكول.
- ز) يسري مفعول البروتوكول بالنسبة لأية دولة متعاقدة تصدق عليه بعد التاريخ المذكور أعلاه عند إيداع وثيقة تصديقها عليه لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

القرار ٣٢-٣: التصديق على البروتوكول بتعديل البند الختامي لاتفاقية الطيران المدني الدولي

إن الجمعية العمومية:

- لما كانت قد قررت تعديل البند الختامي للاتفاقية بحيث يشتمل على النص الرسمي للاتفاقية باللغة الصينية.
- ولما كانت ترى أنه من المرغوب فيه بدرجة عالية أن يسري مفعول التعديل المذكور أعلاه في أقرب وقت ممكن.
- ١- توصي كل الدول المتعاقدة بأن تصدق على تعديل البند الختامي للاتفاقية في أقرب وقت ممكن.
 - ٢- وتكلف الأمين العام بأن يوجه عناية الدول المتعاقدة إلى هذا القرار فوراً، تحقيقاً للغرض المذكور أعلاه.

القرار ٢٣-٢: تعديل اتفاقية شيكاغو فيما يتعلق بنقل بعض المهام والواجبات

إن الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي

وقد اجتمعت في دورتها الثالثة والعشرين بمونتريال في ١٠/١٠/١٩٨٠.

وإذ تضع في اعتبارها أحكام القرارين ٢١-٢٢ و ٢٢-٢٨ بشأن تأجير واستئجار وتبادل الطائرات في العمليات الدولية.

وإذ أحاطت علما بمشروع تعديل اتفاقية الطيران المدني الدولي الذي أعدته الدورة الثالثة والعشرون للجنة القانونية.

وأحاطت علما بأن الدول المتعاقدة ترغب بصفة عامة في النص على نقل بعض المهام والواجبات من دولة التسجيل إلى دولة مستثمر الطائرات في حالة تأجير أو استئجار أو تبادل تلك الطائرات أو أي ترتيب مماثل بشأنها.

وإذ تعتبر أنه من الضروري، تحقيقاً للغرض المذكور أعلاه، إجراء تعديل لاتفاقية الطيران المدني الدولي المبرمة في شيكاغو في ١٩٤٤/١٢/٧.

- ١- **تعتمد،** وفقاً لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة أعلاه، التعديل المقترح التالي لتلك الاتفاقية:
- تدرج بعد المادة ٨٣، المادة الجديدة ٨٣ مكرر التالي نصها:

"المادة ٨٣ مكرر

نقل بعض المهام والواجبات

(أ) بغض النظر عن أحكام المواد ١٢ و ٣٠ و ٣١ و ٣٢ (أ)، عند استثمار طائرة مسجلة في دولة متعاقدة بموجب اتفاق لإيجار أو استئجار أو تبادل الطائرة أو بموجب أي ترتيب مماثل، بواسطة مستثمر يكون مركز أعماله الرئيسي أو يكون محل إقامته الدائمة إن لم يكن له مركز عمل رئيسي، في دولة متعاقدة أخرى، يجوز لدولة التسجيل، بالاتفاق مع تلك الدولة الأخرى، أن تنقل إليها كل أو بعض مهامها أو واجباتها كدولة تسجيل بالنسبة لتلك الطائرة بموجب المواد ١٢ و ٣٠ و ٣١ و ٣٢ (أ). وتعفي دولة التسجيل من المسؤولية فيما يتعلق بالمهام والواجبات المنقولة.

(ب) لا يصبح النقل نافذاً بالنسبة لدول متعاقدة أخرى قبل أن يكون الاتفاق الذي يتضمنه قد سجل لدى المجلس وأعلن وفقاً للمادة الثالثة والثمانين، أو قبل أن تكون سلطات الدولة أو الدول المتعاقدة الأخرى المعنية قد أخطرت مباشرة بوجود الاتفاق ونطاقه بواسطة دولة طرف في الاتفاق.

(ج) تسري أحكام الفقرتين (أ) و (ب) أعلاه على الحالات التي تشملها المادة السابعة والسبعون.

- ٢- **وتحدد،** وفقاً لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة أن عدد الدول المتعاقدة التي سوف يصبح التعديل المقترح سارياً بعد تصديقها عليه هو ثمانية وتسعون.

- ٣- **تقرر** أن يضع الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بروتوكولا باللغات الانجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية، بحيث تكون كلها متساوية في الحجية، متضمناً التعديل المقترح المذكور أعلاه ومتضمناً الأمور المبينة أدناه:

(أ) يوقع رئيس الجمعية العمومية وأمينها العام على البروتوكول.

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

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

(د) يسري مفعول البروتوكول بالنسبة للدول التي صدقت عليه في تاريخ ايداع وثيقة التصديق الثامنة والتسعين.

- (هـ) يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول المتعاقدة بتاريخ إيداع كل تصديق على البروتوكول.
- (و) يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول الأطراف في الاتفاقية المذكورة بتاريخ سريان مفعول البروتوكول.
- (ز) يسري مفعول البروتوكول بالنسبة لأية دولة متعاقدة تصدق عليه بعد التاريخ المذكور أعلاه، اعتباراً من تاريخ إيداع وثيقة تصديقها عليه لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

القرار ٢٣-٣: التصديق على البروتوكول بإدخال المادة ٨٣ مكرر في اتفاقية شيكاغو

إن الجمعية العمومية:

لما كانت قد اعتمدت القرار ٢٣-٢ الخاص بتعديل اتفاقية الطيران المدني الدولي بإضافة مادة جديدة هي المادة ٨٣ مكرر.

تحت جميع الدول المتعاقدة على إتمام أي تغييرات لازمة في قانونها الوطني وأن تصدق على التعديل في أقرب وقت ممكن.

القرار ٢٥-١: تعديل لاتفاقية الطيران المدني الدولي (المادة ٣ مكرر)

إن الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي:

إذ انعقدت في دورتها الخامسة والعشرين (الاستثنائية) بمونتريال بتاريخ ١٠/٥/١٩٨٤.

ولما كان الطيران المدني الدولي يمكن أن يساعد كثيراً على إيجاد وإبقاء الصداقة وحسن التفاهم بين أمم العالم وشعوبه، غير أن إساءة استخدام ذلك الطيران يمكن أن يصبح تهديداً للأمن العام.

ولما كان من المرغوب فيه تجنب الاحتكاك وتنمية التعاون بين الأمم والشعوب، الأمر الذي يتوقف عليه السلام العالمي.

ولما كان من الضروري للطيران المدني الدولي أن يطور بطريقة أكيدة ومنظمة.

ولما كان من الضروري تأمين سلامة الأشخاص الذين على متن الطائرات المدنية وحماية أرواحهم تمشياً مع الاعتبارات الأولية للإنسانية.

ولما كانت الدول المتعاقدة في اتفاقية الطيران المدني الدولي الموقع عليها بشيكاغو في ٧/١٢/١٩٤٤:

- تعترف بأن لكل دولة سيادة كاملة ومطلقة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها.
- وتتعهد لدى وضع القواعد المتعلقة بطائرات الدولة فيها بأن تعتد بسلامة الملاحة للطائرات المدنية.
- وتوافق على عدم استعمال الطيران المدني في أغراض لا تتفق مع أغراض هذه الاتفاقية.

ولما كانت الدول المتعاقدة مصممة على اتخاذ التدابير الملائمة الرامية لمنع انتهاك الفضاء الجوي للدول الأخرى ومنع استعمال الطيران المدني في أغراض لا تتفق مع أهداف الاتفاقية وأن تعزز على نحو أكبر سلامة الطيران المدني الدولي.

ولما كانت الرغبة العامة للدول المتعاقدة تتمثل في أن تؤكد من جديد على مبدأ عدم استعمال الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء طيرانها.

١- تقرر أنه من المرغوب فيه تبعا لذلك أن تعدل اتفاقية الطيران المدني الدولي الموقع عليها بشيكاغو في ١٢/٧/١٩٤٤.

٢- توافق وفقا لحكم المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة، على التعديل التالي المقترح للاتفاقية آنفة الذكر:

تدرج بعد المادة ٣ مادة جديدة ٣ مكرر:

"المادة ٣ مكرر

(أ) تسلم الدول المتعاقدة بأنه يجب على كل دولة أن تمتنع عن اللجوء إلى استعمال الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء طيرانها، وبأنه يجب، في حالة حدوث اعتراض، ألا تعرض أرواح الأشخاص الذين على متن الطائرة وسلامة الطائرة للخطر. ولا يفسر هذا الحكم على أنه يعدل بأي شكل من الأشكال حقوق والتزامات الدول المنصوص عليها في ميثاق الأمم المتحدة.

(ب) تسلم الدول المتعاقدة بأنه يحق لكل دولة، في ممارسة سيادتها، أن تلزم بالهبوط في مطار معين ما أي طائرة مدنية تطير فوق إقليمها بدون سند، أو إذا كانت ثمة أسباب معقولة يستنتج منها أن الطائرة يجري استعمالها لأي غرض لا يتفق مع أغراض هذه الاتفاقية، ويجوز للدولة أيضا أن تصدر لتلك الطائرة أي تعليمات أخرى لوضع حد لتلك الانتهاكات. ولهذا الغرض، يجوز للدول المتعاقدة أن تلجأ لأي وسائل ملائمة تتفق مع قواعد القانون الدولي ذات الصلة بذلك، بما في ذلك الأحكام ذات الصلة في هذه الاتفاقية، وبالتحديد الفقرة (أ) من هذه المادة. وتوافق كل دولة متعاقدة على أن تنشر نظمها السارية فيما يتعلق باعتراض الطائرات المدنية.

(ج) تمثل كل طائرة مدنية لأي أمر صادر وفقا للفقرة (ب) من هذه المادة. ولهذا الغرض تضع كل دولة متعاقدة جميع الأحكام الضرورية في قوانينها أو نظمها الوطنية لجعل هذا الامتثال إلزاميا لأي طائرة مدنية مسجلة في تلك الدولة أو يقوم باستثمارها مستثمر يكون مقر عمله الرئيسي أو إقامته الدائمة في تلك الدولة. وتجعل كل دولة متعاقدة كل انتهاك لتلك القوانين أو النظم المطبقة معاقبا عليه بعقوبات شديدة، وتعرض الحالة على سلطاتها المختصة وفقا لقوانينها أو نظمها.

(د) تتخذ كل دولة متعاقدة التدابير الملائمة كي تحظر أن تستعمل عمدا لأي غرض لا يتفق مع أغراض هذه الاتفاقية أي طائرة مدنية مسجلة في تلك الدولة أو يقوم باستثمارها مستثمر يكون مقر عمله الرئيسي أو إقامته الدائمة في تلك الدولة. ولا يؤثر هذا الحكم في الفقرة (أ) أو يخل بما جاء في الفقرتين (ب) و (ج) من هذه المادة.

٣- **وتحدد،** وفقا لأحكام المادة المذكورة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المشار إليها، أن عدد الدول المتعاقدة التي سوف يصبح التعديل المقترح ساريا بعد تصديقها عليه هو مائة واثنان.

٤- **وتقرر** أن يضع الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بروتوكولا باللغات الانجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية، تكون جميعا متساوية في الحجية، ويحتوي التعديل المقترح المشار إليه أعلاه والأمور المبينة فيما يلي:

(أ) يوقع على البروتوكول رئيس الجمعية العمومية وأمينها العام.

(ب) يكون باب التصديق على البروتوكول مفتوحا لكل دولة صدقت على اتفاقية الطيران المدني الدولي المذكورة أو انضمت إليها.

- (ج) تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي.
- (د) يصبح البروتوكول نافذا بالنسبة للدول التي صدقت عليه في التاريخ الذي تودع فيه وثيقة التصديق الثانية بعد المائة.
- (هـ) يقوم الأمين العام فوراً بإخطار كل الدول المتعاقدة بتاريخ إيداع كل تصديق على البروتوكول.
- (و) يقوم الأمين العام بإخطار كل الدول الأطراف في الاتفاقية المذكورة بالتاريخ الذي يصبح فيه البروتوكول سارياً.
- (ز) يسري مفعول البروتوكول بالنسبة لأية دولة متعاقدة تصدق عليه بعد التاريخ المذكور، عند إيداعها وثيقة تصديقها عليه لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

القرار ٢٥-٢: التصديق على البروتوكول الذي يضمن المادة ٣ مكرر في اتفاقية شيكاغو

إن الجمعية العمومية، في دورتها الخامسة والعشرين (الاستثنائية):

قد وافقت بالإجماع على تعديل لاتفاقية الطيران المدني الدولي بإدخال مادة جديدة هي المادة ٣ مكرر في صلب تلك الاتفاقية.

تحت جميع الدول المتعاقدة على أن تصدق في أسرع وقت ممكن عملياً على البروتوكول الذي يضمن المادة ٣ مكرر في صلب اتفاقية الطيران المدني الدولي.

تطلب من الأمين العام أن يوجه اهتمام جميع الدول المتعاقدة إلى هذا القرار.

القرار ٢٧-١: التصديق على البروتوكول بإدخال المادة ٣ مكرر في اتفاقية شيكاغو

لما كانت الجمعية العمومية في دورتها الخامسة والعشرين (الاستثنائية)، التي عقدت عام ١٩٨٤، قد وافقت بالإجماع على تعديل لاتفاقية الطيران المدني الدولي بإدخال مادة جديدة هي المادة ٣ مكرر في تلك الاتفاقية.

ولما كانت الجمعية العمومية في قراراتها ٢٥-٢ و ٢٦-٢، والمجلس في قراره بتاريخ ١٤ يوليو و ٧ ديسمبر ١٩٨٨، قد ناشدا كل الدول التي لم تصدق بعد على البروتوكول بإدخال مادة جديدة هي المادة ٣ مكرر في الاتفاقية، أن تفعل ذلك في أقرب وقت ممكن.

ولما كانت الجمعية العمومية في قرارها ٢٦-٢ قد لاحظت بطء التقدم في التصديق على البروتوكولات الخاصة بتعديل اتفاقية شيكاغو.

ولما كانت المادة ٣ مكرر الجديدة تجسد المبادئ الأساسية اللازمة للتطور الآمن للطيران المدني الدولي.

ولما كان من المرغوب فيه أن يسري مفعول تلك المادة في أقرب وقت ممكن.

فإن الجمعية العمومية:

تناشد على وجه الاستعجال كل الدول المتعاقدة التي لم تصدق بعد على البروتوكول بإدخال المادة ٣ مكرر في اتفاقية شيكاغو، أن تفعل ذلك في أقرب وقت ممكن.

القرار ٢٥-٣: التعاون بين الدول المتعاقدة لتحقيق سلامة الطيران المدني الدولي والنهوض بأغراض اتفاقية شيكاغو

إن الجمعية العمومية

إذ تلاحظ القرار ٢٥-١ الذي اعتمدته الجمعية العمومية بالإجماع في هذا اليوم.

وإذ تعترف بأن سلامة الطيران المدني الدولي تقتضي أن تعترف جميع الدول بأهمية سلامة وأرواح الأشخاص الذين على متن الطائرات المدنية، وتعززها تدابير تنسيق فعالة بخصوص الشؤون المتعلقة بالملاحة الجوية.

واقناعاً منها بأنه لا غنى عن وجود تدابير عملية للتعاون بين الدول المتعاقدة لتحقيق سلامة الطيران المدني الدولي وللنهوض بأغراض اتفاقية شيكاغو.

وإذ تدرك أنه من المرغوب فيه تحسين التنسيق بين أنظمة الاتصالات العسكرية والمدنية وبين هيئات مراقبة الحركة الجوية من أجل تعزيز سلامة الطيران المدني أثناء التحقق من هوية الطائرات المدنية واعتراضها.

وإذ تعترف بأهمية تشجيع الدول على تحقيق التجانس بين الإجراءات الخاصة باعتراض الطائرات المدنية عند إصدارها للقواعد التنظيمية لطائراتها.

١- تناشد الدول المتعاقدة:

- أ) أن تتعاون إلى أبعد حد ممكن عملياً على التقليل من الحاجة إلى اعتراض الطائرات المدنية.
- ب) أن تتعاون إلى أبعد حد ممكن عملياً على تحسين التنسيق بين أنظمة الاتصالات العسكرية والمدنية وبين هيئات مراقبة الحركة الجوية من أجل تعزيز سلامة الطيران المدني الدولي أثناء التحقق من هوية الطائرات المدنية واعتراضها.
- ج) أن تسعى إلى أبعد حد ممكن عملياً إلى تحقيق التجانس بين إجراءات اعتراض الطائرات المدنية عند إصدارها للقواعد التنظيمية لطائراتها.
- د) أن تسعى إلى أبعد حد ممكن عملياً إلى اتباع إجراءات موحدة من جانب طواقم الطيران للطائرات المدنية في مجال الملاحة والعمليات الجوية.

٢- وتطلب من المجلس أن يكفل استمرار العمل الذي يجري في نطاق هيئاته المختصة، بما فيها لجنة الملاحة الجوية واللجنة القانونية.

القرار ٢٩-١٩: الجوانب القانونية للاتصالات جو- أرض العالمية

لما كانت اللجنة القانونية قد نظرت خلال دورتها الثامنة والعشرين، في موضوع " الجوانب القانونية للاتصالات جو- أرض العالمية".

ولما كانت اللجنة القانونية قد فسرت المادة ٣٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو على أنها تعترف بسيادة الدول على الفضاء الجوي فوق إقليمها وأنها تخضع المراسلات العامة إلى الأنظمة المعمول بها في الدولة التي تعبر الطائرات إقليمها.

ولما كانت اللجنة القانونية قد أوصت المجلس بأن يدعو هذه الجمعية إلى اعتماد قرار يحتوي على مضمون توصية اللجنة القانونية. فإن الجمعية العمومية تقرر أنه:

١- لا يجوز القول بأن هناك في المادة ٣٠ (ب) من اتفاقية شيكاغو ما يحول دون قيام أشخاص لا يحملون ترخيصا باستخدام أجهزة إرسال لاسلكي مركبة على متن طائرة ما عندما يكون الغرض من هذا الاستخدام إرسال لاسلكي جو-أرض لا علاقة له بسلامة الطيران.

٢- ينبغي لجميع الدول الأعضاء أن تؤمن عدم حظر استخدام مثل هذه الأجهزة في فضاءها الجوي.

٣- يخضع استخدام مثل هذه الأجهزة للشروط المبينة في المرفق بهذا القرار.

مرفق

إذا كانت الدولة العضو هي دولة التسجيل لطائرة ما (أو دولة المستثمر حسب حكم المادة ٨٣ مكرر من اتفاقية الطيران المدني الدولي عند بدء سريانها وتطبيقها على حالة محددة)، يجوز استخدام جهاز الإرسال اللاسلكي الموجود على متنها، أثناء وجود الطائرة المعنية في إقليم دولة عضو أخرى أو فوقه، لغرض إرسال لاسلكي جو-أرض لا علاقة له بسلامة الطيران، مع مراعاة الشروط التالية:

(١) الامتثال لشروط الترخيص الصادر عن دولة تسجيل الطائرة (أو دولة المستثمر) لتزويد تشغيل هذا الجهاز.

(٢) يجوز لأي شخص استخدام هذا الجهاز في إرسال لاسلكي جو-أرض لا علاقة له بسلامة الطيران شريطة أن يخضع هذا الجهاز دائماً لسيطرة مسؤول تشغيل يحمل ترخيصاً حسب الأصول من دولة التسجيل (أو دولة المستثمر).

(٣) الامتثال لمتطلبات اتفاقية الاتصالات السلكية واللاسلكية الدولية ولأنظمة اللاسلكي المعتمدة بموجب تلك الاتفاقية كلما عدلت من حين لآخر، بما فيها الترددات اللاسلكية المطبقة، وتجنب التداخل الضار مع الترددات المستخدمة لخدمات أخرى، والأولوية لاتصالات الطيران الخاصة بالاستغاثة وسلامة الطيران وانتظامه.

(٤) الامتثال لجميع الشروط الفنية والتشغيلية المبينة في الأنظمة التي تطبقها الدولة العضو التي تعمل الطائرة في إقليمها أو فوقه.

عضوية الايكاو

القرار ٣-١: تعديل اتفاقية شيكاغو (المادة ٩٣ مكرر)

لما كانت الجمعية العامة للأمم المتحدة قد أوصت بطرد حكومة فرانكو الاسبانية من عضوية الوكالات المتخصصة التي أنشأتها منظمة الأمم المتحدة أو المنظمات المرتبطة بها وأوصت بمنعها من الاشتراك في المؤتمرات أو النشاطات الأخرى التي يمكن أن ترتب لتنفيذها منظمة الأمم المتحدة ووكالاتها المتخصصة إلى حين تشكيل حكومة جديدة ومقبولة في اسبانيا.

ولما كانت الجمعية العامة، لدى موافقتها على مشروع الاتفاق بين منظمة الأمم المتحدة ومنظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو)، قد رهنّت موافقتها هذه على تطبيق الإيكاو لأي قرار تتخذه الجمعية العامة بخصوص اسبانيا تحت حكم فرانكو.

لذلك، فإن الجمعية العمومية للإيكاو، رغبة منها في تطبيق توصية الجمعية العامة والوفاء بالشرط الذي أوردته الجمعية العامة لموافقتها على مشروع الاتفاق بين منظمة الأمم المتحدة والإيكاو، تعتمد بموجب هذا القرار التعديل التالي لاتفاقية الطيران المدني الدولي وفقا لأحكام المادة ٩٤ من الاتفاقية:

"المادة ٩٣ مكرر

(أ) بغض النظر عن أحكام المواد ٩١ و٩٢ و٩٣ السابقة.

١- كل دولة توصي الجمعية العامة للأمم المتحدة بإسقاط عضوية حكومتها من الوكالات الدولية التي أنشأتها الأمم المتحدة أو المرتبطة بها، تسقط عضويتها من تلقاء نفسها في منظمة الطيران المدني الدولي.

٢- كل دولة تقصي من عضوية الأمم المتحدة تفقد من تلقاء نفسها عضويتها في منظمة الطيران المدني الدولي ما لم ترفق الجمعية العامة للأمم المتحدة بقرارها الخاص بالإقصاء توصية تنص على خلاف ذلك.

(ب) كل دولة تفقد عضويتها في منظمة الطيران المدني الدولي تطبيقاً لأحكام الفقرة (أ) السابقة يجوز، بموافقة الجمعية العامة للأمم المتحدة، قبولها من جديد في منظمة الطيران المدني الدولي بناء على طلبها وبموافقة أغلبية أعضاء المجلس.

(ج) أعضاء المنظمة الذين يوقف تمتعهم بحقوق وامتيازات عضوية الأمم المتحدة يوقف أيضاً، بناء على طلب الأخيرة، تمتعهم بحقوق وامتيازات عضوية هذه المنظمة.

القرار ٩-١: بحث طلبات العضوية في منظمة الإيكاو

لما كان من المرغوب فيه أن تتضمن جميع دول العالم إلى عضوية منظمة الطيران المدني الدولي حتى تتمكن هذه المنظمة من الإسهام بأقصى قدر من الفائدة في النهوض بالسلامة الجوية وفي تطور النقل الجوي على نحو من الفاعلية والانتظام.

ولما كان من المرغوب فيه الإسراع في بحث طلبات الانضمام.

ولما كانت المادتان ٩٢ (أ) و٩٣ من الاتفاقية تحتويان على أحكام متعلقة بطلبات الانضمام من جانب دول معينة.

وبما أنه قد تم إنشاء منظمة الأمم المتحدة منذ التوقيع على الاتفاقية في ديسمبر ١٩٤٤.

ولما كانت الجمعية العمومية الحالية قد اعتمدت اتفاقاً بهدف إنشاء علاقات بين هذه المنظمة ومنظمة الأمم المتحدة وأن ذلك الاتفاق يقضي بأن كل طلبات الانضمام المقدمة من دول غير الدول المشار إليها في المادة ٩٢ (أ) من الاتفاقية يجب أن تحال فوراً بواسطة هذه المنظمة إلى منظمة الأمم المتحدة.

ولما كانت طلبات الانضمام إلى هذه المنظمة قد تصل، في غير أوقات انعقاد الجمعية العمومية، من دولة غير الدول المنصوص عليها في المادة ٩٢ (أ) من الاتفاقية.

لذلك، فإن الجمعية العمومية تقرر:

أنه في حالة تسلم طلب الانضمام لعضوية هذه المنظمة، في غير أوقات انعقاد الجمعية العمومية، من دولة غير الدول المنصوص عليها في المادة ٩٢ (أ) من الاتفاقية، يجوز للمجلس، وفقا لأحكام المادة ٩٣ من الاتفاقية وإلى حين تقديم الطلب إلى الجمعية العمومية التالية بمقتضى أحكام تلك المادة، أن يتشاور مع الدولة أو الدول التي تعرضت للغزو أو الهجوم خلال حرب أعوام ١٩٣٩-١٩٤٥ من جانب الدولة التي تسعى للانضمام.

المنظمة وهيئاتها

القرار ١٣-١: تعديل المادة ٥٠ (أ) من الاتفاقية بغرض زيادة أعضاء المجلس إلى سبعة وعشرين عضوا

إن الجمعية العمومية:

وقد اجتمعت في دورتها الثالثة عشرة (الاستثنائية)، في مونتريال، في اليوم التاسع عشر من يونيو ١٩٦١.

وإذ تلاحظ أن الدول المتعاقدة ترغب بصفة عامة في زيادة عدد أعضاء المجلس.

وإذ تعتبر أنه من المناسب تزويد المجلس بستة مقاعد إضافية، وأن يزيد بذلك عدد أعضاء المجلس من واحد وعشرين إلى سبعة وعشرين عضوا.

ولما كان من الضروري، تحقيقا للغرض المذكور أعلاه، أن تعدل اتفاقية الطيران المدني الدولي المبرمة في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر ١٩٤٤.

١- تعتمد، وفقا لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة أعلاه، التعديل المقترح التالي على الاتفاقية المذكورة:

"في المادة ٥٠ (أ) من الاتفاقية، تحذف العبارة 'واحد وعشرين' ويحل محلها العبارة 'سبعة وعشرين'."

٢- تحدد عدد الدول المتعاقدة التي يلزم تصديقها على التعديل المقترح المذكور أعلاه لكي يصبح نافذا بستة وخمسين دولة، وذلك وفقا لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة.

٣- تقرر أن يقوم الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بإعداد بروتوكول باللغات الانجليزية والفرنسية والاسبانية، بحيث يكون كل منها متساويا في الحجية، متضمنا التعديل المقترح المذكور أعلاه ومتضمنا الأحكام الواردة أدناه:

(أ) يوقع رئيس الجمعية العمومية وأمينها العام على البروتوكول.

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

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

(د) يصبح البروتوكول نافذا بالنسبة للدول التي صدقت عليه في تاريخ إيداع وثيقة التصديق السادسة والخمسين.

- (هـ) يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول المتعاقدة بتاريخ إيداع كل تصديق على البروتوكول.
- (و) يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول الأطراف في الاتفاقية المذكورة أو الموقعة عليها بتاريخ دخول البروتوكول حيز النفاذ.
- (ز) يسري مفعول البروتوكول بالنسبة لأية دولة متعاقدة تصدق عليه بعد التاريخ المشار إليه أعلاه، عند إيداع وثيقة تصديقها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

القرار ١٧-١: تعديل المادة ٥٠ (أ) من الاتفاقية بغرض زيادة أعضاء المجلس إلى ثلاثين عضواً

إن الجمعية العمومية:

- وقد اجتمعت في دورة استثنائية، بنيويورك، في الحادي عشر من مارس ١٩٧١.
- وإذ تلاحظ أن الدول المتعاقدة ترغب بصفة عامة في زيادة عدد أعضاء المجلس.
- وإذ تعتبر أنه من المناسب تزويد المجلس بثلاثة مقاعد إضافية وبذلك يرتفع عدد أعضاء المجلس من سبعة وعشرين إلى ثلاثين عضواً.
- ولما كان من الضروري، للغرض المذكور أعلاه، أن تعدل اتفاقية الطيران المدني الدولي المبرمة في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر ١٩٤٤.

- ١- تعتمد، وفقاً لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة أعلاه، التعديل المقترح التالي للاتفاقية المذكورة:
"في المادة ٥٠ (أ) من الاتفاقية، تحذف الجملة الثانية ويحل محلها ما يلي: "ويتألف من ثلاثين دولة متعاقدة تنتخبها الجمعية العمومية".
- ٢- تحدد عدد الدول المتعاقدة التي يلزم تصديقها على التعديل المقترح المذكور أعلاه لكي يصبح نافذاً بثمانين دولة، وذلك وفقاً لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة.
- ٣- تقرر أن يقوم الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بإعداد بروتوكول باللغات الانجليزية والفرنسية والاسبانية، بحيث يكون كل منها متساوياً في الحجية، متضمناً التعديل المقترح المذكور أعلاه ومتضمناً الأحكام الواردة أدناه:
 - أ) يوقع رئيس الجمعية العمومية وأمينها العام على البروتوكول.
 - ب) يفتح باب التصديق على البروتوكول من جانب أية دولة تكون قد صدقت على اتفاقية الطيران المدني الدولي المذكورة أو تكون قد انضمت إليها.
 - ج) تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي.
 - د) يصبح البروتوكول نافذاً بالنسبة للدول التي صدقت عليه، في تاريخ إيداع وثيقة التصديق الثمانين.
 - هـ) يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول المتعاقدة بتاريخ إيداع كل تصديق على البروتوكول.

- (و) يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول الأطراف في الاتفاقية المذكورة بتاريخ دخول البروتوكول حيز النفاذ.
- (ز) يسري مفعول البروتوكول بالنسبة لأية دولة متعاقدة تصدق عليه بعد التاريخ المشار إليه أعلاه، عند إيداع وثيقة تصديقها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

القرار ٢١-٢: تعديل المادة ٥٠ (أ) من الاتفاقية بغرض زيادة أعضاء المجلس إلى ثلاثة وثلاثين عضواً

إن الجمعية العمومية:

- وقد اجتمعت في دورتها الحادية والعشرين، بمونتريال، في ١٤ أكتوبر ١٩٧٤.
- وإذ تلاحظ أن الدول المتعاقدة ترغب بصفة عامة في زيادة عدد أعضاء المجلس.
- وإذ تعتبر أنه من المناسب تزويد المجلس بثلاثة مقاعد إضافية، وبذلك ترفع عدد أعضاء المجلس من ثلاثين إلى ثلاثة وثلاثين عضواً، من أجل السماح بزيادة تمثيل الدول المنتخبة في المرحلتين الثانية وخاصة الثالثة من انتخاب المجلس.
- ولما كان من الضروري، للغرض المذكور أعلاه، أن تعدل اتفاقية الطيران المدني الدولي المبرمة في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر ١٩٤٤.

- ١- تعتمد، وفقاً لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة أعلاه، التعديل المقترح التالي للاتفاقية المذكورة:

"في المادة ٥٠ (أ) من الاتفاقية، تعدل الجملة الثانية بإحلال التعبير 'ثلاثة وثلاثين' محل التعبير 'ثلاثين'."
- ٢- تحدد عدد الدول المتعاقدة التي يلزم تصديقها على التعديل المقترح المذكور أعلاه لكي يصبح نافذاً بست وثمانين دولة، وذلك وفقاً لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة.
- ٣- تقرر أن يقوم الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بإعداد بروتوكول باللغات الانجليزية والفرنسية والاسبانية، بحيث يكون كل منها متساوياً في الحجية، متضمناً التعديل المقترح المذكور أعلاه ومتضمناً الأحكام الواردة أدناه:
 - (أ) يوقع رئيس الجمعية العمومية وأمينها العام على البروتوكول.
 - (ب) يفتح باب التصديق على البروتوكول من جانب أية دولة قد تكون قد صدقت على اتفاقية الطيران المدني الدولي المذكورة أو تكون قد انضمت إليها.
 - (ج) تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي.
 - (د) يصبح البروتوكول نافذاً بالنسبة للدول التي صدقت عليه في تاريخ إيداع الوثيقة السادسة والثمانين.
 - (هـ) يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول المتعاقدة بتاريخ إيداع كل تصديق على البروتوكول.

- (و) يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول الأطراف في الاتفاقية المذكورة بتاريخ دخول البروتوكول حيز التنفيذ.
- (ز) يسري مفعول البروتوكول بالنسبة لأية دولة متعاقدة تصدق عليه بعد التاريخ المشار إليه أعلاه، عند إيداع وثيقة تصديقها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

القرار ٢٨-١: تعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية الطيران المدني الدولي

إن الجمعية العمومية:

- وقد اجتمعت في دورتها الثامنة والعشرين (الاستثنائية) بمونتريال في ٢٥ أكتوبر ١٩٩٠.
- وإذ لاحظت أن عددا كبيرا من الدول المتعاقدة ترغب في زيادة عضوية المجلس لكفالة تحقيق توازن أفضل من خلال زيادة تمثيل الدول المتعاقدة.
- وإذ ترى أنه من الملائم زيادة عضوية تلك الهيئة من ثلاثة وثلاثين إلى ستة وثلاثين عضوا.
- ولما كان من الضروري، تحقيقا للغرض المذكور أعلاه، أن تعدل اتفاقية الطيران المدني الدولي المبرمة في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر ١٩٤٤.

- ١- تعتمد، وفقا لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة أعلاه، التعديل المقترح التالي للاتفاقية المذكورة:
- "في المادة ٥٠ (أ) من الاتفاقية تعدل الجملة الثانية بإحلال ' ستة وثلاثون ' محل ' ثلاثة وثلاثون '."
- ٢- تحدد بمائة وثمانية عدد الدول المتعاقدة التي يلزم تصديقها على التعديل المقترح المذكور أعلاه لكي يصبح نافذا، وذلك وفقا لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة.
- ٣- تقرر أن يقوم الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بإعداد بروتوكول باللغات الانجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية، بحيث يكون كل منها متساويا في الحجية، متضمنا التعديل المقترح المذكور أعلاه ومتضمنا الأحكام الواردة أدناه:

- أ) يوقع رئيس الجمعية العمومية وأمينها العام على البروتوكول.
- ب) يفتح باب التصديق على البروتوكول من جانب أي دولة تكون قد صدقت على اتفاقية الطيران المدني الدولي المذكورة أو تكون قد انضمت إليها.
- ج) تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي.
- د) يصبح البروتوكول نافذا بالنسبة للدول التي صدقت عليه في تاريخ إيداع وثيقة التصديق الثامنة بعد المائة.
- هـ) يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول المتعاقدة بتاريخ إيداع كل تصديق على البروتوكول.

- (و) يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول الأطراف في الاتفاقية المذكورة بتاريخ دخول البروتوكول حيز النفاذ.
- (ز) يسري مفعول البروتوكول بالنسبة لأية دولة متعاقدة تصدق عليه بعد التاريخ المشار إليه أعلاه، بعد إيداع وثيقة تصديقها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

**القرار ٢٨-٢: التصديق على البروتوكول المعدل للمادة ٥٠ (أ) من
اتفاقية الطيران المدني الدولي**

لما كانت الجمعية العمومية قد قررت، في دورتها الثامنة والعشرين (الاستثنائية)، تعديل المادة ٥٠ (أ) من الاتفاقية بحيث تنص على زيادة في عدد أعضاء المجلس.

وبما أن الجمعية العمومية ترى أنه من المرغوب فيه للغاية أن يدخل التعديل المذكور أعلاه حيز النفاذ في أسرع وقت ممكن.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- توصي جميع الدول المتعاقدة بالإسراع في التصديق على تعديل المادة ٥٠ (أ) من الاتفاقية.
- ٢- وتكلف الأمين العام بتوجيه عنابة الدول المتعاقدة إلى هذا القرار في أسرع وقت ممكن.

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

إن الجمعية العمومية

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

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

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

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

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

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

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

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

- (أ) يوقع رئيس الجمعية العمومية والأمين العام على البروتوكول؛
- (ب) يفتح باب التصديق على البروتوكول من جانب أي دولة تكون قد صدقت على "اتفاقية الطيران المدني الدولي" المذكورة أو تكون قد انضمت إليها؛
- (ج) تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي؛
- (د) يصبح البروتوكول نافذاً بالنسبة للدول التي صدقت عليه في تاريخ إيداع وثيقة التصديق المائة والثامنة والعشرين؛
- (هـ) تقوم الأمانة العامة فوراً بإخطار جميع الدول المتعاقدة الأطراف في الاتفاقية بتاريخ إيداع كل تصديق على البروتوكول؛
- (و) تقوم الأمانة العامة فوراً بإخطار جميع الدول المتعاقدة الأطراف في الاتفاقية المذكورة أو الموقعة عليها بتاريخ دخول البروتوكول حيز النفاذ؛
- (ز) يسري مفعول البروتوكول بالنسبة لأي دولة متعاقدة تصدق عليه بعد التاريخ المشار إليه أعلاه عند إيداع وثيقة تصديقها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

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

إن الجمعية العمومية:

- لما كانت قد قررت تعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو للسماح بزيادة عدد الأعضاء في المجلس؛
- ولما كانت ترى أنه من المستصوب للغاية أن يدخل التعديل المذكور أعلاه حيز النفاذ في أسرع وقت ممكن؛
- ١- توصي جميع الدول المتعاقدة بأن تقوم بالتصديق في أسرع وقت ممكن على تعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو؛
- ٢- تكلف الأمانة العامة بتوجيه عناية الدول المتعاقدة إلى هذا القرار في أسرع وقت ممكن.

القرار ٤-١: التزامات الدول الأعضاء بالمجلس

لما كانت الدول المتعاقدة التي انتخبت لعضوية المجلس في عام ١٩٤٧ قد قبلت مسؤولية المشاركة الكاملة في نشاط المنظمة.

ولما كانت بعض الدول التي انتخبت على هذا الأساس قد وجدت استحالة في الاضطلاع بهذه المسؤولية حسبما كان متوقفاً عند وقت انتخابها، وعجزت عن الاضطلاع بدورها المتوقع في نشاط المجلس.

ولما كان من المقبول رغم هذه المصاعب أن الانتخاب لعضوية المجلس ينطوي على التزام كامل من جانب الدول المتعاقدة المنتخبة بأن تشارك في نشاط المنظمة على نحو كامل.

فإن الجمعية العمومية تقرر الآتي:

- ١- إن الدولة المتعاقدة التي تقدم إخطاراً بموجب المادة ٤٥ * من النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية الحالية، برغبتها في التقدم للترشيح من أجل الانتخاب في المجلس، يكون مفهوماً أنها أشارت بذلك إلى نيتها، لدى انتخابها، في تعيين ودعم تمثيل متفرغ في مقر المنظمة لتأمين مشاركة الدول الأعضاء بالمجلس في نشاط المنظمة.
- ٢- أن يكلف المجلس بتقديم تقرير إلى كل دورة من دورات الجمعية العمومية عن حالة عدم تمكن أي عضو في المجلس من القيام، منذ الدورة السابقة، بمسؤولياته المحددة في الفقرة أعلاه.

القرار ١٨-٢: تعديل المادة ٥٦ من الاتفاقية لزيادة أعضاء لجنة الملاحه الجوية إلى خمسة عشر عضوا

إن الجمعية العمومية:

وقد اجتمعت في دورتها الثامنة عشرة في فيينا.

وإذ تلاحظ وجود رغبة عامة بين الدول المتعاقدة لزيادة أعضاء لجنة الملاحه الجوية.

وإذ تعتبر أنه من الملائم زيادة أعضاء هذه اللجنة من اثني عشر إلى خمسة عشر عضوا.

ولما كان من الضروري، تحقيقاً للغرض المذكور أعلاه، أن تعدل اتفاقية الطيران المدني الدولي المبرمة في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر ١٩٤٤.

- ١- تعتمد، وفقاً لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة أعلاه، التعديل المقترح التالي للاتفاقية المذكورة:

"في المادة ٥٦ من الاتفاقية تحل عبارة 'خمسة عشر عضواً' محل 'اثني عشر عضواً'."

- ٢- تحدد عدد الدول المتعاقدة التي يلزم تصديقها على التعديل المقترح المذكور أعلاه لكي يصبح نافذاً بثمانين دولة، وذلك وفقاً لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة.

- ٣- تقرر أن يقوم الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بإعداد بروتوكول باللغات الانجليزية والفرنسية والاسبانية، بحيث يكون كل منها متساوياً في الحجية، متضمناً التعديل المقترح المذكور أعلاه ومتضمناً الأحكام الواردة أدناه:

أ) يوقع رئيس الجمعية العمومية وأمينها العام على البروتوكول.

ب) يفتح باب التصديق على البروتوكول من جانب أية دولة تكون قد صدقت على اتفاقية الطيران المدني الدولي المذكورة أو تكون قد انضمت إليها.

- (ج) تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي.
- (د) يصبح البروتوكول نافذاً بالنسبة للدول التي صدقت عليه في تاريخ إيداع وثيقة التصديق الثمانين.
- (هـ) يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول المتعاقدة بتاريخ إيداع كل تصديق على البروتوكول.
- (و) يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول الأطراف في الاتفاقية المذكورة بتاريخ دخول البروتوكول حيز النفاذ.
- (ز) يسري مفعول البروتوكول بالنسبة لأية دولة متعاقدة تصدق عليه بعد التاريخ المشار إليه أعلاه، عند إيداع وثيقة تصديقها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

القرار ٣٨-١٣: تشكيل لجنة الملاحة الجوية والاشتراك في أعمالها

حيث تنص المادة ٥٦ من الاتفاقية على أن تتشكل لجنة الملاحة الجوية من تسعة عشر عضواً يعيّنهم المجلس من أشخاص ترشحهم الدول الأعضاء، دون أي تمييز بين جنسيات المرشحين وما إذا كان ينبغي تقديم الترشيحات من دول أعضاء في المجلس أو غير أعضاء؛

وحيث يعتبر ضرورياً أن يحظى هؤلاء الأعضاء ليس بالمؤهلات المهنية فحسب وإنما تكون لديهم القدرة أيضاً على تكريس وقتهم كاملاً لأداء مسؤولياتهم؛

وحيث تودّ الجمعية العمومية أن تُتاح أمام جميع الدول الأعضاء المعنية فرصة المشاركة إلى أقصى حد ممكن في أعمال لجنة الملاحة الجوية؛

وحيث يمكن تحقيق الأهداف المذكورة أعلاه على نحو يتسق مع متطلبات الاتفاقية، عن طريق تبني الإجراءات المناسبة من قبل المجلس؛

فإن الجمعية العمومية

- ١- **تقرر تكليف** المجلس بأن يسعى، في كل مرة يلزم فيها تعيين أعضاء جدد في لجنة الملاحة الجوية، إلى ضمان الحصول على ترشيحات من جميع الدول الأعضاء لاختيار تسعة عشر عضواً من بينها للجنة؛
- ٢- **تحث** جميع الدول الأعضاء، وخصوصاً الدول غير الممثلة في المجلس، على بذل المزيد من الجهد لتقديم مرشحين لعضوية اللجنة؛
- ٣- **توصي** المجلس بأن لا يعيّن أكثر من مرشح واحد من أي دولة عضو وأن يراعي بشكل كامل أن الهدف المنشود هو تمثيل كل منطقة من مناطق العالم؛
- ٤- **توصي** المجلس بأن يتخذ خطوات لضمان وتشجيع مشاركة كل دولة عضو في أعمال اللجنة إلى أقصى حد ممكن؛
- ٥- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل القرار ٢٢-٤.

القرار ٢٧-٢: تعديل المادة ٥٦ من اتفاقية الطيران المدني الدولي

إن الجمعية العمومية:

إذ تلاحظ أن الدول المتعاقدة ترغب عموماً في زيادة عدد أعضاء لجنة الملاحة الجوية.

وإذ تعتبر أنه من الملائم زيادة عدد أعضاء تلك الهيئة من ١٥ عضواً إلى ١٩ عضواً.

وإذ تعتبر أنه من الضروري، تحقيقاً للغرض المذكور أعلاه، إجراء تعديل لاتفاقية الطيران المدني الدولي المبرمة في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر ١٩٤٤.

١- **تعتمد**، وفقاً لأحكام المادة ٩٤(أ) من الاتفاقية المذكورة أعلاه التعديل المقترح التالي للاتفاقية المذكورة:

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

٢- **تحدد** بـ ١٠٨ عدد الدول المتعاقدة التي يلزم تصديقها على التعديل المقترح المذكور أعلاه لكي يصبح نافذاً، وذلك وفقاً لأحكام المادة ٩٤(أ) من الاتفاقية المذكورة.

٣- **تقرر** أن يقوم الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بإعداد بروتوكول باللغات الانجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية، بحيث تكون كلها متساوية في الحجية، يتضمن التعديل المقترح المذكور أعلاه والأحكام الواردة أدناه:

(أ) يوقع رئيس الجمعية العمومية وأمينها العام على البروتوكول.

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

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

(د) يصبح البروتوكول نافذاً بالنسبة للدول التي صدقت عليه في تاريخ إيداع وثيقة التصديق الثامنة بعد المائة.

(هـ) يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول المتعاقدة بتاريخ إيداع كل تصديق على البروتوكول.

(و) يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول الأطراف في الاتفاقية المذكورة بتاريخ دخول البروتوكول حيز النفاذ.

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

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

إن الجمعية العمومية

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

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

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

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

- ١- تقرّ وفقاً لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة أعلاه التعديل المقترح التالي على الاتفاقية المذكورة:
"في المادة ٥٦ من الاتفاقية تحل عبارة "واحد وعشرين عضواً" محل عبارة "تسعة عشر عضواً".
 - ٢- تحدّد بمائة وثمان وعشرين عدد الدول المتعاقدة التي يلزم تصديقها على التعديل المقترح المذكور أعلاه لكي يصبح نافذاً، وذلك وفقاً لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة؛
 - ٣- تقرّر أن تقوم الأمانة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي بإعداد بروتوكول باللغات العربية والصينية والإنجليزية والفرنسية والروسية والإسبانية، بحيث يكون كل منها متساوياً في الحجية، متضمناً التعديل المقترح المذكور أعلاه ومتضمناً الأحكام الواردة أدناه؛
- أ) يوقع رئيس الجمعية العمومية وأمينتها العامة على البروتوكول؛
 - ب) يفتح باب التصديق على البروتوكول من جانب أي دولة تكون قد صدقت على "اتفاقية الطيران المدني الدولي" المذكورة أو تكون قد انضمت إليها؛
 - ج) تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي؛
 - د) يصبح البروتوكول نافذاً بالنسبة للدول التي صدقت عليه في تاريخ إيداع وثيقة التصديق المائة والثامنة والعشرين؛
 - هـ) تقوم الأمانة العامة فوراً بإخطار جميع الدول المتعاقدة الأطراف في الاتفاقية بتاريخ إيداع كل تصديق على البروتوكول؛
 - و) تقوم الأمانة العامة فوراً بإخطار جميع الدول المتعاقدة الأطراف في الاتفاقية المذكورة أو الموقعة عليها بتاريخ دخول البروتوكول حيز النفاذ؛
 - ز) يسري مفعول البروتوكول بالنسبة لأي دولة متعاقدة تصدق عليه بعد التاريخ المشار إليه أعلاه عند إيداع وثيقة تصديقها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

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

إن الجمعية العمومية:

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

- ١- **توصي** جميع الدول المتعاقدة بأن تقوم بالتصديق في أسرع وقت ممكن على تعديل المادة ٥٦ من "اتفاقية الطيران المدني الدولي"؛
- ٢- **تكلف** الأمانة العامة بتوجيه عناية الدول المتعاقدة إلى هذا القرار في أسرع وقت ممكن.

القرار ٧-٥: الدستور المنقح للجنة القانونية

تقرر الجمعية العمومية:

أن **تعتمد** بموجب هذا دستور اللجنة القانونية الذي يرد نصه أدناه والذي يلغي الدستور الذي اعتمدته الجمعية العمومية في دورتها الأولى (القرار ١-٤٦) ويحل محله.

دستور اللجنة القانونية

- ١- " تكون اللجنة القانونية (المشار إليها فيما بعد باسم "اللجنة") لجنة دائمة من لجان المنظمة، من إنشاء الجمعية العمومية وتكون مسؤولة أمام المجلس، مع مراعاة الاستثناءات المحددة أدناه.
- ٢- تكون واجبات ووظائف اللجنة كما يلي:
 - (أ) أن تقدم المشورة إلى المجلس، بناء على طلبه، حول المسائل المتعلقة بتفسير وتعديل اتفاقية الطيران المدني الدولي.
 - (ب) أن تدرس المسائل الأخرى المتعلقة بقانون الجو الدولي العام التي يحيلها المجلس أو الجمعية العمومية إليها، وأن تقدم توصياتها بشأن تلك المسائل.
 - (ج) أن تقوم، بناء على تعليمات من الجمعية العمومية أو المجلس، أو بمبادرة خاصة منها بشرط الحصول على موافقة مسبقة من المجلس، بدراسة المشاكل المتعلقة بقانون الجو الخاص التي تهم الطيران المدني الدولي، وأن تعد مسودات اتفاقيات قانون الجو الدولية، وأن تقدم التقارير والتوصيات في هذا الصدد.
 - (د) أن تقدم إلى المجلس توصياتها بخصوص تمثيل الدول غير المتعاقدة والمنظمات الدولية الأخرى في دورات اللجنة، وبخصوص تنسيق أعمال اللجنة مع أعمال الهيئات التمثيلية الأخرى بالمنظمة والأمانة العامة، وبخصوص المسائل الأخرى التي من شأنها أن تساهم في تحقيق فاعلية أعمال المنظمة.

- ٣- تتكوّن اللجنة من خبراء قانونيين تعينهم الدول المتعاقدة كممثلين لها، ويكون الاشتراك فيها مفتوحاً لكل الدول المتعاقدة.
- ٤- يكون لكل دولة متعاقدة ممثلة في اجتماعات اللجنة صوت واحد.
- ٥- تحدد اللجنة، بموافقة المجلس، البرنامج العام لأعمالها ومشروع جدول الأعمال لكل دورة من دوراتها، على أن يكون مفهوماً أن باستطاعة اللجنة أن تعدل، خلال أية دورة من دوراتها، مشروع جدول الأعمال لتحسين تصريف أعمالها بما يمتشي وأحكام هذا الدستور. وتُعقد دورات اللجنة في الأماكن والمواعيد التي يحددها المجلس أو يوافق عليها.
- ٦- تعتمد اللجنة نظامها الداخلي. ويخضع هذا النظام الداخلي، كما يخضع أي تعديل عليه يمس العلاقات بين اللجنة وهيئات المنظمة الأخرى أو دول أو منظمات أخرى، لموافقة المجلس.
- ٧- تنتخب اللجنة أعضاء هيئتها الرئاسية.
- ٨- للجنة أن تكون لجاناً فرعية تعقد اجتماعاتها إما في نفس فترة انعقاد اللجنة، وإما في المواعيد والأماكن التي تحددها اللجنة، بشرط موافقة المجلس."

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

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

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

و

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

وتسليم بالمساهمة الكبيرة التي تُقدّمها اللجنة القانونية التابعة للإيكاف، بدعم قوي من الأمانة العامة للإيكاف، 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 على ضمان أن تواصل اللجنة القانونية التابعة للإيكاف الاضطلاع بدور هام في التصديّ للتحديات المستمرة التي تهم أوساط قانون الجو الدولي؛

فإن الجمعية العمومية:

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

- ٢- وتشدد على الدور الأساسي الذي تضطلع به اللجنة القانونية التابعة للإيكاف في تطوير وتدوين قانون الجو الدولي منذ إنشائها في عام ١٩٤٧؛
- ٣- وثنوه بالمساهمين العديدين في أعمال اللجنة القانونية التابعة للإيكاف، بمن فيهم ممثلو الدول الأعضاء في الإيكاف 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 التابعة للإيكاف وإدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية لدورهم الداعم؛
- ٤- وتؤكد مجدداً ضرورة أن تواصل اللجنة القانونية التابعة للإيكاف 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 الإيكاف 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 للإيكاف بهدف الإسهام في تطوير وتدوين قانون الجو الدولي لصالح جميع أمم العالم وشعوبها.

**القرار ٨-١: تعديلات على المواد ٤٨ (أ) و ٤٩ (هـ) و ٦١ من الاتفاقية
(وتيرة انعقاد دورات الجمعية العمومية)**

- لما كانت المادة ٤٨ (أ) من اتفاقية الطيران المدني الدولي، الموقع عليها في شيكاغو في السابع من ديسمبر ١٩٤٤، تقضي بانعقاد الجمعية العمومية سنوياً.
- ولما كان من المرغوب فيه إعطاء المنظمة بعض المرونة بما يسمح بخفض وتيرة دورات الجمعية العمومية، إذا بدا ذلك الخفض مستحسنًا.
- ولما كان من الضروري إدخال تعديل على الاتفاقية المذكورة من أجل الغرض المذكور أعلاه.
- ولما كان أي تعديل مقترح يجب، طبقاً للمادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية، أن يحظى بموافقة ثلثي الأصوات في الجمعية العمومية، ويبدأ نفاذه بالنسبة للدول التي تكون قد صدقت عليه اعتباراً من تاريخ التصديق عليه بواسطة عدد من الدول المتعاقدة تقررر الجمعية العمومية، ولا يقل هذا العدد عن ثلثي مجموع عدد الدول المتعاقدة.
- فإن الجمعية العمومية تعتمد، وفقاً لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة، مشروع التعديلات التالية على تلك الاتفاقية:
- ١- في المادة ٤٨ (أ)، تحل عبارة "مرة على الأقل كل ثلاث سنوات" محل كلمة "سنوياً"
- ٢- في المادة ٤٩ (هـ)، تحل عبارة "ميزانيات سنوية" محل "ميزانية سنوية".
- ٣- وفي المادة ٦١، يحل التعبير "ميزانيات سنوية" و"بالتصويت على الميزانيات" محل "ميزانية سنوية" و"بالتصويت على الميزانية" على التوالي.
- تحدد باثنين وأربعين عدد الدول المتعاقدة التي يلزم تصديقها على التعديل المقترح المذكور أعلاه لكي يصبح نافذاً.

تقرر:

- ١- أن يقوم الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بإعداد بروتوكول باللغات الانجليزية والفرنسية والاسبانية، بحيث يكون كل منها متساويا في الحجية، متضمنا التعديل المقترح المذكور أعلاه.
 - ٢- يوقع رئيس الجمعية العمومية وأمينها العام على البروتوكول.
 - ٣- يفتح باب التصديق على البروتوكول من جانب أية دولة تكون قد صدقت على اتفاقية الطيران المدني الدولي المذكورة أو تكون قد انضمت إليها.
 - ٤- أن ترسل نسخ معتمدة من البروتوكول لجميع الدول الأطراف في الاتفاقية المذكورة أو الموقعة عليها.
 - ٥- تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي.
 - ٦- يصبح البروتوكول نافذا بالنسبة للدول التي صدقت عليه، في تاريخ إيداع وثيقة التصديق الثانية والأربعين.
 - ٧- يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول المتعاقدة بتاريخ إيداع كل تصديق على البروتوكول.
 - ٨- يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول الأطراف في الاتفاقية المذكورة بتاريخ دخول البروتوكول حيز النفاذ.
 - ٩- يسري مفعول البروتوكول بالنسبة لأية دولة متعاقدة تصدق عليه بعد التاريخ المشار إليه أعلاه، عند إيداع وثيقة تصديقها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.
- توصي بأن تتخذ كل الدول المتعاقدة خطوات عاجلة للتصديق على التعديلات المذكورة آنفاً.

القرار ١٤-٥: بروتوكول بخصوص تعديل المادة ٤٨ (أ) من اتفاقية الطيران المدني الدولي

إن الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي:

وقد اجتمعت في دورتها الرابعة عشرة، في روما، في اليوم الحادي والعشرين من أغسطس سنة ١٩٦٢.

وإذ أحاطت علما بالرغبة العامة للدول المتعاقدة في زيادة العدد الأدنى للدول المتعاقدة التي قد تطلب عقد اجتماعات غير عادية للجمعية العمومية، والذي يبلغ عشرة في الوقت الحاضر.

وإذ ترى أنه من الملائم زيادة العدد المذكور إلى خمس العدد الإجمالي للدول المتعاقدة.

ولما كان من الضروري، تحقيقاً للغرض المذكور أعلاه، تعديل اتفاقية الطيران المدني الدولي المبرمة في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر ١٩٤٤.

اعتمدت في اليوم الرابع عشر من سبتمبر ١٩٦٢، وفقاً لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة، التعديل المقترح التالي للاتفاقية المذكورة:

"في المادة ٤٨ (أ) من الاتفاقية، تحذف الجملة الثانية ويحل محلها: 'ويجوز أن تعقد دورة غير عادية للجمعية العمومية في أي وقت بناء على دعوة من المجلس أو بناء على طلب ما لا يقل عن خمس العدد الإجمالي للدول المتعاقدة، ويقدم ذلك الطلب إلى الأمين العام'."

حددت بستة وستين عدد الدول المتعاقدة التي يلزم تصديقها على التعديل المقترح المذكور أعلاه لكي يصبح نافذاً، وذلك وفقاً لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة.

قررت أن يقوم الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بإعداد بروتوكول باللغات الانجليزية والفرنسية والاسبانية، بحيث يكون كل منها متساويا في الحجية، متضمنا التعديل المقترح المذكور أعلاه ومتضمنا الأحكام الواردة أدناه.

وبالتالي، وبناء على قرار الجمعية العمومية المذكور آنفا.

قام الأمين العام للمنظمة بإعداد هذا البروتوكول.

يفتح باب التصديق على هذا البروتوكول من جانب أية دولة تكون قد صدقت على اتفاقية الطيران المدني الدولي المذكورة أو تكون قد انضمت إليها.

تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

يصبح البروتوكول نافذا بالنسبة للدول التي صدقت عليه في تاريخ إيداع وثيقة التصديق السادسة والستين.

يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول المتعاقدة بتاريخ إيداع كل تصديق على البروتوكول.

يقوم الأمين العام فوراً بإخطار الدول الأطراف في الاتفاقية المذكورة أو الموقعة عليها بتاريخ دخول البروتوكول حيز النفاذ.

بالنسبة لأية دولة متعاقدة تصدق على البروتوكول بعد التاريخ المشار إليه أعلاه، يدخل البروتوكول حيز النفاذ بعد إيداع وثيقة تصديقها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

إثباتاً لما تقدم، يوقع رئيس وأمين عام الدورة الرابعة عشرة للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي على هذا البروتوكول، بناء على السلطة المخولة لهما من الجمعية العمومية.

حرر في روما في اليوم الخامس عشر من سبتمبر ١٩٦٢ في وثيقة واحدة باللغات الانجليزية والفرنسية والاسبانية، وحجبتها الرسمية جميعاً واحدة. ويظل هذا البروتوكول مودعا في محفوظات منظمة الطيران المدني الدولي، ويقوم الأمين العام للمنظمة بإرسال نسخ معتمدة منه إلى جميع الدول الأطراف أو الدول الموقعة على اتفاقية الطيران المدني الدولي المذكورة آنفا.

النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية

— القرارات ١٢-٦ و ١٢-٤ و ١٤-١

— مقررات صادرة عن الجمعية العمومية في دوراتها رقم ١٢ و ١٦ و ١٨ و ٢١ و ٢٢ و ٢٥ و ٣٦ (انظر تقرير اللجنة التنفيذية عن كل دورة من تلك الدورات)

ملاحظة: نص النظام الداخلي والتعديلات التي أدخلت عليه غير وارد في هذه الوثيقة. وتظهر الطبعة الجارية للنظام

الداخلي الدائم للجمعية العمومية في الوثيقة Doc 7600.

المقرر ٢٢: النص الروسي للنظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية

(انظر الوثيقة 9210 A22-EX Doc، الصفحة ٣٧، الفقرة ١٣:١)

المقرر ٢٥: النص العربي للنظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية

(انظر الوثيقة Doc 9437 A25-Res., P-Min., الصفحة ٢٢، الفقرة ٩)

القرار ١٦-١٣: وتيرة انعقاد الدورات العادية للجمعية العمومية ومكان انعقادها

لما كانت الجمعية العمومية قد استعرضت القرارين ٤-٦ (الجملة الثانية من الفقرة الرابعة من المنطوق) و ١٤-٤، وقررت، وفقا للقرار ١٥-٢، ضمهما ثم إلغاهما.

فإن الجمعية العمومية تقرر اعتبار وتيرة انعقاد الدورات العادية للجمعية العمومية مرة كل ثلاث سنوات على أنها العرف المعتاد للمنظمة، مع جواز انعقاد دورات عادية بينية بقرار من الجمعية العمومية أو المجلس. وعلى المجلس أن يبحث بعناية مقترحات الدول المتعاقدة أو دعواتها بعقد الدورات العادية الدورية للجمعية العمومية خارج مقر المنظمة، آخذا في الحسبان الفوائد التي تعود من جراء ذلك على المنظمة وعلى الدول المتعاقدة، وطبيعة العروض المقدمة لتحمل كل التكاليف الإضافية على المنظمة أو جزء من تلك التكاليف، فضلا عن جميع الاعتبارات الملائمة.

المقرر ٢٢: إمكانية إنشاء نظام للتناوب بالنسبة لأماكن انعقاد الدورات العادية للجمعية العمومية في مختلف مناطق الأيكاو

(انظر الوثيقة 9210 A22-EX, Doc، الصفحة ١٢، الفقرة ١١:٧)

القرار ٢٣-١: تخويل المجلس سلطة العمل كهيئة تحكيمية

لما كانت الاتفاقية المؤقتة للطيران المدني الدولي تنص، في الفقرة ٦ (٨) من المادة الثالثة، على أن إحدى وظائف المجلس هي كما يلي:

"أن يعمل، بناء على طلب صريح من كل الأطراف المعنية، كهيئة تحكيمية للبت فيما يعرض عليه من خلافات تنشأ بين الدول الأعضاء بصدد شؤون الطيران المدني الدولي. ويجوز للمجلس أن يقدم تقريراً استشاري، أو يمكن للأطراف المعنية، إذا ما قررت ذلك صراحة، أن تلزم نفسها مقدماً بقبول قرار المجلس. وتحدد الإجراءات التي تحكم مداولات التحكيم بالاتفاق بين المجلس وجميع الأطراف المعنية".

لما كانت اتفاقية الطيران المدني الدولي لا تحتوي على نص كهذا، وأن صلاحية مجلس المنظمة في تسوية المنازعات، كما حددت له في المادة ٨٤ من الاتفاقية، تقتصر على اتخاذ قرارات بشأن الخلافات حول تفسير أو تطبيق الاتفاقية وملاحقتها.

لذلك، فإن الجمعية العمومية الأولى تقرر الآتي:

- ١- إلى حين انتهاء المنظمة من إجراء مناقشة جديدة لوسائل معالجة المنازعات الدولية في مجال الطيران المدني واتخاذ قرار نهائي بشأن تلك الوسائل، أن تخول المجلس سلطة العمل كهيئة تحكيمية للبت فيما يعرض عليه من خلافات تنشأ بين الدول المتعاقدة بصدد شؤون الطيران المدني الدولي، عندما تقدم إليه كل الأطراف في تلك الخلافات طلبا صريحا بذلك.
- ٢- أن تخول المجلس، في تلك الحالات، السلطة لأن يقدم تقريراً استشارياً، أو أن يصدر قراراً ملزماً للأطراف، إذا قررت الأطراف صراحة أن تلتزم مقدماً بقبول قرار المجلس باعتباره قراراً إلزامياً.
- ٣- وأن تحدد الإجراءات التي تحكم مداولات التحكيم بالاتفاق بين المجلس وكل الأطراف المعنية.

**القرار ٣-٥: تفويض السلطة للمجلس لإصدار دعوات للدول
غير المتعاقدة والمنظمات الدولية للاشتراك في دورات
الجمعية العمومية القادمة**

تقرر الجمعية العمومية، في دورتها الخامسة:

أن تفوض المجلس، بموجب هذا، سلطة دعوة الدول غير المتعاقدة والمنظمات الدولية العامة والخاصة لحضور دورات الجمعية العمومية القادمة، ويجوز للمجلس حسب تقديره، أن يفوض بدوره هذه السلطة إذا ما رأى ذلك.

القرار ٨-٤: تعديل المادة ٤٥ من الاتفاقية (المقر الدائم للمنظمة)

لما كانت المادة ٤٥ من اتفاقية الطيران المدني الدولي، الموقعة في شيكاغو في ٧ ديسمبر ١٩٤٤، تنص على أن المقر الدائم للمنظمة يعين في آخر انعقاد للجمعية العمومية المؤقتة للمنظمة المؤقتة للطيران المدني الدولي.

ولما كانت الجمعية العمومية المؤقتة المذكورة قد اتخذت، بموجب أحكام تلك المادة، قراراً في هذا الصدد في اليوم السادس من يونيو ١٩٤٦، عينت فيه، بالفعل، مدينة مونتريال باعتبارها المقر الدائم للمنظمة.

ولما كانت الجمعية العمومية ترى أنه قد تنشأ ظروف تجعل من المرغوب فيه نقل المقر الدائم للمنظمة إلى مكان آخر بصفة أخرى غير الصفة المؤقتة.

وإذ تعتبر أن هذا النقل لا يمكن تنفيذه بدون تعديل الاتفاقية.

ولما كانت الجمعية العمومية ترى وجوب تعديل الاتفاقية لكفالة نقل المقر الدائم دونما تأخير مفرط، إذا ما نشأت الضرورة لذلك.

لذلك توافق الجمعية العمومية على التعديل المقترح الآتي للاتفاقية المذكورة: في نهاية المادة ٤٥ من الاتفاقية توضع فاصلة مكان النقطة، ويضاف الآتي: "وخلافا للتغيير المؤقت، يكون التغيير بقرار من الجمعية العمومية، وهذا القرار يجب أن يحوز على عدد الأصوات الذي تحدده الجمعية العمومية. ويشترط ألا يقل هذا العدد عن ثلاثة أخماس المجموع الكلي للدول المتعاقدة."

تحدد بإثنين وأربعين عدد الدول المتعاقدة التي يلزم تصديقها على التعديل المقترح المذكور أعلاه لكي يصبح نافذا.

تقرر:

- ١- أن يقوم الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بإعداد بروتوكول باللغات الانجليزية والفرنسية والاسبانية، بحيث يكون كل منها متساويا في الحجية، متضمنا التعديل المقترح المذكور أعلاه.
 - ٢- يوقع رئيس الجمعية العمومية وأمينها العام على البروتوكول.
 - ٣- يفتح باب التصديق على البروتوكول من جانب أية دولة تكون قد صدقت على اتفاقية الطيران المدني الدولي المذكورة أو تكون قد انضمت إليها.
 - ٤- أن ترسل نسخ معتمدة من البروتوكول لجميع الدول الأطراف في الاتفاقية المذكورة أو الموقعة عليها.
 - ٥- تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي.
 - ٦- يصبح البروتوكول نافذا بالنسبة للدول التي صدقت عليه في تاريخ إيداع وثيقة التصديق الثانية والأربعين.
 - ٧- يقوم الأمين العام فورا بإخطار جميع الدول المتعاقدة بتاريخ إيداع كل تصديق على البروتوكول.
 - ٨- يقوم الأمين العام فورا بإخطار جميع الدول الأطراف في الاتفاقية المذكورة أو الموقعة عليها بتاريخ دخول البروتوكول حيز النفاذ.
 - ٩- بالنسبة لأية دولة متعاقدة تصدق على البروتوكول بعد التاريخ المشار إليه أعلاه، يدخل البروتوكول حيز النفاذ عند إيداع وثيقة تصديقها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.
- توصي بأن تتخذ جميع الدول المتعاقدة إجراءات عاجلة للتصديق على التعديل المذكور آنفا.

القرار ٨-٥: بحث الاقتراحات الرامية إلى نقل المقر الدائم للمنظمة

لما كانت الجمعية العمومية قد وافقت في دورتها الحالية على تعديل للمادة ٤٥ من الاتفاقية، والذي يسمح، لدى دخوله حيز النفاذ، بنقل المقر الدائم للمنظمة بقرار من الجمعية العمومية يحوز على موافقة عدد الأصوات الذي تحدده الجمعية العمومية، بحيث يشترط ألا يقل هذا العدد عن ثلاثة أخماس المجموع الكلي للدول المتعاقدة.

ولما كان من الأهمية بمكان أن تعطي الفرصة الكاملة لجميع الدول المتعاقدة لإجراء دراسة متأنية لأي اقتراح بنقل المقر الدائم للمنظمة.

فإن الجمعية العمومية تقرر:

إن أي اقتراح بنقل المقر الدائم للمنظمة يجب ألا يبحث في أية دورة من دورات الجمعية العمومية مستقبلاً إلا إذا تم إخطار جميع الدول المتعاقدة بذلك الاقتراح، مصحوباً بجميع المستندات ذات الصلة به، قبل افتتاح تلك الدورة للجمعية العمومية بما لا يقل عن ١٢٠ يوماً.

القرار ٤١-٢٣: زيادة كفاءة وفعالية المنظمة

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

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

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

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

١- **تعرب عن تقديرها للمجلس وللأمين العام على التقدم المحرز في وضع خطة أعمال الإيكو 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 مساعيه الرامية إلى انتقال الإيكو نحو نهج الإدارة القائمة على النتائج وإنشاء آلية للإشراف تشمل إجراء استعراض سنوي للتقدم المحرز؛**

٣- تكليف 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- تكليف 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 وفعالية المنظمة".

المرفق

قائمة من الاعتبارات لجعل الإيكو أكثر كفاءة وفعالية

عملية التخطيط المنتظمة (الفقرة ٣ (ب) من منطوق هذا 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 الإيكو ؛ 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 تفادي الازدواج في التقارير، وتفادي النظر في الوثيقة الواحدة في هيئات مختلفة، ما لم يكن ذلك ضرورياً؛

عملية مراجعة خطة الأعمال (الفقرة ٣ ج) من منطوق هذا 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 هذا 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 سنُتاح 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 هذا 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، وكذلك العالمية والاقليمية) 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) ترشيد الجداول الزمنية والوثائق وتقليل مدة عقد اجتماعات الإيكاو بوجه عام؛
- (ح) النظر في مدى استصواب وجدوى الاستعانة بخبرات خارجية حسب الاقتضاء للمساعدة في تنفيذ أي من المهام المذكورة أعلاه.

القرار ٣٢-١: تحسين انتاجية المنظمة (التدابير اللازمة لمواصلة التحسينات في الفترة الثلاثية ١٩٩٩-٢٠٠١ وما بعدها)

لما كانت الإيكاو قد أدت مهامها لأكثر من ٥٠ عاماً بكفاءة وفاعلية وفقاً للباب الثاني من اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو).

ولما كانت الأهداف الأساسية للمنظمة المذكورة في المادة الرابعة والأربعين من اتفاقية شيكاغو ومهام المجلس المذكورة في تلك الاتفاقية، لا سيما في مادتيها الرابعة والخمسين والخامسة والخمسين، لا تزال على أقصى قدر من الأهمية.

ولما كانت المنظمة تواجه تحديات جديدة وسريعة التطور في المجالات التكنولوجية والاقتصادية والاجتماعية والقانونية.

ولما كانت طريقة التصدي لهذه التحديات ستحسم مستوى سلامة الطيران المدني الدولي.

ولما كانت الحاجة تقضي بأن تتصدى الإيكاو لهذه التحديات بفاعلية في نطاق القيود التي تعمل المنظمة في ظلها.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تعرب عن تقديرها للمجلس والأمين العام على التقدم المحرز في تنفيذ القرار ٣١-٢ عن تحسين انتاجية المنظمة.
- ٢- تؤيد القرارات التي اتخذها المجلس بالفعل في هذا الصدد.
- ٣- تكلف المجلس والأمين العام، كلا في مجال اختصاصه وفي حدود الميزانية التي اعتمدها الجمعية العمومية، بما يلي دون أن يتسبب ذلك في إضعاف المنظمة أو يكون له آثار سلبية على أدائها لمهامها:
- (أ) مواصلة العمل الذي يضمن فاعلية الإيكاو في التصدي للتحديات القائمة في قطاع الطيران سريع التغير، وفي النهوض بالسلامة والأمن في جميع أنحاء العالم.

- (ب) تأمين التمويل الكامل والموظفين للبرامج ذات الأولوية العالية التي تؤثر في سلامة جمهور المسافرين.
- (ج) ضمان قيام مكتب تقييم البرامج والتدقيق والمراجعة الادارية بأعماله على النحو المنشود، أي لتحسين إدارة البرامج والشفافية والمساءلة.
- (د) فحص برامج الإيكو بصورة انتقادية لتحديد أولوياتها ومدى مواكبتها للعصر، وإلغاء أو تقليص أنشطة البرامج التي لم تعد لها أولوية في أعمال الإيكو، أو التي يمكن أن تؤديها منظمات أخرى، أو التي يمكن أدائها بالتعاقد الخارجي.
- (هـ) ترشيح فرق الخبراء وتوحيد أعمالها حيثما كان ذلك ممكناً.
- (و) تركيز جهود هذه الفرق على ما يلي:
- (١) تحسين عملية إعداد واعتماد القواعد والتوصيات مع إيلاء الاعتبار الخاص للمتطلبات العالمية والوظيفية والتشغيلية.
- (٢) القيام على أساس منتظم بتقييم نتائج برامج التعاون الفني حتى يمكن تحديد أثرها على تحسين تنفيذ القواعد والتوصيات.

٤- تكلف المجلس بما يلي:

- (أ) أن يواصل تبسيط عمل الجمعية العمومية بالتركيز على تقديم الإرشاد بصدد السياسات وتطوير برامج العمل وتجنب التكرار في جدول أعمالها.
- (ب) أن يركز في برنامج عمله بدرجة أكبر، وبموجب المادتين ٥٤ و ٥٥ من اتفاقية شيكاغو على القرارات الخاصة بسياسات الإيكو، وذلك في المجالات الهامة مثل تنفيذ قرارات الجمعية العمومية، والادارة المالية، واعتماد اصدار القواعد والتوصيات، وتقديم التقارير عن المخالفات إلى الجمعية العمومية، والتحضير للمؤتمرات الدبلوماسية التي تعقد في اطار الإيكو.
- (ج) أن يواصل تقييم طابع وأساليب عمل واجراءات المنظمة وهيئاتها الرئاسية على وجه الخصوص، بما في ذلك مقارنتها مع منظمات الأمم المتحدة المماثلة. مع الاستعانة بهيئة خارجية، مثل وحدة التفتيش المشتركة التابعة للأمم المتحدة، إذا كان ذلك ضروريا وملائماً.
- (د) أن ينظر فيما إذا كان خفض عدد اجتماعات المجلس وهيئاته الفرعية يمكن أن يحقق مكاسب من حيث فاعلية إشراف المجلس على المنظمة ويخفض كذلك من تكاليف الخدمات التي تقدم إلى المجلس.
- (هـ) أن يحدد وفورات التكاليف المحتمل تحقيقها في الأمانة العامة.

٥- تدعو المجلس والأمين العام، كلا في نطاق اختصاصه، إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن يواصل العمل المطلوب في قرار الجمعية العمومية رقم ٣١-٢.
- (ب) أن يوسع نطاق العمل ليشمل بحث أساليب إزالة العوائق أمام تحقيق المزيد من الكفاءة داخل الأمانة العامة.
- (ج) أن يبحث إمكانية إجراء خفض كبير في التكاليف الادارية ضمن ميزانية البرنامج العادي على مدى دورتي الميزانية الثلاثية المقبلتين، مع مراعاة العملية الجارية في الأمم المتحدة والمنظمات الأخرى، وذلك بعد تعريف مكونات التكاليف الإدارية وتكاليف دعم البرنامج في الإيكو.

٦- تدعو الأمين العام إلى ما يلي:

- (أ) أن ينظر فيما إذا كان تنفيذ برنامج لمكافآت وحوافز الموظفين يعد إجراء ملائما واقتصاديا.
- (ب) أن يعزز أداء المكاتب الإقليمية.
- (ج) أن ينظر في إمكانية دمج المكاتب الإقليمية لتحسين تنفيذ البرنامج. وينبغي النظر في هذا الإجراء في ضوء التكنولوجيات الجديدة والأساليب الجديدة لمعالجة المشاكل في مختلف الأقاليم.

٧- تدعو المجلس إلى أن يبلغ الدول بالتقدم المحرز في تنفيذ الفقرات ٣ إلى ٦ من منطوق هذا القرار بحلول ١/٥/٢٠٠٠، وأن يقدم تقريراً كاملاً إلى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية.

القرار ٣٣-٣: تحسين إنتاجية المنظمة (في مواجهة التحديات الجديدة)

لما كان الوضع الراهن الناجم عن أحداث ١١ سبتمبر ٢٠٠١ يفرض على الإيكاو الحاجة إلى التصدي بسرعة وبدون إبطاء للتهديدات والضغوط الجديدة، لتضمن أنها تسهم بفاعلية في سلامة وأمن وكفاءة الرحلات الجوية في جميع أنحاء العالم. وبما أنه لدى الإيكاو هيئات خبراء تتعامل باستمرار مع مسائل السلامة والأمن وتقدم المشورة إلى المجلس وتعمل معه عن كثب. وبما أن مجلس المنظمة جهاز تفاوضي منتخب ومقيم وممثل لجميع أقاليم العالم، الأمر الذي يزيد من تعزيز مشروعيتها. وبما أن مجلس المنظمة جهاز سياسي ذو مشروعية دولية معترف بها لمعالجة مسائل الطيران المدني الدولي. وبما أنه بوسع الدول المتعاقدة أن تمارس سيادتها في ضوء سلطة المجلس ومن خلال آلية تتيح لها المطالبة بمراجعة أي قاعدة قياسية أو توصية جديدة.

فإن الجمعية العمومية:

تكلف المجلس بالبحث عن وسائل تقليص مدة الإجراءات اللازمة لاعتماد وإصدار القواعد والتوصيات التي تعتبر ذات أهمية رئيسية لسلامة وأمن الطيران المدني، كلما كان ذلك ضرورياً.

القرار ١١-١٦: الكفاءة في الإعداد للاجتماعات وفي تصريف أعمالها

إن الجمعية العمومية إذ يثير شاغها تزايد الأعباء الواقعة على عاتق الدول من الوجهة المالية ومن حيث الموظفين، تطلب من المجلس:

١- أن يستمر في دراسته لموضوع زيادة الكفاءة في الإعداد لاجتماعات المنظمة وفي تصريف أعمال تلك الاجتماعات، على سبيل المثال، من خلال إعداد وثائق أكثر إقناعاً وإيجازاً، وتقييد جدول الأعمال فضلاً عن إجراء أي تقليل معقول في عدد الاجتماعات.

٢- وأن يطلب من الدول المتعاقدة أن تتعاون معه في هذا الصدد.

القرار ٣١-١: الشعار الرسمي والختم الرسمي للإيكاو

إن الجمعية العمومية:

وقد نظرت في اقتراح المجلس بشأن شعار وختم الإيكاو.

تقرر أن النموذجين المطبوعين أدناه يمثلان الشعار الرسمي والختم الرسمي لمنظمة الطيران المدني الدولي.

تعلن أن هذا القرار يلغي القرار ٢١-٤ ويحل محله.

الختم الرسمي



الشعار الرسمي



العلاقات مع الدول المتعاقدة

القرار ١٤-١: تحسين الاتصال مع الدول المتعاقدة

لما كان من الضروري تحسين الاتصال بين المنظمة والدول المتعاقدة من أجل تحقيق أهداف المنظمة.

ولما كان المجلس المؤقت قد استرعى انتباه الجمعية العمومية الأولى للمنظمة إلى بعض الخطوات التي يمكن أن تتخذ لتحسين التسهيلات القائمة للاتصال.

ولما كانت هذه التحسينات لا يمكن أن تتحقق إلا بتعاون جميع الدول المتعاقدة، بحيث يتخذ كل منها إجراءات ملائمة داخل إقليمها.

لذلك، فإن الجمعية العمومية الأولى توصي بالآتي:

١- أن تقوم الدول المتعاقدة بتزويد المنظمة بمعلومات كاملة عن الخطوات المتخذة حتى الآن لتوفير تسهيلات الاتصال مع المنظمة.

٢- أن تقوم الدول المتعاقدة داخل إداراتها الوطنية بتعيين موظف أو موظفين يتولون المسؤولية المحددة عن القيام، عند الضرورة، بإنشاء وتنسيق تسهيلات الاتصال مع المنظمة.

٣- أن تقوم الدول المتعاقدة بتزويد المنظمة، في غضون المدد التي يقرها المجلس، بتقارير عن مدى التقدم المحرز في تنفيذ القواعد والتوصيات والإجراءات المعتمدة من جانب المنظمة، أو عن الأسباب التي أدت إلى عدم تنفيذها.

- ٤- أن تقوم الدول المتعاقدة بتزويد المنظمة بالمعلومات والوثائق والمطبوعات التي تطلبها المنظمة، وفقا لأحكام الاتفاقية، دونما تأخير طويل.
- ٥- أن تقوم الدول المتعاقدة بعمل ترتيبات مع المنظمة لإعارة موظفين من إدارتها الوطنية لمقر المنظمة أو مكاتبها الإقليمية، وذلك للحصول على التدريب والخبرة في أنشطة المنظمة.

القرار ٢-٢٦: الاتفاقية العامة بشأن مزايا وحصانات الوكالات المتخصصة وملحق تلك الاتفاقية الخاص بالايكاو

لما كانت المادة ٣٧ من الاتفاقية العامة بشأن مزايا وحصانات الوكالات المتخصصة التي وافقت عليها الدورة الثانية للجمعية العامة للأمم المتحدة تنص على الآتي:

"تصبح هذه الاتفاقية سارية على كل وكالة متخصصة عندما تقوم الوكالة المتخصصة بإرسال النص النهائي للملحق الخاص بها إلى الأمين العام للأمم المتحدة، وإبلاغه بأنها تقبل "البنود القياسية" حسب تعديلها بذلك الملحق، وتتعهد بتنفيذ المواد ٨ و ١٨ و ٢٢ و ٢٣ و ٢٤ و ٣١ و ٣٢ و ٤٢ و ٤٥، وأي أحكام من الملحق".

ولما كان مشروع الملحق الثالث للاتفاقية المذكورة الذي يتعلق بمنظمة الطيران المدني الدولي مقدما كتوصية للمنظمة المذكورة بموجب أحكام المادة ٣٥ من تلك الاتفاقية.

ولما كانت المزايا والحصانات المحددة في الاتفاقية العامة، والمعدلة بالملحق الخاص بالايكاو، تعد ضرورية للمنظمة في أداء وظائفها على نحو فعال.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- توافق على نص الملحق الخاص بالايكاو الذي أوصت به الدورة الثانية للجمعية العامة للأمم المتحدة باعتباره النص النهائي، وهو النص الذي يظهر تحت عنوان الملحق الثالث للاتفاقية العامة المذكورة.
- ٢- تقبل "البنود القياسية" للاتفاقية العامة المذكورة بشأن مزايا وحصانات الوكالات المتخصصة حسب تعديلها بحكم الملحق المذكور.
- ٣- تتعهد بتنفيذ أحكام المواد ٨ و ١٨ و ٢٢ و ٢٣ و ٢٤ و ٣١ و ٣٢ و ٤٢ و ٤٥ والمادة ٢(٣) من الملحق المذكور.
- ٤- تطلب من الأمين العام:
 - أ) أن يرسل نص الملحق المعتمد بموجب الفقرة ١ أعلاه، إلى الأمين العام للأمم المتحدة.
 - ب) أن يبلغ الأمين العام للأمم المتحدة بما يلي:
 - أن المنظمة تقبل "البنود القياسية" حسب تعديلها بحكم الملحق.
 - أن المنظمة تتعهد بتنفيذ أحكام المواد ٨ و ١٨ و ٢٢ و ٢٣ و ٢٤ و ٣١ و ٣٢ و ٤٢ و ٤٥ والمادة ٢(٣) من الملحق.

٥- تكلف الأمين العام، وفقا للمادة ٤٢ من "البنود القياسية"، بإرسال نص الاتفاقية العامة ونص الملحق الخاص بالإيكاو إلى الدول المتعاقدة غير الأعضاء في الأمم المتحدة، ودعوة هذه الدول إلى قبول ما يتعلق منها بالإيكاو، وذلك بإيداع وثيقة قبول هذه الاتفاقية إما لدى الأمين العام للأمم المتحدة وإما لدى الأمين العام للإيكاو.

القرار ٢٧-٢: توصية موجهة للدول المتعاقدة لكي تمنح الإيكاو المزايا والحصانات المنصوص عليها في الاتفاقية العامة بشأن مزايا وحصانات الوكالات المتخصصة والملحق الثالث لتلك الاتفاقية، إلى حين موافقتها الرسمية على تلك الاتفاقية وذلك الملحق

لما كانت الدورة الثانية للجمعية العامة للأمم المتحدة قد رأت أنه من الضروري للوكالات المتخصصة أن تتمتع، في أقرب وقت ممكن، بالمزايا والحصانات الضرورية لأداء وظائفها على نحو فعال.

وبما أنه سيمر وقت طويل بالضرورة قبل أن تدخل الاتفاقية حيز النفاذ تجاه تلك الوكالات.

ولما كانت الدورة الثانية للجمعية العامة للأمم المتحدة قد أوصت الدول الأعضاء بالأمم المتحدة، إلى حين قبولها الرسمي للاتفاقية العامة بشأن مزايا وحصانات الوكالات المتخصصة، بما فيها الملاحق التي تخص كل وكالة، بأن تمنح فوراً وإلى أقصى حد ممكن، المزايا والحصانات المنصوص عليها في الاتفاقية العامة المذكورة وفي ملحقها، إلى الوكالات المتخصصة وإلى الأشخاص الذين يحق لهم التمتع بها بحكم صلتهم بتلك الوكالات "على أساس الفهم بأنه للوكالات المتخصصة أن تتخذ كل الإجراءات الموازية الضرورية بخصوص أعضائها الذين هم غير أعضاء في الأمم المتحدة".

فإن الجمعية العمومية:

توصي الدول المتعاقدة، الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي، بأن تمنح فوراً وإلى أقصى حد ممكن المزايا والحصانات المنصوص عليها في الاتفاقية العامة بشأن مزايا وحصانات الوكالات المتخصصة، بما فيها الملحق الذي يخص الإيكاو، إلى الأشخاص الذين يحق لهم التمتع بها بحكم صلتهم بالإيكاو، وذلك إلى حين قبولها للاتفاقية العامة المذكورة وملحقها المذكور.

القرار ٢٦-٣: اتفاقية المزايا والحصانات للوكالات المتخصصة

لما كانت الجمعية العمومية قد قبلت بموجب القرار ٢٦-٢ /اتفاقية المزايا والحصانات للوكالات المتخصصة.

ولما كانت الجمعية العمومية قد أوصت الدول المتعاقدة بموجب القرار ٢٧-٢ بأن تبادر على الفور، وبقدر ما يمكن في هذا الصدد إلى منح منظمة الطيران المدني الدولي ومن يستحق ذلك بحكم صلاته بالمنظمة حق الاستفادة من المزايا والحصانات الممنوحة في الاتفاقية المذكورة.

ولما كانت بعض الدول المتعاقدة لم تصبح بعد أطرافاً في الاتفاقية المذكورة.

ولما كانت الجمعية العامة للأمم المتحدة قد جددت في القرار رقم ٢٧/٣٩ الصادر في ١٩٨٤/١١/٣٠ طلبها السابق ذكره في القرار ٢٣٩ج(٣) في ١٩٤٨/١١/١٨، إلى الدول الأعضاء التي لم تنفذ ذلك الطلب باتخاذ الإجراء الضروري لإعفاء مواطنيها الموظفين بالأمم المتحدة من ضرائب الدخل الوطنية فيما يتعلق بمرتباتهم ومكافآتهم المدفوعة لهم من الأمم المتحدة.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحث كل الدول المتعاقدة على اتخاذ الخطوات للانضمام إلى اتفاقية المزايا والحصانات للوكالات المتخصصة، إذا لم تكن قد فعلت ذلك.
- ٢- تحث كل الدول المتعاقدة على اتخاذ كل ما في مقدورها من تدابير لتطبيق مبادئ الاتفاقية المذكورة.
- ٣- تطلب إلى الأمين العام أن يسترعي اهتمام كل الدول المتعاقدة إلى هذا القرار.
- ٤- تطلب إلى المجلس أن يرفع تقريراً إلى الدورة العادية التالية للجمعية العمومية بشأن تنفيذ هذا القرار.

القرار ٣٣-٥: إقرار اتفاقية فيينا لعام ١٩٨٦ بشأن قانون المعاهدات بين الدول والمنظمات الدولية أو فيما بين المنظمات الدولية

لما كانت اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات بين الدول والمنظمات الدولية أو فيما بين المنظمات الدولية قد أقرت في ١٩٨٦/٣/٢١ في مؤتمر عقده الجمعية العامة للأمم المتحدة .

ولما كانت المادة ٨٣ من تلك الاتفاقية قد نصت على أنها خاضعة للتصديق من قبل الدول وللإقرار الرسمي من قبل المنظمات الدولية.

ولما كانت تلك الاتفاقية موقعة بالنيابة عن الإيكافو من قبل رئيس المجلس في ١٩٨٧/٦/٢٩.

ولما كانت الجمعية العامة للأمم المتحدة قد شجعت الدول، ضمن جملة أمور وبموجب قرارها ١٠٠/٥٣ (عقد الأمم المتحدة للقانون الدولي) على النظر في التصديق على الاتفاقية والانضمام إليها، وشجعت المنظمات الدولية على إيداع وثائق الإقرار الرسمي بها، وشجعت المنظمات الأخرى التي يحق لها الانضمام إلى الاتفاقية أن تبادر إلى الانضمام إليها في وقت مبكر.

ولما كانت هذه الجمعية العمومية تعتبر تلك الاتفاقية تضيف المزيد من الإيضاح واليقين إلى النظام القانوني الذي يحكم العلاقات التعاقدية بين الإيكافو والدول أو بين الإيكافو وغيرها من المنظمات الدولية الأطراف في تلك الاتفاقية، بما يعزز بالتالي عمل المنظمة.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تقرر أنه ينبغي للإيكافو أن تقرر رسمياً باتفاقية فيينا لقانون المعاهدات بين الدول والمنظمات الدولية أو فيما بين المنظمات الدولية (لعام ١٩٨٦).
- ٢- ترخص لرئيس المجلس بأن يوقع على وثيقة إقرار رسمي للاتفاقية يتم إيداعها بالنيابة عن الإيكافو.
- ٣- تحث الدول التي لم تصدق على الاتفاقية على القيام بذلك حتى يسري مفعولها في أقرب فرصة ممكنة.

القرار ١٥-١: سياسة الإعلام في الايكاو

لما كان من المعترف به أن منظمة الطيران المدني الدولي تعتمد في استمرار وجودها على المشاركة الفعالة من جانب الدول المتعاقدة، وأن هذه المشاركة تعتمد، بدورها، على تأييد الرأي العام في الدول المتعاقدة إلى حد كبير.

ولما كان المجلس المؤقت لم ينفذ على نحو كامل التوصية المتضمنة في القرار رقم ١٤ الصادر عن الجمعية العمومية المؤقتة في دورتها الأولى، والذي يقضي بإنشاء وحدة خاصة للإعلام تكون مهمتها نشر المعلومات عن نشاطات المنظمة في العالم أجمع.

ولما كانت الجمعية العمومية للمنظمة قد وافقت في دورتها الأولى على اتفاق مع الأمم المتحدة، على أمل أن تقدم الأمم المتحدة بموجبه يد المساعدة في تنفيذ أي برنامج تعتمد المنظمة في مجال الإعلام.

ولما كانت الأمم المتحدة ستحتاج في تحقيق ذلك الغرض إلى التعاون الكامل من جانب وحدة الإعلام التابعة للايكاو.

لذلك، فإن الجمعية العمومية تقرر الآتي:

- (أ) أن تكون سياسة المنظمة في مجال الإعلام موجهة في المقام الأول لإعلام الشخصيات والجماعات المهمة اهتماما مباشرا بالطيران المدني الدولي ونشاطات المنظمة وأهدافها على أساس منظم، وأن تكون موجهة في المقام الثاني إلى عامة الجمهور في الدول المتعاقدة ككل لتحقيق أوسع نطاق من الإعلام لنشاطات المنظمة، وذلك في حدود الإمكانيات المالية وبالتعاون إلى أقصى حد ممكن مع إدارات العلاقات العامة للأمم المتحدة.
- (ب) أن تشارك المكاتب الإقليمية في برنامج الإعلام بالقدر الذي لا يؤثر على أداء واجباتها الأساسية المرتبطة بشؤون الملاحة الجوية، ولا يؤدي إلى زيادة في أعداد موظفيها.
- (ج) أن تستغل إلى الحد الأقصى، في تنفيذ الفقرتين (أ) و (ب)، خدمات الموظفين المسؤولين في مختلف الدول المتعاقدة عن أمور الإعلام بمجال الطيران المدني.

القرار ١٩-١: إسقاط طائرة مدنية ليبية بواسطة مقاتلات اسرائيلية في

٢١ فبراير ١٩٧٣

إن الجمعية العمومية:

وقد نظرت في البند الخاص بالطائرة المدنية الليبية التي أسقطتها مقاتلات اسرائيلية في ٢١ فبراير ١٩٧٣ فوق أراضي سيناء المصرية المحتلة.

وإذ تدين العمل الاسرائيلي الذي نتج عنه مصرع ١٠٦ من الأرواح البريئة.

واقترعا منها بأن هذا العمل يؤثر في سلامة الطيران المدني الدولي ويعرضها للخطر، وتأكيدا منها بالتالي على ضرورة القيام على نحو عاجل بإجراء تحقيق فوري في العمل المذكور.

١- تكلف المجلس بإعطاء تعليمات إلى الأمين العام للقيام بتحقيق بهدف تقصي الحقائق وتقديم تقرير إلى المجلس في أقرب وقت ممكن.

٢- تناشد جميع الأطراف المعنية أن تبدي تعاونا كاملا في هذا التحقيق.

القرار ٢٠-١: قيام طائرات عسكرية إسرائيلية بتحويل مسار طائرة مدنية لبنانية والاستيلاء عليها

إن الجمعية العمومية:

وقد نظرت في البند الخاص بقيام طائرات عسكرية إسرائيلية في ١٠ أغسطس ١٩٧٣ بتحويل مسار طائرة مدنية لبنانية مؤجرة للخطوط الجوية العراقية، وبالاستيلاء عليها بالقوة.

وإذ تعتبر أن إسرائيل قد انتهكت، بهذا العمل، الفضاء الجوي اللبناني، وعرضت الحركة الجوية في مطار بيروت المدني للخطر، وارتكبت فعلا جسيما من أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي.

وإذ تأخذ علما بأن مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة قد أدان إسرائيل، بقراره رقم ٣٣٧ (١٩٧٣) الذي اعتمده في ١٥ أغسطس ١٩٧٣، لانتهاكها سيادة لبنان ولتحويل مسار طائرة مدنية لبنانية والاستيلاء عليها بالقوة، ودعا منظمة الإيكاو إلى أن تأخذ في الحسبان القرار المذكور أعلاه عند النظر في التدابير الملائمة لحماية الطيران المدني الدولي.

وإذ تأخذ علما بأن مجلس الإيكاو قد أدان إسرائيل في ٢٠ أغسطس ١٩٧٣ بسبب فعلها هذا.

وإذ تذكر بأن مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة قد أدان إسرائيل في قراره رقم ٢٦٢ في ١٩٦٨ بسبب فعلها المدبر ضد مطار بيروت المدني الذي نتج عنه تدمير ١٣ طائرة تجارية ومدنية، وإذ تذكر بأن الجمعية العمومية للإيكاو قد أدانت في قرارها ١٩-١ العمل الاسرائيلي الذي نتج عنه مصرع ١٠٨ من الأرواح البريئة، وأن المجلس بقراره المؤرخ في ٤ يونيو ١٩٧٣ قد أدان العمل الاسرائيلي بشدة وحث إسرائيل على الامتنثال لأهداف اتفاقية شيكاغو وأغراضها.

١- **تدين بشدة** إسرائيل لانتهاكها سيادة لبنان ولتحويلها مسار طائرة مدنية لبنانية والاستيلاء عليها بالقوة ولانتهاكها لاتفاقية شيكاغو.

٢- **توجه نداء** عاجلا إلى إسرائيل بأن تمتنع عن ارتكاب أفعال التدخل غير المشروع في النقل الجوي المدني الدولي وفي المطارات وغير ذلك من المنشآت والخدمات التي تستعمل في ذلك النقل.

٣- **تحذر رسميا** إسرائيل أنها إذا واصلت ارتكاب مثل هذه الأعمال فإن الجمعية العمومية ستتخذ تدابير أخرى ضد إسرائيل لحماية الطيران المدني الدولي.

القرار ٢٤-٥: الدورة الاستثنائية للمجلس

إن الجمعية العمومية:

بعد أن نظرت في تقرير رئيس المجلس (ورقة العمل A24-WP/49) عن الدورة الاستثنائية للمجلس التي عقدت في ١٥ و ١٦ سبتمبر ١٩٨٣ بخصوص الحادث المفجع الذي وقع في أول سبتمبر ١٩٨٣ لرحلة الخطوط الجوية الكورية رقم ٠٠٧.

تؤيد القرارات والمقررات التي اتخذت في تلك الدورة*.

وتهيب بجميع الدول الأعضاء أن تتعاون على نحو كامل لتنفيذها.

* أعيد إصدارها في الإجراء الذي اتخذه المجلس (في دورته الاستثنائية) Doc 9428-C/1079، الصفحات من ٢١-٢٥.

القرار ٢١-٧: مطار القدس

إن الجمعية العمومية:

إذ تضع في اعتبارها أن مطار القدس يقع في الأراضي العربية المحتلة وأنه مسجل في مخطط الإيكاو للملاحة الجوية في الشرق الأوسط باعتباره تحت ولاية الأردن.

وإذ تذكر بأن المواد ١ و ٥ و ٦ من اتفاقية الطيران المدني الدولي تقضي بأن تعترف الدول المتعاقدة بأن لكل دولة سيادة كاملة ومطلقة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها، وأنه لا يجوز لأي خطوط جوية منتظمة أو خطوط جوية دولية غير منتظمة تستعمل لغرض أخذ أو إنزال ركاب أو بضائع أو بريد أن تطير فوق إقليم دولة متعاقدة أو إليه إلا بإذن خاص أو بترخيص آخر من تلك الدولة.

تقرر أنه يجب على جميع الدول المتعاقدة، في تطبيقها لأحكام المواد المذكورة أعلاه من مواد الاتفاقية، أن تأخذ كل التدابير الضرورية للامتناع عن تشغيل أي خطوط جوية أو السماح لأية مؤسسة للنقل الجوي بتشغيل أي خط جوي، سواء كان منتظماً أو غير منتظم، إلى مطار القدس أو منه بدون الحصول على ترخيص مسبق وفقاً لأحكام المواد المذكورة.

القرار ٢٣-٥: مطار القدس

بما أن إسرائيل قد أقرت قانوناً يقضي بتغيير وضع القدس وطابعها الجغرافي والسكاني والتاريخي.

وإذ تضع في اعتبارها أن مطار القدس هو جزء لا يتجزأ من مدينة القدس ويقع في الأراضي العربية المحتلة.

وإذ تضع في اعتبارها أن مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة، في قراره رقم ٤٧٨ بتاريخ ٢٠ أغسطس ١٩٨٠، قد اعتبر أن تلك الإجراءات الاسرائيلية باطلة ولاغية.

وبما أن المادة ٥ من الاتفاقية المعقودة بين الأمم المتحدة ومنظمة الإيكاو، الواردة في الوثيقة Doc 7970، تؤكد التزام الإيكاو بالعمل على تحقيق أهداف الأمم المتحدة.

وإذ تضع في اعتبارها أن قرار الجمعية العمومية للإيكاو رقم ٧-٢١، الصادر في عام ١٩٧٤، يعترف بالسيادة العربية على مطار القدس.

وإذ تأخذ في الاعتبار أن المجلس، في دورته السادسة والثمانين (ديسمبر ١٩٧٥)، قد أعرب عن استيائه العميق من تجاهل إسرائيل لقرار الجمعية العمومية المذكور أعلاه.

وبما أن التدابير الاسرائيلية تتعارض وأحكام قرار الجمعية العمومية للإيكاو رقم ٧-٢١ لعام ١٩٧٤ وقرار المجلس المتخذ في دورته السادسة والثمانين بتاريخ ١٧ ديسمبر ١٩٧٥.

وبما أن إسرائيل مستمرة في نقضها وتحديها لقرارات الإيكاو.

فإن الجمعية العمومية:

١- تؤكد من جديد على قرارها ٧-٢١ (١٩٧٤) وعلى قرار المجلس المتخذ في دورته السادسة والثمانين بتاريخ ١٧ ديسمبر ١٩٧٥.

٢- تعتبر أن تغيير وضع القدس وطابعها الجغرافي والسكاني والتاريخي هو أمر باطل ولاغ.

٣- تعرب عن استيائها العميق من إقدام إسرائيل على ضم القدس رسمياً بما في ذلك مطارها.

٤- تحث إسرائيل على أن تلغي هذه الإجراءات وأن تلتزم بقرارات الجمعية العمومية للإيكاو.

٥- تكلف المجلس باتخاذ التدابير الضرورية لتنفيذ قرار الجمعية العمومية ٧-٢١ وقرار المجلس المتخذ في دورته السادسة والثمانين بتاريخ ١٧ ديسمبر ١٩٧٥.

القرار ٢٢-٥: تخريب وتدمير طائرة مدنية كوبية أثناء طيرانها في رحلة منتظمة في منطقة الكاريبي، مما نتج عنه مصرع ٧٣ من الركاب وأفراد الطاقم

إن الجمعية العمومية:

إذ تعتبر أن فعل التخريب الإجرامي المرتكب في ٦ أكتوبر ١٩٧٦ ضد طائرة كوبية للنقل الجوي المنتظم، يندرج ضمن أفعال الاعتداء الفردي ضد الطائرات التي ذهب ضحيتها أكبر عدد من الأشخاص، حيث لقي جميع الركاب وأعضاء الطاقم وعددهم ٧٣ شخصا حتفهم.

وإذ تضع في الاعتبار أن منظمة الطيران المدني الدولي، في قرارها ٢٠-٢، قد أدانت جميع أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني.

وإذ تضع في اعتبارها كذلك أنه من الملائم اتخاذ إجراءات نموذجية تجاه فعل على هذا القدر من الخطورة، لإظهار تصميم الدول على أن تقدم للعدالة وأن تقمع بدون تردد أي هجوم من هذا القبيل ضد سلامة النقل الجوي وأرواح وأعضاء الطاقم والركاب.

- ١- تدين التخريب الإجرامي المرتكب ضد طائرة كوبية من طراز سي يو - تي ١٢٠١ الذي راح ضحيته ٧٣ شخصا.
- ٢- تحث الدول، التي هي في وضع يسمح لها بذلك، على محاكمة المجرمين الذين ارتكبوا هذا الفعل وتوقيع أقصى العقوبات عليهم، بحيث تكون العقوبة متفقة وجسامة الجريمة وتمثل رادعا في المستقبل.
- ٣- تعرب عن تعاطفها العميق وتعازيها لأسر ضحايا هذه الكارثة المفجعة ولأسر ضحايا كل الكوارث الأخرى التي تسببت فيها أفعال إجرامية ضد الطيران المدني.

القرار ٢٨-٧: آثار الغزو العراقي للكويت على الطيران

إن الجمعية العمومية:

تذكيرا منها بأن اتفاقية الطيران المدني الدولي تقوم على أساس الاعتقاد بأن تقدم الطيران المدني يمكن أن يساعد كثيرا على إيجاد وإبقاء الصداقة وحسن التفاهم بين أمم العالم وشعوبه، كما أن كل إساءة استعمال له يمكن أن تشكل تهديدا للسلامة العامة، وأنه من المرغوب فيه تجنب كل خلاف، وتنمية التعاون بين الأمم والشعوب، الأمر الذي يتوقف عليه السلام العالمي.

وإذ تضع في اعتبارها أحكام ومبادئ اتفاقية الطيران المدني الدولي ومبادئها.

وإذ تلاحظ إدانة مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة لغزو الكويت، وقرار مجلس الأمن رقم ٦٦٢ الذي قرر فيه أن ضم العراق للكويت لا يقوم على سند قانوني وأنه يعتبر لاغيا وباطلا، وطلب فيه إلى جميع الدول والمنظمات الدولية والوكالات المتخصصة ألا تعترف بذلك الضم، وأن تمتنع عن اتخاذ أي فعل أو القيام بأية معاملة يمكن أن تقسر على أنها اعتراف غير مباشر بهذا الضم.

وإذ تلاحظ أيضا قرار مجلس الأمن رقم ٦٦١ الذي يطلب فيه إلى جميع الدول اتخاذ تدابير مناسبة لحماية الأصول التي تملكها حكومة الكويت الشرعية ووكالاتها.

وإذ تلاحظ أيضا قرار مجلس الأمن رقم ٦٧٠ الذي أكد الالتزام الواقع على عاتق الوكالات المتخصصة بأن تتخذ التدابير الضرورية لتنفيذ أحكام القرار رقم ٦٦١.

- وإذ تلاحظ أيضا تأكيد قرار مجلس الأمن رقم ٦٧٠ على أن المرسوم رقم ٣٧٧ الصادر عن مجلس قيادة الثورة في ١٦ سبتمبر ١٩٩٠، الذي يقضي، ضمن أمور أخرى، بمصادرة أصول الشركات الأجنبية، هو مرسوم باطل ولاغ.
- ١- **تدين** انتهاك سيادة الفضاء الجوي الكويتي ونهب مطار الكويت الدولي بواسطة القوات المسلحة العراقية، بما في ذلك الاستيلاء على ١٥ طائرة مملوكة للخطوط الجوية الكويتية ونقلها للعراق وتسجيلها المزعوم في العراق.
- ٢- **تطلب** إلى العراق أن تسهل، في وقت مبكر، استعادة ملاك الطائرات المسجلة في دول أجنبية، والمحصورة في مطار الكويت الدولي، لهذه الطائرات.
- ٣- **تعلن** أن تسجيل طائرات الخطوط الجوية الكويتية من جانب واحد كطائرات عراقية هو أمر لاغ وباطل، وتطلب من الحكومة العراقية أن تعيد الطائرات الكويتية إلى حكومة الكويت الشرعية.
- ٤- **تطلب** إلى جميع الدول التي توجد في إقليمها أي من هذه الطائرات أن تسلمها إلى حكومة الكويت الشرعية.
- ٥- **تطلب** إلى جميع الدول ألا تزود العراق أو شركاتها أو رعاياها، سواء بشكل مباشر أو غير مباشر، بأي قطع غيار أو معدات أو إمدادات أو خدمات من شأنها أن تمكن العراق من استعمال هذه الطائرات.
- ٦- **تطلب** إلى المجلس أن يتابع هذا الأمر مع الدول المتعاقدة، وذلك بالنسبة للخطوات المتخذة لتنفيذ هذا القرار، حتى يمكن الإبقاء على هذا الأمر قيد النظر بصفة مستمرة.

القرار ٣٢-٦: سلامة الملاحة

- بالنظر** إلى أن دولة متعاقدة معينة أطلقت في ١٩٩٨/٨/٣١ جسما مدفوعا بمقذوفات وأن جزءا من هذا الجسم سقط في مياه المحيط الهادئ قبالة ساحل سانريكو في شمال شرق اليابان.
- وبالنظر** إلى أن منطقة سقوط هذا الجسم قريبة من الطريق الجوي الدولي (A590) المعروف بأنه يمثل شبكة طرق شمال المحيط الهادئ، وهو طريق رئيسي يصل بين آسيا وأمريكا الشمالية وتطير عليه يوميا نحو ١٨٠ طائرة من دول مختلفة.
- وبالنظر** إلى أن إطلاق هذا الجسم الناقل تم على نحو يخالف المبادئ الأساسية والقواعد والتوصيات في *اتفاقية الطيران المدني الدولي*.
- وإذ تلاحظ** أن من الضروري تطوير الطيران الدولي بشكل آمن ومنظم وأن على الدول المتعاقدة اتخاذ التدابير الملائمة لتعزيز سلامة الطيران المدني الدولي.
- فإن الجمعية العمومية:**
- ١- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على أن تؤكد مرة أخرى أن سلامة الحركة الجوية لها أهمية قصوى لتطور الطيران المدني الدولي على نحو سليم.
- ٢- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على الالتزام بدقة بأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي وملاحقها والإجراءات المتصلة بها، بغية منع تكرار هذه الأنشطة المنطوية على أخطار محتملة.
- ٣- **تكلف** الأمين العام بأن يبادر فوراً إلى إبلاغ هذا القرار إلى جميع الدول المتعاقدة.

القرار ٣٥-١: الأعمال الإرهابية وتدمير طائرتين مدنيتين روسيتين نتج عنهما مصرع ٩٠ شخصا — الركاب وأعضاء الطاقمين

إن الجمعية العمومية،

إذ تعتبر أن الأعمال الإرهابية المرتكبة يوم ٢٤/٨/٢٠٠٤ على متن طائرتين روسيتين مشغلتين في رحلتين منتظميتين للركاب تمثل من حيث المبدأ شكلاً جديداً من أشكال الإرهاب الذي يستخدم الانتحاريين الذين يحملون أجهزة متفجرة على أجسادهم على متن الطائرات.

وإذ تلاحظ الحاجة إلى توحيد الجهود الدولية لمكافحة خطر قيام المنتحرين بتنفيذ أعمال إرهابية على متن الطائرات وفي المناطق الأخرى المخصصة للجمهور.

وإذ تعي جميع الصعوبات في التعرف على الإرهابيين الانتحاريين وكشف الأجهزة المتفجرة على أجسادهم.

واقتراناً منها بالحاجة إلى اعتماد تدابير ملائمة لمواجهة هذه الأعمال الإرهابية.

وإذ ترحب بارتياح بعزم جميع الدول على مقاضاة منظمي ومرتكبي هذه الأعمال.

وإذ تذكر بقراراتها ٢٢-٥ و ٢٧-٩ و ٣٣-١ و ٣٣-٢.

- ١- تدين بشدة الأعمال الإرهابية على متن طائرتي الركاب الروسيتين التي أزهقت العديد من الأرواح البشرية.
- ٢- وتعرب لأسر من لقوا مصرعهم نتيجة لهذه الأعمال الإرهابية عن عميق تعاطفها وتعازيها.
- ٣- وتحث الدول المتعاقدة على التعاون النشط على مساءلة المسؤولين عن دعم أو مساعدة أو إيواء مرتكبي هذه الهجمات ومعاقبته عقاباً شديداً هم ومنظميها وموجهيها.
- ٤- وتدعو الدول المتعاقدة إلى دراسة سبل تعزيز تدابير منع الهجمات الإرهابية التي تستخدم فيها المتفجرات، وخاصة من خلال تعزيز التعاون الدولي وتبادل المعلومات على المستوى الدولي لإيجاد السبل الفنية لكشف المتفجرات، مع زيادة الاهتمام بالكشف عن المتفجرات المخبأة على جسد الأشخاص.

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 ٩٧٨ في المجال الجوي لجمهورية بيلاروس 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 ٢٠٢٢/٧/١٨، بناءً على الحقائق التي أثبتتها فريق التحقيق لتقصي الحقائق، أن عدداً من كبار المسؤولين في حكومة جمهورية 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 الدولي؛

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 جمهورية بيلاروس، وأن ما قامت به حكومة جمهورية بيلاروس بارتكابها فعلاً من أفعال التدخل غير المشروع عرض 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 فريق التحقيق لتقصي الحقائق، فإن ما قامت به حكومة جمهورية 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 الدولي، وبالتالي تعريض سلامة وأمن طائرة ركاب تجارية وحياة جميع من كانوا على متنها للخطر عمداً، يشكل استخداماً للطيران المدني من جانب جمهورية 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 عرض للخطر عمداً سلامة وأمن رحلة رايان إير رقم ٤٩٧٨ 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 للإيكاف 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 الإيكاف 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 الإيكاف أكدت في ١٥/٦/٢٠٢٢ وجود شاغل بارز من شواغل السلامة لم يُحل من جانب الاتحاد الروسي، وأن مجلس الإيكاف نظر، في ٢٢/٦/٢٠٢٢، في ورقة عمل قدمتها ١٩ دولة من الدول الأعضاء في مجلس الإيكاف، 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 إن 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 الإيكاف قرر أيضاً عرض هذه المسألة على الجمعية العمومية للإيكاف في دورتها الحادية والأربعين، عملاً بأحكام المادة ٥٤ (ك) من اتفاقية الطيران المدني الدولي؛

تقرر ما يلي:

- ١- تؤيد قرار مجلس الإيكاف 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 الإيكاف من شواغل وإدانات؛
- ٣- تدین 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 وتهديداً خطيراً لسلامة وأمن الطيران المدني الدولي؛
- ٤- توجه نداءً عاجلاً إلى الاتحاد الروسي لوقف الإجراءات التي تتطوي على مخالفات لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي حتى يمثل امتثالاً صارماً لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي وملاحقها؛

- ٥- **توجه** نداء 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 خطورة 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 الفعّال 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 الإيكاف بأنه، إلى جانب تعارض عمليات إطلاق الصواريخ باليستية مع القرارات السارية لمجلس الأمن التابع للأمم المتحدة، تشكل عمليات إطلاق الصواريخ غير المعلنة من جانب جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية انتهاكاً لاتفاقية 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، ضاربة عرض الحائط بالشواغل التي أبدتها مجلس الإيكاف 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- وتوجه نداءً عاجلاً إلى جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية بضرورة الالتزام بدقة بأحكام اتفاقية الطيران المدني وملاحقها وإجراءات خدمات الملاحة الجوية المتصلة بها، لمنع تكرار وقوع هذه الأنشطة التي تتطوي على أخطار محتملة؛
- ٥- وتعيد التأكيد على اعتزام الإيكاف مواصلة إقامة علاقات تعاونية وثيقة مع الأمم المتحدة في هذا الصدد، لتحقيق الأهداف المنصوص عليها في الاتفاق المبرم بين الأمم المتحدة والإيكاف (انظر قرار الجمعية العمومية ٢٠١١)؛
- 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 ٤٠-١١: البيان الموحد بسياسات الإيكاف المستمرة المتعلقة بأمن الطيران

القرار ٣٣-١: إعلان بشأن إساءة استعمال الطائرات المدنية كأسلحة دمار بشأن الأعمال الإرهابية الأخرى في الطيران المدني

القرار ٣٥-٢: تطبيق المادة الرابعة من اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها

العلاقات مع المنظمات الدولية والهيئات الأخرى

القرار ١٠-١: العلاقات مع المنظمات الدولية العامة

بما أن هناك عدداً من المنظمات الدولية العامة التي تؤثر نشاطاتها في نشاطات هذه المنظمة أو التي تتأثر بها.

وبما أن إقامة تعاون وثيق مع تلك المنظمات سيساهم كثيرا في تعزيز أعمال المنظمة وفي تطوير الطيران المدني الدولي. لذلك فإن هذه الجمعية العمومية:

- ١- تصرح للمجلس بعمل الترتيبات الملائمة مع المنظمات الدولية العامة التي ترتبط نشاطاتها بالطيران المدني الدولي، لا سيما فيما يتعلق بالتعاون الفني وتبادل المعلومات والوثائق، وحضور الاجتماعات، وغير ذلك من الأمور التي يمكن أن تؤدي إلى إقامة تعاون فعال، على شرط إمكان تنفيذ هذه الترتيبات دون زيادة في الميزانية المعتمدة للسنة المعنية.
- ٢- تقترح أنه من المستحسن لهذه الترتيبات أن تتخذ شكل ترتيبات غير رسمية للعمل بدلا من أن تتخذ شكل اتفاقات رسمية، وذلك حسبما هو ممكن من الوجهة العملية.
- ٣- تطلب من المجلس أن يرفع تقريراً إلى الدورة التالية للجمعية العمومية عن طبيعة ونطاق كل من الترتيبات المعقودة بموجب هذا القرار.

القرار ١-١١: العلاقات مع المنظمات الدولية الخاصة

بما أن هناك عددا من المنظمات الدولية الخاصة التي تؤثر نشاطاتها في نشاطات منظمة الطيران المدني الدولي أو تتأثر بها. وبما أن إقامة التعاون الوثيق مع هذه الهيئات يمكن أن يؤدي إلى تعزيز نشاط المنظمة وإلى تقدم الطيران المدني الدولي. لذلك فإن الجمعية العمومية:

- أ- تقرر:
- ١- أن تصرح للمجلس، بموجب هذا، بعمل الترتيبات الملائمة التي يراها مفيدة حسب تقديره مع المنظمات الدولية الخاصة التي تؤثر نشاطاتها في الطيران المدني الدولي، والتي:
 - أ) يكون بها تمثيل دولي واسع وراسخ ويكون لديها مجلس إدارة دولي قائم بصفة مستديمة ومندوبون معتمدون.
 - ب) تكون أهدافها وأغراضها غير متعارضة مع المبادئ العامة الواردة في اتفاقية الطيران المدني الدولي.
- ٢- أن يكون مدى التعاون الذي ينشأ بموجب هذه الترتيبات محكوما بدرجة اهتمام المنظمين معا بالمسائل المحددة النابعة من اختصاص كل منهما.
- ٣- أن التعاون بصدد المسائل ذات الاهتمام المشترك للمنظمين يمكن أن يتخذ الأشكال التالية أو أي أشكال أخرى يراها المجلس مناسبة:
 - أ) تبادل المعلومات والوثائق.
 - ب) التمثيل المتبادل والاشتراك في أعمال الاجتماعات واللجان أو فرق العمل الفنية.
- ٤- أن يكون الاشتراك في أعمال المنظمة على أساس عدم التمتع بحق التصويت بالضرورة، هذا على شرط إمكان تنفيذ تلك الترتيبات دون زيادة في الميزانية المعتمدة للسنة المعنية.

- ب - **تقترح** أنه من المستحسن لهذه الترتيبات أن تتخذ شكل ترتيبات غير رسمية للعمل، بدلا من أن تتخذ شكل اتفاقات رسمية، وذلك حسبما هو ممكن من الوجهة العملية.
- ج - **تطلب** إلى المجلس أن يرفع تقريراً إلى الدورة التالية للجمعية العمومية عن طبيعة ونطاق كل من الترتيبات المعقودة بموجب هذا القرار.

القرار ٢-١: اعتماد الاتفاق مع الأمم المتحدة

لما كان المجلس المؤقت للمنظمة المؤقتة للطيران المدني الدولي قد توصل بعد مفاوضات إلى مشروع اتفاق بين الإيكو والأمم المتحدة عملاً بالقرار الحادي والعشرين الصادر عن الجمعية العمومية المؤقتة للمنظمة المؤقتة للطيران المدني الدولي، وأنه قد قدم هذا الاتفاق إلى الجمعية العمومية للإيكو للموافقة عليه.

ولما كانت الجمعية العمومية للإيكو ترغب في أن تعقد الإيكو اتفاقاً مع الأمم المتحدة بالشروط التي قدمها المجلس المؤقت للمنظمة المؤقتة للطيران المدني الدولي.

لذلك، فإن الجمعية العمومية للإيكو تعتمد بموجب هذا، اتفاق العلاقات بين الإيكو والأمم المتحدة، وتقرر:

- (أ) التصريح للمجلس بعقد ترتيبات إضافية مع الأمين العام للأمم المتحدة لتنفيذ ذلك الاتفاق وفقاً لمادته التاسعة عشرة، وذلك حسبما يراه المجلس مفيداً في ضوء الخبرة التشغيلية المكتسبة لدى المنظمين.
- (ب) التصريح للمجلس بالدخول في مفاوضات مع الأمم المتحدة لعقد ترتيبات ملائمة أخرى بين الإيكو والأمم المتحدة بصدد المسائل الجوية التي تدرج تحت اختصاص الإيكو، كما تقتضيه المادة العشرون من الاتفاق. ويجب، مع ذلك، أن تعرض تلك الترتيبات على الجمعية العمومية للموافقة عليها بصفة نهائية.
- (ج) التصريح لرئيس المجلس بالتوقيع مع المسؤول المختص في الأمم المتحدة على بروتوكول يقضي بسريان مفعول اتفاق العلاقات بين الأمم المتحدة والإيكو.
- (د) التصريح للمجلس بعقد مفاوضات مع الأمم المتحدة لتنقيح اتفاق العلاقات، كما تقتضي بذلك المادة الحادية والعشرون من الاتفاق. ويجب أن تعرض التنقيحات التي يتفق عليها المجلس على الجمعية العمومية للموافقة عليها بصفة نهائية.

القرار ٢-٢: العلاقات مع الأمم المتحدة

إن الجمعية العمومية:

- وقد نظرت في توصيات الجمعية العامة للأمم المتحدة الواردة في قراراتها (٢)١٢٥ و (٢)١٦٥، وفي توصيات المجلس الاقتصادي والاجتماعي الواردة في القرارات التي اعتمدها في ١٠ مارس ١٩٤٨.
- وقد نظرت في البيان الخاص بعلاقات المنظمة مع الأمم المتحدة والمتضمنة في تقرير المجلس (A2-P/5) وفي الوثيقة المقدمة إلى الدورة الثانية للجمعية العمومية عن هذا الموضوع (A2-AD/1).
- فإن الجمعية العمومية:

- ١- توافق على الإجراءات المعروضة عليها والتي اتخذها المجلس بصدد توصيات الأمم المتحدة، وعلى وجهة نظر المجلس بشأن موضوع الإمكانية الحالية لدمج ميزانية الإيكو مع ميزانية الأمم المتحدة.

- ٢- توافق على الطريقة التي نفذ بها حتى الآن الاتفاق بين الإيكو والأمم المتحدة.
- ٣- تكلف المجلس بأن يستمر في سعيه لإقامة علاقات تعاونية وثيقة مع الأمم المتحدة لتحقيق الأهداف المنصوص عليها في الاتفاق المعقود مع تلك المنظمة.

القرار ٢-٥٥: الاتفاق التكميلي بشأن استعمال موظفي الإيكو لجواز سفر الأمم المتحدة

لما كان الاتفاق بين الأمم المتحدة ومنظمة الطيران المدني الدولي المؤرخ في ١٣ مايو ١٩٤٧ لا يحتوي على حكم باستعمال موظفي الإيكو لجواز سفر الأمم المتحدة.

ولما كان مجلس الإيكو، عملاً بالقرار ١-٢ الصادر عن الدورة الأولى للجمعية العمومية، قد عقد مع الأمم المتحدة اتفاقاً تكميلياً للاتفاق المؤرخ في ١٣ مايو ١٩٤٧، بشأن استعمال موظفي الإيكو لجواز سفر الأمم المتحدة، وأن الاتفاق التكميلي هذا يخضع للموافقة النهائية من جانب الجمعية العمومية.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- توافق على الاتفاق التكميلي للاتفاق بين الأمم المتحدة ومنظمة الطيران المدني الدولي المؤرخ في ١٣ مايو ١٩٤٧، ذلك الاتفاق التكميلي الذي يتعلق باستعمال موظفي الإيكو لجواز سفر الأمم المتحدة.
- ٢- يخول رئيس المجلس، بعد اعتماد الاتفاق التكميلي المذكور من جانب الجمعية العامة للأمم المتحدة، سلطة التوقيع مع المسؤول المختص في الأمم المتحدة على بروتوكول يدخل الاتفاق التكميلي بموجبه حيز التنفيذ.

القرار ٥-٥: تنسيق الأنشطة بين الأمم المتحدة والإيكو بخصوص التدابير العاجلة التي من شأنها أن تساعد في حفظ السلم والأمن الدوليين

إن الجمعية العمومية:

عملاً منها بأحكام المادة ٦٤ من اتفاقية الطيران المدني الدولي التي تحمل عنوان "ترتيبات الأمن"، وبأحكام المادة ٤٩ (ط) المتصلة بذلك.

وإذ تذكر (أ) أنه بموجب أحكام المادة السابعة من الاتفاق بين الأمم المتحدة ومنظمة الطيران المدني الدولي، فإن الأخيرة توافق على أن تتعاون مع المجلس الاقتصادي والاجتماعي في تزويد مجلس الأمن بالمعلومات والمساعدة التي قد يطلبها ذلك المجلس، بما في ذلك المساعدة في تنفيذ قرارات مجلس الأمن الرامية لحفظ السلم والأمن الدوليين وإقرارهما، (ب) إن المادة العشرين من الاتفاق بين الأمم المتحدة ومنظمة الطيران المدني الدولي أشارت إلى إمكان عقد ترتيبات جديدة بين الأمم المتحدة والإيكو فيما يتعلق بالمسائل الجوية التي تدخل ضمن اختصاص المنظمة وتؤثر تأثيراً مباشراً في الأمن العالمي، كما هو وارد في اتفاقية الطيران المدني الدولي.

وإذ تأخذ علما بقرار الجمعية العامة ٣٧٧ (٥) بعنوان "الاتحاد من أجل السلم"، والذي يجيز للجمعية العامة أن تقدم توصيات إلى الأعضاء بصدد اتخاذ تدابير جماعية لحفظ السلم والأمن الدوليين في حالة عجز مجلس الأمن عن العمل.

وإذ تأخذ علما بأنه وفقا لقرار المجلس الاقتصادي والاجتماعي الصادر بتاريخ ١٤ مارس ١٩٥١ بخصوص التدابير العاجلة، فقد عقد الأمين العام للأمم المتحدة مشاورات مع الأمين العام للإيكو بشأن الترتيبات الخاصة الأكثر ملاءمة التي يمكن اتخاذها للعمل عند حدوث طارئ ما.

فإن الجمعية العمومية تعلن:

أن منظمة الطيران المدني الدولي توافق على التعاون مع الهيئات الرئيسية في الأمم المتحدة وعلى تقديم كل المساعدات الممكنة لها فيما يتعلق بالمسائل الداخلة ضمن اختصاص المنظمة والتي تؤثر تأثيرا مباشرا على السلم والأمن الدوليين، كما هو وارد في اتفاقية الطيران المدني الدولي، مع إقامة الاعتبار الواجب للوضع الخاص للأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي الذين هم غير أعضاء في الأمم المتحدة.

القرار ٩-١٦: الذكرى العاشرة لإنشاء الأمم المتحدة

إن الجمعية العمومية، وقد أخذت علما بأن الأمم المتحدة ستحتفل بالذكرى العاشرة لإنشائها، وذلك في سان فرانسيسكو بين ٢٠ و ٢٦ يونيو ١٩٥٥.

- ١- تعرب عن عميق تقديرها لما أسهمت به الأمم المتحدة نحو تحقيق سلام العالم ورفاهيته.
- ٢- تؤكد من جديد على نية منظمة الطيران المدني الدولي في التعاون على نحو كامل مع الأمم المتحدة وفقا لروح اتفاقية الطيران المدني الدولي وميثاق الأمم المتحدة وبنود اتفاق العلاقات بين المنظمين.

القرار ٢٧-١٧: العلاقة بين الإيكو وهيئات الطيران المدني الإقليمية

لما كانت الجمعية العمومية قد وضعت في قرارها ١٠-٥ إطارا للسياسة التي تحكم العلاقات بين الإيكو واللجنة الأوروبية للطيران المدني (إيكاك)، بما في ذلك الترتيبات المالية.

ولما كانت الجمعية العمومية قد دعت المجلس، بين أشياء أخرى، في قرارها ١٨-٢١، إلى تطبيق تلك السياسة والترتيبات على هيئات إقليمية أخرى من هيئات الطيران المدني، ودعت في قرارها ٢١-٨ الهيئات الإقليمية إلى النظر في دعوة دول غير أعضاء فيها إلى حضور اجتماعاتها.

ولما كانت الإيكو قد أقامت، وفقا للقرارين ١٠-٥ و ١٨-٢١، علاقة وثيقة ومفيدة مع إيكاك واللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك) ولجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (لاكاك)، مما عزز من الأهداف والأغراض العالمية لاتفاقية الطيران المدني الدولي، وسهل من تطوير المحافل الإقليمية التي تتعاون فيها الدول وتنسق في إطارها قضايا النقل الجوي ذات الاهتمام المشترك.

وبما أنه ينبغي تعديل الترتيبات المالية المذكورة في القرار ١٠-٥ في ضوء التغييرات في الظروف التي طرأت منذ اعتمادها، وفي ضوء نمو وتطور الهيئات الإقليمية، وللسماع لهذه الهيئات بأن تتولى المسؤولية الكاملة عن شؤونها المالية.

وبما أن قدرة الهيئات الإقليمية على البقاء وتشغيلها يخدم مصالح الطيران المدني الدولي.

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر الآتي:

(أ) أن تدعم المنظمة عمل وأنشطة أية هيئة إقليمية للطيران المدني، سواء كانت قائمة حالياً أو ستقام مستقبلاً، عندما تطلب الهيئة الإقليمية المعنية ذلك الدعم وتتم الموافقة عليه حسب الأصول، مع الأخذ في الحسبان موارد الإيكاف ومقتضيات تنفيذ برنامج عملها.

(ب) أن أي دعم مالي من المنظمة إلى هيئات الطيران المدني الإقليمية، مثل الدعم في شكل مواصلة تقديم خدمات السكرتارية، ينبغي أن يحظى بموافقة الجمعية العمومية كجزء من ميزانيات البرنامج العادي للمنظمة، وأن تحدد في الميزانية باعتبارها دعماً للهيئات الإقليمية.

٢- تكلف المجلس بما يلي:

(أ) أن يعقد مع كل هيئة إقليمية للطيران المدني ترتيبات ملائمة للعمل وفقاً للمبادئ المذكورة أعلاه، وأن يكفل قيام علاقة عمل وثيقة، بما في ذلك التعاون والتنسيق، وتحقيق الانسجام بين برامج العمل لتتلافى الازدواج غير الضروري، وحضور اجتماعات معينة من اجتماعات كل منها، حسبما يتفق عليه.

(ب) أن يدخل في ترتيبات العمل هذه، كلما كان ذلك ممكناً عملياً وحسبما يتفق عليه، نصاً يقضي بالمشاركة في نفقات التسهيلات والخدمات المشتركة التي تقدم للدول الأعضاء.

(ج) أن ينظر بعين العطف في طلبات الهيئات الإقليمية للحصول على المساعدة في شؤون النقل الجوي ذات الاهتمام الإقليمي.

٣- تدعو هيئات الطيران المدني الإقليمية، وفقاً لقواعدها الإجرائية، أن تنتظر بعين العطف في إمكانية دعوة دول الإيكاف المتعاقدة غير الأعضاء في الهيئة الإقليمية المعنية إلى حضور اجتماعاتها بصفة مراقبين.

٤- تعلن أن هذا القرار يلغي القرار ١٠-٥ والفقرة ١ (أ) من منطوق القرار ١٨-٢١ والقرار ٢١-٨ ويحل محله.

القرار ٣٧-٢١: التعاون مع المنظمات الإقليمية وهيئات الطيران المدني الإقليمية

لما كان قرار الجمعية العمومية ١٠-١، الذي اعتمد في الدورة الأولى للجمعية العمومية في عام ١٩٤٧ ولا يزال سارياً، يصرح للمجلس بعمل الترتيبات الملائمة مع المنظمات الدولية العامة التي ترتبط نشاطاتها بالطيران المدني الدولي، في شكل ترتيبات غير رسمية للعمل، وذلك حسبما هو ممكن من الوجهة العملية.

ولما كان قرار الجمعية العمومية ٢٧-١٧، المتصل بالعلاقة بين الإيكاف وهيئات الطيران المدني الإقليمية يبين، ضمن أمور أخرى، أن الإيكاف تدعم عمل وأنشطة أية هيئة إقليمية للطيران، سواء كانت قائمة حالياً أو ستقام مستقبلاً، ويكلف المجلس بأن يعقد مع كل هيئة إقليمية للطيران المدني ترتيبات ملائمة للعمل.

وحيث أنه طبقاً لهذين القرارين، وضعت الإيكاف ترتيبات مختلفة للتعاون مع هيئات الطيران المدني الإقليمية.

ولما كانت سياسة الايكو بشأن التعاون الإقليمي تنص على أن الايكو ملتزمة بتقديم المساعدة والمشورة وأشكال الدعم الأخرى، بقدر الإمكان، إلى الدول المتعاقدة في الاضطلاع بمسؤولياتها المتعلقة باتفاقية الطيران المدني الدولي والأهداف الاستراتيجية للايكو. وحيث أن الايكو ستنفذ سياستها بشأن التعاون الإقليمي عن طريق شراكات وثيقة مع المنظمات الإقليمية وهيئات الطيران المدني الإقليمية.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تؤيد** سياسة وإطار الايكو بشأن التعاون الإقليمي.
- ٢- **تشجع** المنظمات الإقليمية وهيئات الطيران المدني الإقليمية على الدخول في ترتيبات مناسبة مع الايكو، وفقا لسياسة وإطار الايكو بشأن التعاون الإقليمي.
- ٣- **تحث** الدول على دعم منظماتها الإقليمية وهيئاتها الإقليمية للطيران المدني في الدخول في ترتيبات مناسبة مع الايكو.
- ٤- **تشجع** الدول على تطبيق القواعد والتوصيات الدولية الواردة في ملاحق *اتفاقية الطيران المدني الدولي* بصورة منفردة وعن طريق التعاون الإقليمي على السواء.
- ٥- **تشجع** الدول التي ليست لديها بعد هيئة إقليمية على السعي إلى تشكيل هذه الهيئة.
- ٦- **تكلف** المجلس بأن يكفل، عن طريق ترتيبات تعاونية، أن كلا من الايكو وهيئات الطيران المدني الإقليمية تشجع الدول على تنسيق الأنظمة التشغيلية والمتطلبات والاجراءات بالاستناد إلى القواعد والتوصيات الدولية.
- ٧- **تطلب** من الأمين العام تنفيذ خطة العمل التي وافق عليها المجلس لتحسين التعاون مع المنظمات الإقليمية وهيئات الطيران المدني الإقليمية.
- ٨- **تطلب** من الأمين العام أن يقيم تآزرا بين الايكو وكل هيئة إقليمية للطيران المدني وفقا للترتيبات المنصوص عليها في مذكرات التفاهم المبرمة فيما بينها، وبذلك يتم تقادي ازدواج العمل.
- ٩- **تطلب** من الأمين العام أن ينظم اجتماعات دورية بين الايكو وهيئات الطيران المدني الإقليمية ودراسة دورية للتقدم المحرز.
- ١٠- **تطلب** من المجلس أن يقدم إلى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية تقريرا عن التنفيذ الإجمالي لسياسة الايكو بشأن التعاون الإقليمي والتقدم المحرز.

القرار ٢٢-٧: لائحة وحدة التفتيش المشتركة

إن الجمعية العمومية:

- وقد نظرت في القرار ١٩٢/٣١ الصادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة.
- وإذ تلاحظ ما لوحدة التفتيش المشتركة من فائدة محدودة لمنظمة الإيكو نظرا للدور الذي يقوم به مجلس الإيكو الذي يشرف على أنشطة المنظمة على نحو مستديم.
- وإذ تعتبر أنه من الملائم، للحفاظ على الاتساق والتنسيق داخل منظومة الأمم المتحدة، أن تستمر الإيكو في الاستفادة من خدمات وحدة التفتيش المشتركة بعد ٣١ ديسمبر ١٩٧٧.

تقرر:

- ١- قبول لائحة وحدة التفتيش المشتركة التي ستستمر في أن تكون مسؤولة أمام المجلس بالنسبة لأنشطة الوحدة المتعلقة بالايكاو.
- ٢- أن يستمر اختصاص الوحدة في شموليته لوظائف الأمين العام، ولكنه لن يمتد إلى وظائف الجمعية العمومية والمجلس وهيئاته الفرعية.
- ٣- الترخيص للأمين العام بأن يبعث بنص هذا القرار إلى الأمين العام للأمم المتحدة.

القرار ٢١-١٢: لجنة الخدمة المدنية الدولية

إن الجمعية العمومية:

إذ تأخذ في اعتبارها أن الجمعية العامة للأمم المتحدة، في قرارها رقم ٣٠٤٢ (الدورة ٢٧)، قد قررت من ناحية المبدأ أن تنشئ لجنة للخدمة المدنية الدولية كجهاز لتنظيم وتنسيق شروط الخدمة في النظام المشترك للأمم المتحدة.

وحيث أن الاتفاق بين الأمم المتحدة ومنظمة الطيران المدني الدولي في أول أكتوبر ١٩٤٧ يعترف في مادته الثانية عشرة، بأن إنشاء جهاز واحد موحد للموظفين الدوليين مستقبلاً يعد أمراً مرغوباً فيه من وجهة نظر التنسيق الإداري الفعال.

وبما أن من سلطة الجمعية العمومية، طبقاً لأحكام المادتين ٥٨ و ٦٥ من اتفاقية الطيران المدني الدولي، أن تضع القواعد التي يقرر المجلس على أساسها الأمور المتعلقة بموظفي المنظمة، وأن تعطي موافقتها للمجلس لكي يعقد المجلس ترتيبات من شأنها تسهيل عمل المنظمة.

تقرر التصريح للمجلس، بعد أن يقوم ببحث الترتيبات التأسيسية والتشغيلية للجنة الخدمة المدنية الدولية، بعقد الاتفاقات أو الترتيبات الملائمة بما يحقق مصلحة المنظمة.

القرار ٢٩-١١: استعمال تكنولوجيا الفضاء في مجال الملاحة الجوية

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

القرار ٤٠-١٨: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ

المقرر ٢١: قرارات الأمم المتحدة بخصوص دعوة حركات التحرير لحضور اجتماعات الوكالات المتخصصة

(انظر، Doc 9119 A21-Min. P/1-12، الصفحة ١١٠، الفقرة ١٩)

القرار ٣٨-٦: تأييد سياسة الإيكاو في المسائل المتعلقة بطيف الترددات اللاسلكية

القرار ٢٢-٦: اشتراك منظمة التحرير الفلسطينية في منظمة الإيكاو بصفة مراقب

ان الجمعية العمومية:

إذ تنظر بعين الاعتبار إلى القرار رقم ٣٢٣٧ الصادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة في ٢٢ نوفمبر ١٩٧٤ بشأن حق منظمة التحرير الفلسطينية في الاشتراك بصفة مراقب في دورات ونشاطات الجمعية العامة للأمم المتحدة وجميع المؤتمرات الدولية التي تعقد تحت رعاية الجمعية العامة للأمم المتحدة و/أو الهيئات الأخرى التابعة للأمم المتحدة.

وإذ تأخذ في اعتبارها أن منظمة التحرير الفلسطينية قد اشتركت بصفة مراقب في المؤتمر العالمي للسكان، والمؤتمر العالمي للغذاء، ومؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار، ومؤتمر الأمم المتحدة للجريمة، ومؤتمر الأمم المتحدة للموطن.

وإذ تأخذ في اعتبارها كذلك أن منظمة التحرير الفلسطينية اشتركت بصفة مراقب في دورات وأعمال منظمة الأغذية والزراعة، ومنظمة اليونسكو، ومنظمة العمل الدولية، ومنظمة الصحة العالمية.

تعتبر أنه من حق منظمة التحرير الفلسطينية أن تشترك بصفة مراقب:

(أ) في دورات وأعمال الجمعية العمومية للإيكاو والمؤتمرات الدولية الأخرى التي تعقد تحت رعاية الإيكاو.

(ب) وفي الاجتماعات الإقليمية المكلفة ببحث مسائل تخص أراضيها.

تكلف المجلس باتخاذ الخطوات الضرورية من أجل تنفيذ هذا القرار.

السياسة العامة بشأن البرامج الخاصة

القرار ٣٧-١: مبادئ مدونة السلوك بشأن تبادل معلومات السلامة واستخدامها

لما كانت الدول الأعضاء تتحمل بشكل جماعي وفردى مسؤولية ضمان سلامة الطيران المدني الدولي؛

ولما كانت اتفاقية الطيران المدني الدولي وملاحقها توفر الإطار القانوني والتشغيلي الذي يمكن للدول الأعضاء أن تبني عليه نظاما لسلامة الطيران المدني يقوم على الثقة والاعتراف المتبادلين، وهو ما يقتضي قيام كل الدول الأعضاء بواجباتها في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية، وفي مراقبة السلامة الجوية على النحو المناسب؛

وإذ تذكر بأن الثقة المتبادلة بين الدول، وكذلك ثقة الجمهور في سلامة النقل الجوي تتوقف على الاطلاع على المعلومات الملائمة في مجال تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية؛

وإذ تذكر بأن توكي الشفافية وتبادل هذه المعلومات دعامتان أساسيتان لإقامة نظام نقل جوي سليم، وأن أحد أهداف تبادل المعلومات هو الاستجابة على مستوى الدولة وعلى المستوى العالمي لشواغل السلامة بصورة متسقة وواقعية وشفافة؛

وإذ تسلم بأنه من شأن معلومات السلامة التي توجد في حوزة الدول كل على حدة ولدى قطاع الطيران ومنظمات الطيران والمتعلقة بوجود أخطار تشغيلية تقدم منظورا أكثر وضوحا حول مكامن المخاطر الموجودة والناشئة، وتتيح فرصة للقيام بتدخلات في الوقت المناسب لتحسين السلامة عندما يتم تبادل تلك المعلومات وتتخذ إجراءات على أساسها بشكل جماعي؛

وإذ تسلم بأن هناك حاجة لوضع مبادئ خاصة بسرية المعلومات وشفافيتها لضمان استخدام معلومات السلامة استخداما ملائما ومنصفا ومتسقا، لتحسين سلامة الطيران لا غير، وليس لأغراض أخرى غير ملائمة، بما في ذلك لتحقيق مزايا اقتصادية؛

وإذ تدرك أن استخدام تلك المعلومات لأغراض غير الأغراض المرتبطة بالسلامة قد يحول دون تقديم تلك المعلومات، مع ما سيترتب على ذلك من أثر سلبي على سلامة الطيران؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تطلب** إلى المجلس أن يعد مدونة سلوك لتبادل معلومات السلامة واستخدامها، بالاستناد إلى المبادئ التالية، في جملة أمور:

- أ) تجمع الدول الأعضاء معلومات السلامة ذات الصلة والمناسبة وتتبادلها لضمان وفائها بمسؤولياتها الفردية والجماعية بفعالية لصالح سلامة الطيران المدني الدولي؛
- ب) تستخدم الدول الأعضاء معلومات السلامة لضمان أن العمليات التي تخضع لمراقبتها في امتثال تام للقواعد والتوصيات الدولية وغير ذلك من اللوائح المنطبقة؛
- ج) تكفل الدول الأعضاء وصناعة الطيران ومؤسسات الطيران استخدام معلومات السلامة المتبادلة بطريقة ملائمة ومنصفة ومتسقة، واستعمالها فحسب لتحسين سلامة الطيران؛
- د) تتوخى الدول الأعضاء وصناعة الطيران ومؤسسات الطيران الحذر في الكشف عن المعلومات، على أن تراعي أيضا الحاجة إلى الشفافية واحتمال أن يعرقل هذا الكشف توفير المعلومات في المستقبل؛
- هـ) توافق الدول الأعضاء التي لم تستلم المعلومات الخاصة بالسلامة من دولة أخرى، على تأمين سريتها وعلى الامتنال لمبادئ بخصوص السرية توازي تلك التي تطبقها الدولة مصدر المعلومات.

القرار ٢٩-١١: استعمال تكنولوجيا الفضاء في مجال الملاحة الجوية

لما كان استكشاف الفضاء الخارجي واستخدامه في الأغراض السلمية هما من الأمور ذات الاهتمام البالغ للطيران المدني الدولي ويؤثران في شؤون تدخل ضمن اختصاص المنظمة وفقا لأحكام اتفاقية شيكاغو.

ولما كانت الجمعية العامة للأمم المتحدة قد اعترفت بأن الوكالات المتخصصة التابعة لها يمكن أن تؤدي وظائف مفيدة ومتنوعة بصدد الأنشطة الفضائية وأن اهتمامها يجب أن يقابل بالترحيب والتشجيع.

ولما كانت الجمعية العمومية قد أقرت في دوراتها ١٥ و ١٦ و ٢٢ المبادئ الخاصة باشتراك الإيكاو في برامج استكشاف الفضاء الخارجي واستخدامه.

ولما كانت الإيكاو مسؤولة عن إعداد موقف الطيران المدني الدولي بشأن كل الأمور المتعلقة بدراسة المسائل التي تنطوي على استخدام تكنولوجيا الفضاء لأغراض الملاحة الجوية، بما في ذلك تقرير الاحتياجات الخاصة للطيران المدني الدولي بالنسبة لتطبيقات التكنولوجيا الفضائية.

ولما كانت الجمعية العمومية قد أسست في القرار ٢٢-٢٠ مسؤولية الإيكاو عن بيان موقف الطيران المدني الدولي بشأن جميع أمور الفضاء الخارجي ذات الصلة، وطلبت إلى المجلس أن يواصل عمله فيما يتعلق بتخطيط واستعمال تكنولوجيا الفضاء لأغراض الملاحة الجوية، وأن يتخذ خطوات تهدف إلى المواصلة النشطة للعمل المتمثل في تحديد المتطلبات التشغيلية والفنية للأنظمة الدولية لخدمة الملاحة الجوية بالأقمار الصناعية.

وبما أن دولا ومنظمات دولية قد اكتسبت معرفة وخبرة جديدة في استخدام تكنولوجيا الفضاء في الملاحة الجوية، من خلال العمل المنجز داخل إطار الإيكاو بشأن المسائل المتعلقة باستخدام تكنولوجيا الفضاء لأغراض الملاحة الجوية.

ولما كانت الدول الأعضاء بالإيكاو قد أيدت مفهوما عالميا لأنظمة الاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الحركة الجوية المستقبلية استنادا إلى تكنولوجيا الأقمار الصناعية، وهو المفهوم الذي اعتمدته المجلس.

ولما كان استعمال تكنولوجيا الأقمار الصناعية، طبقا لمفهوم أنظمة الإيكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الحركة الجوية، سيساعد في التغلب على القيود الكامنة في الأنظمة الحالية للملاحة الجوية ويفي، على أساس عالمي، بمتطلبات الطيران المدني الدولي في المستقبل المنظور.

وإذ تلاحظ نتائج التعاون بين الدول المتعاقدة في استخدام تكنولوجيا الفضاء لأغراض الملاحة الجوية على أساس دولي عريض، والحاجة إلى قيام مثل هذا التعاون في المستقبل.

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن تستمر الإيكاو في تولي المسؤولية عما يلي:

أ) بيان موقف الطيران المدني الدولي تجاه كل المسائل ذات الصلة بالفضاء الخارجي.

ب) رصد وتنسيق العمل الذي تضطلع به الدول بشأن التخطيط لهذه الأمور على الصعيدين الإقليمي والعالمي حتى يتم إدخال مفهوم أنظمة الإيكاو المستقبلية للاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الحركة الجوية على المستوى العالمي بشكل منظم وكفء وبطريقة متوازنة مع الأخذ في الحسبان اعتبارات السلامة والاقتصاد.

٢- تطلب إلى المجلس أن يواصل عمله لتحديد المتطلبات التشغيلية والفنية والمالية والإدارية والتنظيمية القانونية لنظم عالمية تعمل بالأقمار الصناعية لأغراض الطيران المدني، مع إقامة الاعتبار الواجب لأحكام القرار ٢٧-١٠ المرفق (ي)، بشأن تنسيق الأنظمة الرئيسية والفرعية الخاصة بالملاحة الجوية.

٣- تحث الدول المتعاقدة على الاستمرار في إعلام الإيكاو بشأن ما يهم الطيران المدني الدولي من برامج خاصة باستكشاف الفضاء الخارجي واستخدامه، فضلا عن التقدم المحرز في هذا المجال.

٤- تطلب إلى الأمين العام أن يكفل إبلاغ كل المنظمات التي تعالج الأنشطة الفضائية بمواقف ومتطلبات الطيران المدني الدولي، وأن يستمر في اتخاذ الترتيبات لتمثيل الإيكاو في المؤتمرات والاجتماعات الملائمة التي ترتبط بالمصالح الخاصة للطيران المدني الدولي في هذا المجال أو التي تؤثر في تلك المصالح.

٥- تعلن أن هذا القرار يلغي القرار ٢٢-٢٠ ويحل محله.

القرار ٤٠-٢٦: النقل الفضائي التجاري

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

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

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

تقرر ما يلي:

- ١- تؤكد من جديد على الدور الذي تضطلع به الإيكاو في إعداد إرشادات السياسات في المجالات التي تتداخل فيها عمليات النقل الفضائي التجاري مع الطيران المدني الدولي بالتنسيق مع مكتب شؤون الفضاء الخارجي التابع للأمم المتحدة؛
- ٢- توجه المجلس بتكليف الأمانة العامة بأن تتشاور مع الدول بشأن الدور الذي تضطلع به الإيكاو وبأن تواصل التنسيق مع الدول والمنظمات الحكومية وغير الحكومية والقطاع الخاص والأوساط الأكاديمية والوكالات المختصة التابعة لمنظمة الأمم المتحدة لرصد تقدم وتطور النقل الفضائي التجاري ومعالجة القضايا الناشئة، بما في ذلك التأثير على العمليات المدنية الدولية دون المدارية.

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 استجذبت 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 الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ" والقرار ٤١-٢٢ "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)"، تشكل البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة، حسبما كانت هذه السياسات قائمة عند اختتام الدورة 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 الإيكاو في مجال حماية البيئة لتستعرضها؛

٣- **تعلن** أن هذا القرار مع القرار ٤١-٢١ "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ" والقرار ٤١-٢٢ "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو 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 المتوفرة عن آثار الطيران على البيئة ضرورية كي تعد الإيكاد 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 الإيكاد القيام بالكثير لمواكبة ترخيص هذه التكنولوجيات الجديدة في مجال البيئة وفي الوقت المناسب؛

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

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

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

وتسليماً بأهمية أن تتسم منظومة النقل الجوي بالمرونة في مواجهة 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 الإيكاد في مجال البيئة على المستوى العالمي، من أجل دعم اتخاذ القرارات بشأن المسائل البيئية؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تعلم** أن الإيكاد، 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 الإيكاد والدول الأعضاء فيها بمسؤولياتها، فإنها سوف تسعى للقيام بما يلي:

- أ) الحد أو خفض من عدد المتأثرين بضوضاء الطائرات؛
- ب) الحد أو خفض من أثر انبعاثات الطائرات على نوعية الهواء المحلي؛
- ج) الحد أو خفض من أثر انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران على المناخ العالمي؛

د) ضمان أن يتمتع النقل الجوي مستقبلاً بالمرونة في وجه الأزمات عن طريق تعديل بنيته الأساسية وعملياته بما يتلاءم مع تبعات تغير المناخ.

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

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

٤- تطلب من المجلس أن يظل يتابع عن كثب التكنولوجيات الابتكارية ومصادر الطاقة الجديدة لأغراض الطيران من أجل الترخيص لهذه التكنولوجيات في مجال البيئة وفي الوقت المناسب، بما في ذلك من خلال عملية التقييم التي تجريها الإيكاو ؛

٥- ترحب 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، وتحت الدول الأعضاء على دعم الأنشطة غير المتوقعة في الميزانية عن طريق تقديم مستوى معقول من المساهمات الطوعية؛

١٠- تدعو الدول والمنظمات الدولية إلى تقديم المعلومات والبيانات العلمية اللازمة لتمكين الإيكاو من تقوية عملها في هذا المجال؛

١١- ترحب 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- تشجع المجلس على مواصلة التعاون الوثيق مع المنظمات الدولية وهيئات الأمم المتحدة الأخرى بشأن فهم آثار الطيران على البيئة وبشأن وضع السياسات لمعالجة هذه الآثار؛

١٣- تحت 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 يحسن فهم أوجه عدم التأكد المرتبطة بتأثير انبعاثات الطائرات على البيئة على كل من المستويين المحلي والعالمي، يظل هذا التأثير مصدراً للقلق ويقتضي اتخاذ إجراءات ملائمة.

وإقراراً بأن ثمة أوجه ترابط متعلقة بتصميم التكنولوجيا وعمليات الطائرات عند معالجة الشواغل المتصلة بالضوضاء ونوعية الهواء المحلي وتغير المناخ.

ولما كان المجلس قد أنشأ لجنة معنية بحماية البيئة في مجال الطيران (CAEP) بغرض المساعدة على وضع مزيد من القواعد والتوصيات والإجراءات والمواد الإرشادية لضوضاء الطائرات وانبعاثات المحركات.

ولما كان المجلس قد اعتمد المجلد الأول من الملحق السادس عشر بعنوان: "ضوضاء الطائرات"، الذي يشتمل على قواعد ترخيص مستويات ضوضاء الطائرات دون الصوتية (باستثناء الطائرات قصيرة الإقلاع والهبوط و/أو الطائرات 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 يركز 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 للإيكاو 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 القلابة؛
- ٣- **ترحب** بالفوائد الناشئة عن قاعدة الإيكو القياسية بشأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطائرات، والتي أصبحت واجبة التطبيق في ٢٠٢٠/١/١ بالنسبة لطرازات الطائرات الجديدة، باستثناء تلك الطرازات الجديدة التي تقل كتلتها القصوى عند الإقلاع عن ٦٠ طناً والتي تبلغ سعتها القصوى ١٩ مقعداً للركاب أو أقل من ذلك؛ والتي 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 والنفثة 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- **تحث** الدول الأعضاء من أقاليم العالم غير الممثلة بالشكل الكافي حالياً في لجنة حماية البيئة في مجال الطيران على أن تشارك في أعمال تلك اللجنة؛
- ١٢- **تطلب** إلى المجلس أن يزود الدول والمنظمات الدولية بكافة المعلومات عن التدابير المتاحة لخفض تأثير عمليات الطيران على البيئة بحيث يمكن اتخاذ الإجراءات باستخدام التدابير الفعالة الملائمة؛
- ١٣- **تحث** الدول الأعضاء على أن تتابع، حسب ما هو ملائم، الأحكام التي وضعتها الإيكو 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 الإيكو هو التشجيع على التوصل إلى أكبر قدر عملي ممكن من التوافق في مجال الطيران المدني الدولي، ولا سيما في الأنظمة البيئية؛

ولما كان القيام على نحو غير منسق بوضع سياسات وبرامج وطنية وإقليمية للتخفيف من ضوضاء الطائرات يمكن أن يعيق دور الطيران المدني في التنمية الاقتصادية؛

ولما كانت حدة مشكلة ضوضاء الطائرات في كثير من المطارات قد أدت إلى اتخاذ تدابير تقيد عمليات الطائرات، وأثارت معارضة قوية ضد توسيع المطارات الحالية أو إنشاء مطارات جديدة؛

ولما كانت الإيكاف قد قبلت المسؤولية الكاملة عن تحقيق أقصى قدر من التوافق بين تطوير الطيران المدني على نحو آمن واقتصادي ومنظم من ناحية، والحفاظ على نوعية البيئة من ناحية أخرى، ولما كانت تسعى بنشاط إلى تحقيق مفهوم "النهج المتوازن" لخفض ضوضاء الطائرات ووضع إرشادات بشأن كيفية تنفيذ الدول لهذا النهج؛

ولما كان النهج المتوازن للتعامل مع الضوضاء الذي وضعته الإيكاف 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 الإيكاف 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 الإيكاف؛

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

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

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

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

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

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 الإيكاف عدداً من الإجراءات الطموحة لتحقيق هذا السيناريو؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تناشد** جميع الدول الأعضاء لدى الإيكاو ، والمنظمات الدولية، أن تعترف بالدور القيادي للإيكاو في معالجة مشكلات ضوضاء الطائرات؛
- ٢- **ترحب** بالتقدم المحرز حتى الآن في التصدي لضوضاء الطائرات وتشجع الدول 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- **تحث** الدول على ما يلي:
 - أ) اعتماد نهج متوازن للسيطرة على الضوضاء، مع المراعاة التامة لإرشادات الإيكاو (Doc 9829) والالتزامات القانونية والاتفاقات القائمة والقوانين السارية والسياسات الثابتة ذات الصلة بهذا الموضوع، عند معالجة مشكلات الضوضاء في مطاراتها الدولية؛
 - ب) وضع إجراءات شفافة للنظر في تدابير تخفيف الضوضاء، أو الإشراف على تنفيذ هذه الإجراءات، بما في ذلك:
 - ١) تقدير حجم مشكلة الضوضاء في المطار المعني، اعتماداً على معايير موضوعية وقابلة للقياس وعوامل أخرى ذات صلة.
 - ٢) تقييم التكاليف والمنافع المحتملة لمختلف التدابير المتاحة، والاستناد إلى هذا التقييم في اختيار التدابير التي تهدف إلى تحقيق أقصى منفعة بيئية بأقل التكاليف؛
 - ٣) نشر نتائج التقييم من أجل التشاور عليها مع الجهات المعنية والاعتماد عليها في فض النزاعات.
- ٤- **تشجع** الدول على ما يلي:
 - أ) تشجيع ودعم الدراسات وبرامج البحوث والتكنولوجيا الهادفة إلى خفض الضوضاء عند المصدر أو خفضها بأي 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 النفائة دون الصوتية التي تتجاوز ضوضاؤها المستويات المنصوص عليها في المجلد الأول من الملحق السادس عشر

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

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

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

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

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

- (ب) ما إذا كان يمكن تحقيق الحماية الضرورية إما بوضع أنظمة تمنع المشغلين الجويين التابعين لها من إضافة أي طائرات كهذه إلى أساطيلهم، سواء بال شراء أو بالاستئجار أو بالتبادل، وإما بوضع حوافز للإسراع بتحديث الأساطيل؛
- (ج) ما إذا كان يمكن تحقيق الحماية الضرورية بقيود يقتصر فرضها على المطارات والمدارج التي اعتبرت هذه الدول 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 بزمناً معقولاً؛

٢- **تحت** 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 تقترض، قبل انتهاء الفترة المذكورة أعلاه، قيوداً على عمليات أي طائرات قبل مرور ٢٥ سنة على تاريخ إصدار أول شهادة صلاحية لها؛
- (ج) ألا تقترض، قبل انتهاء الفترة المذكورة، قيوداً على عمليات أي طائرات عريضة الجسم موجودة حالياً، أو أي طائرات مزودة بمحركات تكون نسبة التجاوز الجانبي فيها أعلى من ٢ إلى ١؛
- (د) أن تبلغ الإيكافو وجميع الدول المعنية بجميع القيود المفروضة.

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

- (أ) تخفيف تأثير الضوضاء على المجتمعات المحلية حول المطارات، وذلك بدون فرض معاناة اقتصادية شديدة على مشغلي الطائرات؛
- (ب) إقامة الاعتبار لمشكلات المشغلين التابعين للبلدان النامية فيما يخص الطائرات المستوفية لشروط الفصل الثاني والمسجلة فيها حالياً، والتي لا يمكن تبديلها قبل نهاية فترة سحب الطائرات، بشرط تقديم ما يثبت وجود طلب شراء أو عقد استئجار للاستعاضة عن هذه الطائرات بطائرات مستوفية لشروط الفصل الثالث، وبشرط قبول أول تاريخ لتسليم الطائرات؛

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

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

٦- **تحت** الدول على أن تساعد مشغلي الطائرات في جهودهم الرامية إلى الإسراع بتحديث أساطيلهم بما يزيل 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 مقررة 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 التبعات العمرانية في حالات معينة؛

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

ولما كانت هناك اختلافات إقليمية ملحوظة فيما يتعلق بمدى توقع ظهور المشكلة من ضوضاء الطائرات خلال العقدين المقبلين، وقد بدأت بعض الدول 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 الموضوعة في المرفق (د) بهذا القرار والإرشادات الأخرى ذات الصلة التي وضعتها الإيكاو؛

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تحت** الدول على أن تضمن بقدر الإمكان أن اعتماد القيود التشغيلية لا يتم إلا إذا كان مدعوماً بتقييم مسبق للمنافع المتوقعة والآثار الضارة الممكنة؛
- ٢- **تحت** الدول على عدم فرض أي قيود تشغيلية في أي مطار على الطائرات التي 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 النفّاثة دون الصوتية التي تمثل لقواعد ترخيص الضوضاء الواردة في الفصل الثاني من المجلد الأول من الملحق السادس عشر وتتجاوز ضوضاؤها المستويات الواردة في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر قد نجح في خفض نطاقات الضوضاء حول مطارات كثيرة يتعرض فيها الناس لمستويات ضوضاء غير مقبولة، وفي خفض العدد الإجمالي للسكان المعرضين للضوضاء؛

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

وإقراراً بأن القاعدة القياسية التي أدرجت في الفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر قد زادت الفرص أمام مشغلي الطائرات للاستعاضة عن طائراتهم بطائرات أقل 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) ونُظُم الطائرات الموجهة عن بُعد، قد تكون لها آثار من حيث الضوضاء في مناطق أبعد من تلك المحيطة بالمطارات؛

فإن الجمعية العمومية:

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

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

- ٣- **تحت** الدول على ما يلي إذا كانت الفرصة لا تزال سانحة لتقليل مشكلات ضوضاء الطائرات بالتدابير الوقائية:
- (أ) إنشاء المطارات الجديدة في أماكن ملائمة، مثل الأماكن البعيدة عن المناطق الحساسة للضوضاء؛
 - (ب) اتخاذ التدابير الملائمة لتحقيق المراجعة التامة لتخطيط استخدام الأراضي في المرحلة الأولى من إنشاء المطار الجديد أو تطوير المطار الراهن؛
 - (ج) تحديد نطاقات حول المطارات ذات مستويات الضوضاء المختلفة، مع مراعاة أعداد السكان الحالية والزيادة المتوقعة بالإضافة إلى تقديرات نمو الحركة، ووضع معايير للاستخدام الملائم لتلك الأراضي حسب إرشادات الإيكاو؛
 - (د) إصدار التشريعات ووضع الإرشادات أو الوسائل المناسبة لتحقيق الالتزام بتلك المعايير الموضوعة لاستخدام الأراضي؛
 - (هـ) ضمان إتاحة معلومات سهلة الفهم عند القراءة بشأن عمليات الطائرات وآثارها البيئية على المجتمعات المحلية القريبة من المطارات؛
- ٤- **تطلب** من المجلس ما يلي:
- (أ) أن يضمن تحديث الإرشادات المتعلقة باستخدام الأراضي والواردة في الوثيقة رقم 9184 Doc وجعلها ملبية لاحتياجات الدول؛
 - (ب) أن ينظر في الخطوات التي يمكن اتخاذها لتعزيز إدارة استخدام الأراضي، ولا سيما في أجزاء العالم التي قد تتوفر فيها الفرصة لتلافي مشكلات ضوضاء الطائرات في المستقبل، بما في ذلك من خلال إصدار عدد مخصص من مجموعة الأدوات الإلكترونية للمطارات التي تراعي الاعتبارات الإيكولوجية.

المرفق (ز)

الطائرات الأسرع من الصوت — مشكلة 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 إغلاق 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 الجسمانية 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 بالفرقعة 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 وبالإستعانة 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 بالموصفات التي تقررها الإيكاو .

المرفق (ح)

أثر الطيران على نوعية الهواء المحلي

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

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

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

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

وإقراراً بأن الإيكاو قد وضعت معايير فنية وعززت وضع إجراءات تشغيلية أدت إلى خفض كبير لتلوث 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 التركيزات الإجمالية، وعدد السكان المعرضين لها في المنطقة قيد النظر؛

ولما كانت المادة الخامسة عشرة من اتفاقية الطيران المدني الدولي تتضمن أحكاماً تتعلق برسوم المطارات والرسوم المماثلة، بما في ذلك مبدأ عدم التمييز، وكانت الإيكاو قد أعدت إرشادات سياسية للدول الأعضاء بشأن الرسوم (سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، 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 أياً 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 المراقبة 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 وتقليل انبعاثات الطائرات من أكاسيد النتروجين والجسيمات الدقيقة غير المتطايرة، إلى جانب وضع أهداف تشغيلية لخفض حرق الوقود؛

٦- **تطلب** من المجلس مواصلة تعزيز التحسينات التشغيلية وتحسينات الحركة الجوية التي تقلل تأثير تلوث الهواء المحلي من الطائرات؛

٧- **تشجع** الدول الأعضاء والأطراف المعنية الأخرى على اتخاذ إجراءات للحد من انبعاثات الطيران الدولي التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي أو خفضها من خلال التدابير الطوعية والمواظبة على إبلاغ الإيكاو بها؛

٨- **ترحب** بوضع وترويج مواد إرشادية بشأن المسائل المتعلقة بتقييم نوعية الهواء المتصلة بالمطارات؛

٩- **تطلب** من المجلس العمل بالاشتراك مع الدول والمعنيين بالأمر في تعزيز وتداول أفضل أساليب العمل المطبقة بالمطارات في التقليل من الآثار الضارة لانبعاثات الطيران على نوعية الهواء المحلي؛

- ١٠- **ترحب** بوضع الإرشادات بشأن رسوم الانبعاثات المتعلقة بنوعية الهواء المحلي وتطلب من المجلس أن يواصل تحديث هذه الإرشادات وتحث الدول المتعاقدة على تداول المعلومات عن تنفيذ مثل هذه الرسوم؛
- ١١- **تحث** الدول المتعاقدة على ضمان أعلى مستوى عملي من التوافق وإن تراعي على النحو الواجب سياسات الإيكو وإرشاداتها بشأن رسوم الانبعاثات المتعلقة بنوعية الهواء المحلي.

القرار ٤١-٢١: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ

لما كانت الإيكو 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 الإيكو، الهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغيير المناخ (IPCC)، يتضمن تقييماً شاملاً لتأثير الطيران على الغلاف الجوي؛

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

ولما كانت تدرك أن انبعاثات الطيران الدولي 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 يتخذ إجراء لتقليص الانبعاثات؛

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

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

ولما كان اتفاق باريس، الذي اعتمده مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ في ديسمبر ٢٠١٥، يعزز تطبيق اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ بما في ذلك هدفها، ويرمي إلى تقوية الاستجابة العالمية لتهديد تغيير 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، تقر بأن هذا سيخفف بقدر كبير مخاطر تغيير 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 و٢٠١٦ و٢٠١٩ على التوالي؛

ولما كانت تدرك العمل الكبير الذي اضطلعت به الإيكاو لاستكشاف الجدوى من تحديد هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران الدولي في ضوء هدفها درجة الحرارة البالغة درجتين مئويتين و١,٥ 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 بشأن جدوى هدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران المدني الدولي 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 خفض المستوى 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؛

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

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

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

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

وترحبُ 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 ؛

وتسليمُ 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؛

وتسليمُ باختلاف الظروف بين الدول فيما يتعلق بقدرتها على التصديّ للتحديات المقترنة بتغير المناخ، وبضرورة توفير الدعم اللازم، ولا سيما للبلدان النامية والدول التي لديها احتياجات خاصة؛

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

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

وترحبُ بإطلاق "برنامج الإيكاو 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 تمثيلاً مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"،

وتسليمُ بأنه وفقاً لأحدث التقارير الصادرة عن الهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ، لوحظ إحراز تقدُّم 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؛

وتسليمُ 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 يعزِّز مستوى تأهب قطاع الطيران الدولي للأحداث القصوى والمعاكسة المتصلة بالمناخ؛

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

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

فإن الجمعية العمومية:

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

٢- تطلب من المجلس:

(أ) أن يكفل اضطلاع الإيكاو بدورها القيادي المستمر في المسائل البيئية المتصلة بالطيران المدني الدولي، بما في ذلك انبعاثات غازات الدفيئة؛

(ب) أن يواصل دراسة الخيارات في مجال السياسة العامة للحدّ من أثر انبعاثات محرّكات الطائرات على البيئة أو خفضه وإعداد اقتراحات ملموسة حسب الحاجة تتضمن حلولاً فنية وتدابير قائمة على السوق، مع مراعاة ما قد يكون لهذه التدابير من آثار محتملة على البلدان النامية والبلدان المتقدمة على حد سواء؛

(ج) أن يواصل التعاون مع المنظمات المشاركة في رسم السياسات في هذا المجال، وخاصة مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ؛

٣- تؤكد مجدداً على ما يلي:

(أ) ينبغي أن تواصل الإيكاو اتخاذ مبادرات لنشر معلومات عن الفهم العلمي لأثر الطيران والإجراءات المتخذة لمعالجة انبعاثات الطيران، وتواصل توفير منتدى لتيسير المناقشات بشأن الحلول الكفيلة بالتصدي لانبعاثات الطيران؛

(ب) ينبغي التشديد على خيارات السياسة العامة التي ستخفض الانبعاثات الصادرة عن محرّكات 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 ابتداءً 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؛ وأنّ 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 الطويل 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 الطويل 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 الطويل 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 للإيكاو؛
- ١٠- **تشجّع** أيضاً جميع الدول على أن تقدم طوعاً للإيكاو وتحديث خطط عمل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناشئة عن الطيران الدولي، مع بيان السياسات والإجراءات وخرائط الطريق، بما في ذلك التوقعات على المدى الطويل؛
- ١١- **تدعو** الدول، التي تود أن تعد خطط عمل أو تقوم بتحديث هذه الخطط، إلى عرض تلك الخطط على الإيكاو في أقرب وقت ممكن ويحبذ أن يكون ذلك بنهاية يونيو ٢٠٢٤ ومرة كل ثلاث سنوات بعد ذلك، لكي يتسنى للإيكاو أن تواصل جمع المعلومات المحددة كميًا 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 كميًا عن المنافع البيئية المتوقعة من تنفيذ التدابير المنتقاة من تلك المجموعة، وكذا معلومات عن أي مساعدة معينة قد تحتاج إليها لتنفيذ التدابير؛
- ١٢- **تشجّع** الدول التي قدمت خطط عمل على تبادل المعلومات الواردة في تلك الخطط وعلى إقامة شراكات مع الدول الأعضاء الأخرى من أجل مساعدة تلك الدول التي لم يتسنى لها إعداد خطط عمل، وإتاحة خطط العمل المقدمة للجمهور، مع مراعاة الحساسية التجارية للمعلومات التي تحتوي عليها خطط عمل الدول؛
- ١٣- **تطلب** من المجلس أن ييسّر تعميم الدراسات الاقتصادية والفنية وأفضل الممارسات ذات الصلة بالأهداف الطموحة وأن يواصل تقديم الإرشادات وسائر أنواع المساعدة الفنية الأخرى على إعداد وتحديث خطط عمل الدول، قبل نهاية شهر يونيو 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 الإيكاو؛
- 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 الإيكاو بشأن تقييم التقدم المحرز وذلك من خلال الإبلاغ عن البيانات السنوية المتعلقة بالحركة الجوية واستهلاك الوقود وانبعاثات ثاني أكسيد الكربون؛
- ١٥- **تطلب** إلى المجلس أن يطلب من الدول مواصلة دعم الجهود التي تبذلها الإيكاو لتعزيز موثوقية قياس/تقدير الانبعاثات العالمية من غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي وأن يبلغ بشكل منتظم أمانة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، كجزء من إسهامه في تقييم التقدم المحرز إزاء إجراءات التنفيذ في ذلك القطاع، وبناء على المعلومات التي أقرتها الدول الأعضاء في الإيكاو؛

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

١٧- تُسَلَّم 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 الإيكوا 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؛

١٨- **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 الإيكوا، مع معالجة التحديات المالية والمؤسسية والقانونية المحتملة، وتقديم تقرير إلى الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية للإيكوا؛

(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 الإيكوا للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام" (ACT-SAF)، فإنه ينبغي توسيع نطاق "برنامج الإيكوا 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 الإيكوا على تقديم مساهمات منتظمة وكبيرة إلى صندوق البيئة التابع للإيكوا، لمقابلة تكاليف أنشطة محددة تقوم بها الإيكوا بشأن الهدف الطموح الطويل الأجل، بما في ذلك برنامج الإيكوا للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام، بهدف مساعدة الدول النامية والدول ذات الاحتياجات المحددة. كما تُشجّع الدول على تطوير مشاريع محددة في إطار برنامج الإيكوا للتعاون الفني؛

١٩- **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 محدثة، إن وجدت، عن الآثار التي تحدثها الطائرات على الغلاف الجوي؛

٢٠- **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 نُظُم الطيران الدولية والبنى الأساسية مع آثار تغير المناخ ومخاطره؛

- (ب) أن يشجع الدول على التعاون في إعداد نماذج تحليلية توقّعية لتقييم آثار الطيران؛
- (ج) أن يواصل تقييم تكلفة ومنافع مختلف التدابير، بما فيها التدابير القائمة، بغرض معالجة مسألة انبعاثات محركات الطائرات بأكثر الطرق فعالية من حيث التكلفة، مع مراعاة مصالح جميع الأطراف المعنية، بما في ذلك الآثار المحتملة على الدول النامية؛
- (د) مساعدة الدول الأعضاء بالدراسات والتقييمات ووضع الإجراءات، بالتعاون مع الدول الأخرى بالإقليم، بغرض الحد من انبعاثات غازات الدفيئة أو خفضها على الصعيد العالمي، والعمل معاً بشكل تعاوني لبلوغ المستوى الأمثل من المنافع البيئية التي يمكن تحقيقها عن طريق برامجها المختلفة؛
- ٢١- **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؛
- ٢٢- **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. وتحت الإيكاو والدول الأعضاء فيها على مواصلة العمل بشأن عناصر مجموعة التدابير الخاصة بتحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل، بما في ذلك الفقرات من ٢٣ إلى ٢٨ أدناه
- ٢٣- **تطلب** إلى الدول القيام بما يلي:
- (أ) أن تنتظر 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 وتعجّله في البحث والتطوير لإنتاج طائرات جديدة لا تنتج أي انبعاثات كربونية؛
- ٢٤- **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؛
- ٢٥- **تطلب** إلى الدول القيام بما يلي:
- (أ) أن تعمل مع الشركات المصنّعة للطائرات وهيئات تقديم خدمات الملاحة الجوية ومشغلي الطائرات والمطارات لتعجيل 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 الإيكاف 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 بنظم الطيران الدولية وهياكلها الأساسية، حسب الاقتضاء؛
- ٢٦- **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 الإيكاف 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 البيانات 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 نظم 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.

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

- (أ) وضع نهج منسق في الإدارات الوطنية المعنية بالإجراءات السياسية والاستثمار للتجديد بالقيام بما يناسب من البحوث في مجال 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 في المائة 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 تقي 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؛

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

٢٨- **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 للإيكو 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؛

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

و) أن يواصل 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 تُجرىها الإيكاو، وعقد المؤتمر الثالث للطيران وأنواع 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.

٢٩- **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؛

٣٠- **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 فعّالة من حيث التكاليف؛
- و) لا ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تتصف بالازدواجية ولا ينبغي احتساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي إلا مرة واحدة؛
- ز) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تحد من تسرب الكربون وتشوهات الأسواق إلى أدنى حد؛
- ح) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تضمن التعامل مع قطاع الطيران الدولي على أساس الإنصاف فيما يتعلق بالقطاعات الأخرى؛
- ط) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن 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 تُراعى التدابير القائمة على آليات السوق مبدأ المسؤوليات المشتركة والمتباينة وقدرات كل طرف، والظروف الخاصة به، ومبدأ عدم التمييز وإتاحة الفرص بنزاهة وعلى قدم المساواة.

القرار 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 نصّ على وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لأغراض الطيران الدولي، لكي تعتمد الدورة التاسعة والثلاثون للجمعية العمومية قراراً بشأنها؛

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

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

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

وترحيباً باعتماد الطبعة 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؛

وترحيباً 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)؛

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

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

وإقراراً بأهمية اتباع نهج منسق في أنشطة بناء القدرات من جانب الإيكاو ودولها الأعضاء، بالتعاون مع قطاع الطيران، لدعم تنفيذ خطة كورسيا، لا سيما من خلال برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (ACT-CORSIA) الذي يشمل تنظيم ندوات، وإعداد مواد للتوعية، وإقامة شراكات في إطار خطة كورسيا ما بين الدول، والتي كانت أساسية في نجاح تنفيذ الدول لاشتراطات الرصد والإبلاغ والتحقق، والإبلاغ عن الانبعاثات السنوية من ثاني أكسيد الكربون في السجل المركزي لخطة كورسيا؛

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

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 لتفادي 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 فيما التدابير المتعلقة بالتكنولوجيا والعمليات والبنى التحتية؛

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

وتشديداً على أن القرار الذي اتخذته الجمعية العمومية في دورتها التاسعة والثلاثين بشأن تنفيذ خطة كورسيا يبين دعم الدول الأعضاء القوي لإيجاد حل على الصعيد العالمي فيما يتعلق بقطاع الطيران الدولي، في مقابل خليط محتمل من التدابير القائمة على آليات السوق الخاصة بالدول والأقاليم؛

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

وتذكيراً باتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وباتفاق 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 يرسي 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- تقرر أن هذا القرار يحل، مع القرار ٤١-X: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - أحكام عامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي" والقرار ٤١-X: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ"، محل القرارات ٤٠-١٧ و ٤٠-١٨ و ٤٠-١٩ وتشكل هذه القرارات معاً البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة؛

٢- وتسلم بالتقدم المحرز بشأن جميع العناصر الخاصة بسلة التدابير المتاحة لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، بما في ذلك تكنولوجيات الطيران والتحسينات التشغيلية وأنواع وقود الطيران المستدامة وخطة كورسيا، وتؤكد إعطاء الأفضلية إلى استخدام تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع وقود الطيران المستدامة التي توفر فوائد بيئية في قطاع الطيران؛

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

٤- وتشدد على الدور الذي تضطلع به خطة كورسيا استكمالاً لحزمة التدابير الأوسع نطاقاً، من أجل تحقيق الهدف الطموح العالمي، بدون فرض أعباء اقتصادية غير مناسبة على الطيران الدولي؛

- ٥- وتذكر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بشأن تنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في شكل خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا) للتصدي لأي زيادة سنوية في إجمالي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران المدني الدولي (أي رحلات الطيران المدني التي تغادر من أحد البلدان وتصل إلى بلد آخر) بما يتجاوز مستويات عام ٢٠٢٠، مع مراعاة الظروف الخاصة وقدرات كل منها،
- ٦- وتطلب إلى المجلس مواصلة ضمان كافة الجهود الرامية إلى تحقيق المزيد من التقدم في تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع وقود الطيران المستدامة لكورسيا التي تبذلها الدول الأعضاء وتتبع في خطط عملها للتصدي لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، ورصد التقدم المحرز في تنفيذ خطط العمل وتقديم تقرير في هذا الشأن، علماً بأنه ينبغي وضع منهجية لضمان أن يكون خفض متطلبات التعويض لدى مشغل الطائرة في إطار الخطة في سنة معينة ممكناً باستخدام الوقود المؤهل لخطة كورسيا (مثلاً أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران المنخفض الكربون في إطار خطة كورسيا)، بحيث لا يُغفل أي عنصر من عناصر سلة التدابير؛
- ٧- تطلب إلى المجلس مواصلة رصد تنفيذ جميع عناصر سلة تدابير، والنظر في السياسات والإجراءات الضرورية من أجل ضمان تحقيق التقدم في كافة العناصر بطريقة متوازنة مع زيادة النسبة المئوية لحالات تخفيض الانبعاثات الناجمة عن التدابير غير القائمة على آليات السوق عبر الزمن.
- ٨- وتسلم بالظروف الخاصة وقدرات كل دولة من الدول، ولا سيما الدول النامية، من حيث قابليتها للتأثر بتغير المناخ ومستويات التنمية الاقتصادية والمساهمة في الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي، وغير ذلك من الأمور، مع تخفيض أوجه الخلل في السوق إلى حدها الأدنى؛
- ٩- وتذكر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بشأن الاضطلاع بتنفيذ تدريجي فيما يتعلق بخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي لمراعاة الظروف الخاصة وقدرات كل دولة من الدول، ولا سيما الدول النامية، مع تخفيض أوجه الخلل الخاصة بالسوق إلى حدها الأدنى، على النحو التالي:
- (أ) 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) ١) أ) أدناه؛
- (ب) تنطبق المرحلة الأولى من عام ٢٠٢٤ حتى نهاية عام ٢٠٢٦ على الدول التي شاركت طوعاً في المرحلة التجريبية، فضلاً عن أي دول أخرى تتطوع للمشاركة في هذه المرحلة، مع احتساب 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) وتنطبق المرحلة الثانية من عام ٢٠٢٧ وحتى نهاية عام ٢٠٣٥ على جميع الدول التي لديها حصّة فردية في أنشطة الطيران الدولي بالأطنان الكيلومترية الإيرادية في عام ٢٠١٨ بما يتجاوز ٠,٥ ٪ 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. أمّا الدول التي تقرر المشاركة الطوعية في الخطة، أو تقرر عدم مواصلة المشاركة الطوعية في الخطة، لا يجوز لها أن تقوم بذلك إلا اعتباراً من ١ يناير في أي سنة ما وينبغي أن تُخطر الإيكاو بقرارها في موعد لا يتعدى ٣٠ يونيو من السنة السابقة.

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

١٠- وتذكر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بأنه يجب أن تُطبق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي على جميع مشغلي الطائرات على نفس الطرق بين الدول من أجل تخفيض أوجه الخلل الخاصة بالسوق إلى حدها الأدنى، على النحو التالي:

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

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

ج) جميع الرحلات الجوية الدولية على الطرق بين دولتين، لا تتدرج كلتاهما 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- وتذكر 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 مشغل الطائرات = [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 معامل 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 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 مشغّل الطائرات وإجمالي الانبعاثات التي تشملها خطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي في سنة محددة لا تشمل الانبعاثات المعفاة من الخطة في تلك السنة؛

ز) سيُعاد احتساب نطاق الانبعاثات الوارد في الفقرتين الفرعيتين ١١ ب) و ١١ ج) أعلاه في بداية كل سنة لمراعاة الطرق الجوية إلى جميع الدول ومنها التي ستضاف نظراً لمشاركتها الطوعية أو بداية مرحلة جديدة أو دورة امتثال؛

١٢- وتذكّر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين وتقرر أيضاً أن الوافد الجديد^١ 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.

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 ٥ ٧٠٠ كغ؛ أو العمليات الإنسانية والطبية وعمليات إطفاء الحريق؛

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

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

١٦- وتذكّر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين ضرورة توفير ضمانات في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي لضمان التنمية المستدامة لقطاع الطيران الدولي والتصدي للأعباء الاقتصادية غير الملائمة على الطيران الدولي، وتطلب إلى المجلس أن يقرّر ما يلزم من أساس ومعايير للشروع في هذه الإجراءات وأن يحدد السبل الممكنة لمعالجة هذه الأمور؛

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، وتُعرض 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 الإيكاء العالمي الطموح؛ وسوق الخطة وآثار التكلفة على الدول ومشغلي الطائرات وعلى الطيران الدولي؛ وعمل عناصر تصميم الخطة؛

^١ يُعرّف "الناقل الجديد" بأي مشغّل طائرات يستهل نشاطاً في مجال الطيران يقع في نطاق المجلّد الرابع من الملحق السادس عشر عند سريان مفعوله أو بعده ولا يتمثل نشاطه في الاستمرار بأداء نشاط في مجال الطيران اضطلع به سابقاً مشغّل طائرات آخر، أكان هذا النشاط كاملاً أم جزئياً.

(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 تقدّمها تقنيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود المؤهل لكورسيا سعياً إلى تحقيق الأهداف البيئية للإيكاو؛

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، ليستثنى بذلك تقاضي 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 والبيئة ولجنة حماية البيئة، حسب الاقتضاء؛

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

٢٠- **تذكر** بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بأن وحدات الانبعاثات الناتجة عن آليات منشأة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس يمكن استخدامها في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران المدني الدولي بشرط أن تتمشى مع قرارات المجلس، مع المساهمة الفنية من الهيئة الاستشارية الفنية ولجنة حماية البيئة في مجال الطيران، بما في ذلك ما يتعلق بتجنب العدّ المزدوج وعلى أساس ميزة مؤهلة وإطار زمني.

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

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

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

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

القرار ٩-٤٠: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

القرار ١٤-٣٦: استخدام الطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي

القرار ٢١-٣٦: منع إدخال الأنواع الغريبة الدخيلة

لما كان المجتمع الدولي يقر على نحو متزايد بالتهديد الذي تمثله الأنواع الغريبة الدخيلة للتنوع البيولوجي.

لما كان النقل الدولي، بما فيه النقل الجوي المدني، يمثل سبيلا محتملا لإدخال الأنواع الغريبة.

ولما كانت اتفاقية التنوع البيولوجي والبرنامج العالمي للأنواع الدخيلة، ومنظمات دولية أخرى حكومية وغير حكومية، تعمل حاليا على التوصل إلى وسائل فعالة لتقييم ومراقبة الأنواع الغريبة التي تهدد النظم الإيكولوجية والموائل والأنواع المستوطنة الأخرى.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على مساندة جهود بعضها البعض للحد من خطر استخدام النقل الجوي المدني في إدخال أنواع غريبة دخيلة محتملة إلى مناطق خارج نطاقها الطبيعي.

٢- **تطلب** إلى مجلس الإيكاو مواصلة العمل مع المنظمات في هذا الصدد.

٣- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل القرار ١٩-٣٥.

القرار ١٢-٢٧: دور الإيكاو في القضاء على النقل غير المشروع للعقاقير المخدرة بطريق الجو

لما كانت إساءة استعمال المخدرات والاتجار غير المشروع بالعقاقير المخدرة والمؤثرات العقلية ما زالتا يثيران مشاكل دولية خطيرة تتطلب اهتماما عاجلا ومستمرًا.

ولما كانت الجمعية العامة للأمم المتحدة قد ناشدت الوكالات المتخصصة أن تشترك بطريقة فعالة في تنفيذ قرارات الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم ١٤٣/٣٩ و ١٢١/٤٠ إلى ١٢٧/٤١، بعنوان "الحملة الدولية ضد الاتجار بالمخدرات".

ولما كانت الدول، في الإعلان بتاريخ ٢٦ يونيو ١٩٨٧ الصادر عن المؤتمر الدولي بشأن إساءة استعمال المخدرات والاتجار غير المشروع بها، قد تعهدت بأن تتخذ إجراءات صارمة على نطاق دولي لمكافحة إساءة استعمال المخدرات والاتجار غير المشروع بها وحددت ذلك كهدف مهم في سياساتها.

ولما كان المؤتمر الدولي بشأن إساءة استعمال المخدرات والاتجار غير المشروع بها قد جعل من المخطط الشامل المتعدد التخصصات للنشاطات المقبلة في مكافحة إساءة استعمال المخدرات برنامجاً لأعماله القادمة على المستوى الوطني والإقليمي والدولي.

ولما كان القرار ١٢-٢٦ قد حث مجلس الإيكاو على أن يواصل جهوده على وجه السرعة لبحث الدور الذي يمكن للإيكاو أن تقوم به في هذا الأمر، وأن يقدم تقريراً عن ذلك إلى الدورة العادية التالية للجمعية العمومية.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تؤيد الإجراءات التي اتخذها المجلس، من خلال لجنة النقل الجوي، ولجنة الملاحة الجوية، والدورة العاشرة لشعبة التسهيلات، والأمانة العامة، لتنفيذ قرار الجمعية العمومية ١٢-٢٦ والمخطط الشامل المتعدد التخصصات الذي أقره المؤتمر الدولي بشأن إساءة استعمال المخدرات والاتجار غير المشروع بها.**

٢- **تحث المجلس على أن يضع، بدرجة عالية من الأولوية، تدابير ملموسة لمنع واستئصال أي استعمال محتمل للعقاقير غير المشروعة أو تعاط للمخدرات أو المواد الأخرى من جانب أعضاء الطواقم ومراقبي الحركة الجوية والميكانيكيين وغيرهم من العاملين في مجال الطيران المدني الدولي.**

٣- **تحث المجلس على مواصلة عمله من أجل منع النقل غير المشروع بطريق الجو للعقاقير المخدرة والمؤثرات العقلية.**

٤- **ترجو من المجلس أن يواصل متابعة أعمال الأمم المتحدة والوكالات الأخرى في تنفيذ المخطط الشامل المتعدد التخصصات للنشاطات المقبلة في مكافحة إساءة استعمال المخدرات، وتأمين التعاون النشط من جانب المنظمة في تنفيذ كل البرامج المتصلة بالطيران المدني الدولي.**

٥- **ترجو من المجلس أن يقترح، في ضوء أية دراسة أخرى قد تكون ضرورية، إجراءات وتدابير محددة، بما في ذلك إعداد المواد الإرشادية الضرورية بشأن كل ما قد يصادف الطيران المدني الدولي من مشاكل متعلقة بالعقاقير المخدرة.**

٦- **تناشد كل الدول المتعاقدة أن تواصل جهودها لمنع النقل غير المشروع للمخدرات بطريق الجو، وأن تتخذ التدابير التشريعية المناسبة بحيث تفرض عقوبات شديدة على جريمة النقل غير المشروع بطريق الجو للعقاقير المخدرة وغيرها من المؤثرات العقلية، وأن تصبح أطرافاً، في أقرب فرصة ممكنة، في اتفاقية الأمم المتحدة بشأن الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لعام ١٩٨٨.**

٧- **ترجو من المجلس أن يقدم تقريراً عن تنفيذ هذا القرار إلى الدورة العادية التالية للجمعية العمومية.**

٨- **تعلن أن هذا القرار يلغي القرار ١٢-٢٦ ويحل محله.**

القرار ٤٠-٩: البيان الموحد بسياسات الإيكافو المستمرة في مجال النقل الجوي

القرار ٢٩-١٥: القيود على التدخين في رحلات الركاب الدولية

لما كانت دورات الجمعية العمومية للإيكافو قد أظهرت اهتماما ومساهمة من جانبها في الرفاهية البشرية، وفي نوعية المعيشة، وفي البيئة التي يعمل فيها البشر وينخرطون في أنشطة أخرى، بما في ذلك الموضوعات المتصلة بانبعاثات محركات الطائرات وطبقة الأوزون وضجيج الطائرات.

ولما كانت دورات الجمعية العمومية للإيكافو قد اعترفت بمسؤوليتها في تحقيق أقصى درجة من التوافق بين تشغيل الطيران المدني ونوعية البيئة البشرية.

ولما كانت الدول تعترف على نحو متزايد بالأخطار المعلومة على الصحة، التي يسببها دخان التبغ في مكان العمل والمباني العامة ووسائل النقل، وتتخذ الإجراءات لمكافحتها.

ولما كان يحتمل لتراكم "القطران" وغير ذلك من المخلفات الناتجة عن دخان التبغ على متن الطائرات أن يبطل فعل أقنعة الأوكسيجين ويلوث أجهزة التحكم في المحيط البيئي.

ولما كانت منظمة الصحة العالمية ومنظمة العمل الدولية تعتبران أن السلامة المهنية والصحة متداخلتان ولا يمكن فصلهما الواحدة عن الأخرى.

ولما كانت منظمة الصحة العالمية اعتمدت بالإجماع قرارا يحث الدول الأعضاء على منع التدخين في وسائل النقل العام حيث لا يمكن تأمين الحماية من التعرض غير الإرادي لدخان التبغ، وطلبت إلى مديريها العام أن يتعاون مع الإيكافو في هذا الصدد.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تطلب** إلى مجلس الإيكافو أن يكتف دراساته بشأن جوانب السلامة المتعلقة بحظر التدخين على متن الطائرات.
- ٢- **تطلب** إلى مجلس الإيكافو، بمساعدة منظمة الصحة العالمية والتعاون معها، أن يتخذ التدابير الملائمة لتشجيع على إيجاد بيئة سفر خالية من دخان التبغ على جميع الرحلات الدولية.
- ٣- **تحث** جميع الدول المتعاقدة أن تتخذ - في هذه الأثناء - التدابير اللازمة في أسرع وقت ممكن لتقييد التدخين تدريجيا على جميع رحلات الركاب الدولية بهدف تنفيذ حظر تام على التدخين بحلول أول يوليو ١٩٩٦.
- ٤- **تطلب** إلى مجلس الإيكافو أن يقدم تقريراً عن تنفيذ هذا القرار في جميع جوانبه إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية.

القرار ٣٥-١٢: حماية صحة الركاب وطواقم الطائرات ومنع تفشي الأمراض المعدية من خلال السفر الدولي

لما كانت المادة الرابعة والأربعون من *اتفاقية الطيران المدني الدولي* تنص على "أن غايات وأهداف المنظمة هي العمل على تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وعلى تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي من أجل ما يلي: ... تلبية احتياجات شعوب العالم إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصاد".

ولما كانت المادة الرابعة عشرة من *اتفاقية الطيران المدني الدولي* تنص على أن "توافق كل دولة متعاقدة على اتخاذ التدابير الفعالة لمنع انتشار الأمراض المنقولة بواسطة الملاحة الجوية: الكوليرا، والتيفوس (البائي)، والجذري، والحمى الصفراء، والطاعون، وغيرها من الأمراض المعدية التي تحددها الدول المتعاقدة من وقت لآخر، وتحقيقاً لهذا الغرض، تحافظ الدول المتعاقدة على الاستمرار في التشاور الوثيق مع الهيئات المعنية بالأنظمة الدولية المتعلقة بالإجراءات الصحية التي تطبق على الطائرات".

وبما أن خطر الانتقال العالمي للأمراض المعدية عن طريق النقل الجوي، قد تزايد في السنوات الماضية.

ولما كان قرار الجمعية العمومية ٢٩-١٥ قد حث جميع الدول المتعاقدة على أن تتخذ التدابير اللازمة لتقييد التدخين تدريجياً على جميع رحلات الركاب الدولية بهدف حظر التدخين تماماً بحلول ١٩٩٦/٧/١.

ولما كانت الأعداد المتزايدة من المسنين والمعوقين الذين يسافرون عن طريق الجو وزيادة مدد الرحلات الجوية الدولية قد تشكل مخاطر إضافية على صحة الركاب وقد تؤدي إلى ظهور عدد أكبر من حالات الطوارئ الطبية على متن الطائرات.

وبما أن الإيكوا تتنبأ بزيادة سنوية قدرها خمسة في المائة في عدد الركاب في المستقبل المنظور قد تؤدي بدورها إلى احتمال زيادة الطوارئ الطبية في أثناء السفر جواً.

وبما أن تكنولوجيات الاتصالات جعلت بإمكان الأطباء على الأرض تشخيص وعلاج الركاب في أثناء الرحلة الجوية.

ولما كانت المسائل المتعلقة بالصحة صارت أمراً يؤخذ في الاعتبار عند اتخاذ قرار السفر جواً أو عدمه، بما قد يسفر عن تأثير ضار للغاية على اقتصاد شركات الطيران والمطارات.

ولما كانت هناك حاجة إلى التنسيق من أجل التطبيق العالمي للنشاطات الكثيرة وأوجه التقدم الكبير في مجال الصحة التي قامت بها الإيكوا وبعض الدول المتعاقدة واللجنة الأوروبية للطيران المدني (إيكاك) ومنظمة الصحة العالمية (WHO) ومنظمة السياحة العالمية (WTO-OMT) ومنظمات دولية أخرى مثل اتحاد طب الطيران والفضاء (ASMA) والأكاديمية الدولية لطب الطيران والفضاء (IAASM) والاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) والمجلس الدولي للمطارات (ACI) والمنظمات المعنية الأخرى.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تعلن أن حماية صحة الركاب وطواقم الطائرات على الرحلات الجوية الدولية تشكل جزءاً لا يتجزأ من السفر الجوي الآمن، وأن من الضروري وضع شروط لحماية الصحة بصورة موقوتة واقتصادية.
- ٢- تكلف المجلس بأن يستعرض القواعد والتوصيات الدولية القائمة المتعلقة بصحة الركاب وطواقم الطائرات، وبأن يضع قواعد وتوصيات دولية جديدة حسب الاقتضاء، مع إيلاء الاعتبار المناسب لمسائل الصحة العالمية والتطورات الحديثة في عمليات النقل الجوي.
- ٣- تكلف المجلس بأن ينشئ ترتيبات تنظيمية مناسبة لتنسيق الجهود التي تقوم بها الدول المتعاقدة والأعضاء الآخرون في مجتمع الطيران المدني الدولي لحماية صحة الركاب وطواقم الطائرات.

- ٤- **تكلف** المجلس على وجه الأولوية بأن يضع قواعد وتوصيات دولية في الملاحق المناسبة باتفاقية شيكاغو تتعلق بخطط الطوارئ اللازمة لمنع انتشار الأمراض المعدية عن طريق النقل الجوي.
- ٥- **تحت** جميع الدول المتعاقدة على أن تضمن في هذه الأثناء تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية القائمة المتعلقة بصحة الركاب وطواقم الطائرات.
- ٦- **تكلف** المجلس بتقديم الدعم اللازم لمواصلات الأبحاث بشأن عواقب النقل الجوي على صحة الركاب وطواقم الطائرات.
- ٧- **تكلف** المجلس بأن يقدم إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية تقريراً عن تنفيذ هذا القرار بجميع جوانبه.

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/أعضاء الطاقم 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 للالتزامات 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 اعتمدها الجلسة العامة الوزارية؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تحت** 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 للاتلامسية 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 المقيّدة (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- **تحث** الدول الأعضاء على التنسيق بين سلطات الطيران المدني وسلطات الصحة للسماح بتنفيذ أحكام التسهيلات المتعلقة بالصحة الواردة في الملحق التاسع بسلاسة، 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 ٣٧-١٣: منع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي

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 الملاحة الجوية: الكوليرا والتيفوس والجدي 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 اعتمد 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 خططته 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"، 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 للمحافظة 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 سُبل 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 القرارات لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بالصحة؛
- (د) دعم التشغيل المستمر والأمن والمنظم للخدمات الجوية العالمية خلال أحداث الصحة العامة التي تؤثر على السفر الجوي، (على سبيل الذكر لا الحصر، الأمراض السارية)؛

- ٦- **توجّه الإيكافو بالنظر الواجب في إعداد وثيقة "إجراءات خدمات الملاحة الجوية - الصحة" لمساعدة الدول في إطار تنفيذ القواعد القياسية والتوصيات الدولية للإيكافو 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 الإيكافو، ولوائح الصحة الصادرة عن منظمة الصحة العالمية (٢٠٠٥) وتقوم على مبادئ علمية وعلى المواد الإرشادية للإيكافو 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 سعيًا 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 بأن هذا القرار يحل محل القرار ٣٧-١٣.**

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

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

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

ولما كانت حالات ظهور الأوبئة المحمولة بالناقلات قد دفعت الدول المتعاقدة في الآونة الأخيرة إلى فرض شروط للتطهير الكيميائي من الحشرات؛

ولما كانت منظمة الصحة العالمية لم تصدر بعد توصيات بشأن أساليب التطهير من الحشرات غير الكيميائية؛

وحيث إنه ظهرت أدلة قوية تفيد بأن المواد الكيميائية أصبحت أقل فعالية في مكافحة الأمراض المحمولة بالناقلات بسبب مقاومة الحشرات للمواد الكيميائية؛

وحيث إن غياب أساليب تطهير غير كيميائية من الحشرات توصي بها منظمة الصحة العالمية قد جعل الدول المتعاقدة تواصل اشتراط أساليب التطهير الكيميائية حصراً؛

وحيث إنه بالرغم من أن الدورات السابقة للجمعية العمومية شجعت على إعداد معايير مستندة إلى الأداء فيما يخص شروط التطهير من الحشرات، بالتعاون مع منظمة الصحة العالمية، ولم يُحرز تقدم كافٍ في هذا الصدد؛

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

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

فإن الجمعية العمومية:

١- تكلف المجلس بالاستمرار في التواصل مع منظمة الصحة العالمية من أجل إعداد:

(أ) معايير مستندة إلى الأداء لتقييم جميع أساليب التطهير من الحشرات، بما في ذلك أساليب التطهير غير الكيميائية من الحشرات؛

(ب) توصيات بشأن أساليب التطهير من الحشرات غير الكيميائية؛

(ج) إرشادات عن عناصر نموذج تقييم للمخاطر مستند إلى أسس علمية لكي تستخدمه الدول المتعاقدة في تحديد ما إذا كانت ستستخدم تدابير لمكافحة ناقلات الأمراض تشمل على سبيل الذكر لا الحصر تطهير المطارات من الحشرات.

٢- تحث الدول المتعاقدة على ما يلي:

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

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

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

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

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

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

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

القرار ٢٧-١٣: حماية النقل الجوي الدولي العام

لما كانت اتفاقية الطيران المدني الدولي، الموقعة في شيكاغو في ١٩٤٤، تنص في ديباجتها على أن أحد أهدافها الرئيسية هو أن "تضمن للطيران المدني الدولي التطور على نحو آمن ومنظم، وتحقيق إنشاء خطوط دولية للنقل الجوي على أساس تكافؤ الفرص واستثمارها بطريقة اقتصادية وسليمة"، ويرد ذكر هذا المبدأ في المادة ٤٤ من الاتفاقية، ولما كان يجب تفسير وتطبيق المادة ١٣ أو أي مادة أخرى من اتفاقية الطيران المدني الدولي طبقاً للمبادئ الإرشادية المذكورة وبطريقة متسقة معها.

ومع اعتبار الأهمية الأساسية للنقل الجوي الدولي بالنسبة إلى السلام في العالم وإلى اقتصاد الدول النامية، والجهود الاستثنائية المطلوبة من هذه الدول للحفاظ على نظامها الذاتي للنقل الجوي.

ولما كان المؤتمر الثالث للنقل الجوي قد اعتمد التوصية رقم ٩ التي نص فيها على ضرورة حماية الناقلين الجويين من احتجاز طائراتهم عندما لا توجد أدلة أو افتراض على إهمال أو ذنب من جانبهم.

ولما كان النقل الجوي خدمة تهم المصلحة العامة، ويدخل تدعيمه والحفاظ على استمراريته في نطاق ممارسة الدول لسلطتها والقيام بنشاطاتها من أجل الصالح العام.

ولما كان الهدف الرئيسي لمستثمري النقل الجوي هو توفير خدمة عامة ذات صفة قانونية وتتمتع بنظام خاص منصوص عليه في اتفاقية الطيران المدني الدولي.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تؤكد من جديد** على طابع الخدمة العامة الذي تتسم به الخدمة التي يؤديها مستثمرو النقل الجوي، إدراكا منها بأن الغرض الأساسي من هذه الخدمة هو تحقيق الخير العام للشعوب التي يهتم بنموها الدول والناقلون والمنتفعون على السواء.

٢- **تعلن أن أي احتجاز** بغير حق لطائرة تعمل في النقل الجوي التجاري، هو إخلال بالمبادئ المنصوص عليها في اتفاقية الطيران المدني الدولي، إذا وقع ذلك الاحتجاز دون أن تكون هناك أدلة أو قرائن على وجود إهمال أو ذنب من جانب الناقلين الجويين المعنيين.

القرار ٣٣-٢٠: اتباع نهج منسق لتقديم المساعدة إلى شركات الطيران في مجال التأمين على الطيران ضد مخاطر الحرب

القرار ٢٤-١: اليوم الدولي للسلام

حيث أن الأمم المتحدة أعلنت ثالث ثلاثاء من شهر سبتمبر يوما دوليا للسلام.

وحيث أن السلام هدف أساسي لكل الأفراد والدول وكل المنظمات في أسرة الأمم المتحدة.

وحيث أن الطيران المدني أداة جوهرية للاتصالات الدولية بين الدول والشعوب، وكما جاء في ديباجة اتفاقية الطيران المدني الدولي، يستطيع هذا الطيران أن يساعد كثيرا على إيجاد الصداقة والتفاهم والحفاظ عليهما بين أمم العالم وشعوبه.

فإن الجمعية العمومية لالاكاو:

تقرر إحياء هذا اليوم، الذي هو أيضا يوم افتتاح دورتها الرابعة والعشرين في هذه السنة، بدعوة حارة إلى جميع الشعوب العاملة من أجل الطيران المدني أن تكون مدركة إدراكا عميقا ودائما لما يستطيع عملها أن يسهم به في تحقيق التعاون الدولي والسلام في العالم.

القرار ٢٩-٣: التوافق العالمي للقواعد

لما كان الاعتماد المتبادل في الطيران المدني الدولي يجعل من الطيران أحد القطاعات الرئيسية المرشحة لجني المنافع المترتبة على مفهوم الانتشار العالمي الذي يعتبر الانسجام العالمي للقواعد الوطنية عنصرا مهما فيه لتطبيق قواعد الإيكاو.

ولما كان الطيران الدولي يضم الآن ناقلين جويين ضخام يعملون على المستوى الوطني وعلى أساس متعدد الجنسيات، ويشتمل على اتحادات مختلفة بين شركات الطيران للعمل على الصعيد العالمي، ويشتمل على ملكية شركات الطيران عبر الحدود الوطنية وعلى التصنيع متعدد الجنسيات للمنتجات المتعلقة بالطيران.

ولما كانت الدول قد وافقت في صلب الاتفاق الخاص بالطائرات في إطار الاتفاقية العامة للتعريفات الجمركية والتجارة (الجات) على التأكد من أن متطلبات ترخيص الطائرات المدنية والمواصفات الخاصة بإجراءات التشغيل والصيانة، لا تشكل حواجز أمام التجارة.

ولما كان التوافق العالمي للقواعد الوطنية في الطيران المدني الدولي يعد أمرا مرغوبا فيه للتنفيذ الفعال للالتزام المنبثق عن الاتفاقية العامة للتعريفات الجمركية والتجارة (الجات).

ولما كانت الدول فردى تفسر وتطبق قواعد الإيكاو القياسية المتعلقة بالسلامة بشكل مختلف مما يؤدي إلى القيام بعمليات غير متماثلة وهو أمر يمكن أن يكون مكلفا.

ولما كان عدد قليل نسبيا من الدول ترد بصفة عامة على الطلبات الموجهة من أمانة الإيكاو للتعليق أو الموافقة على القواعد المقترحة من المنظمة، مما يؤدي إلى اتخاذ قرارات مستندة إلى عدد قليل نسبيا من الردود، وما يترتب على ذلك من آثار لا تساعد في تحقيق التوافق بين القواعد ولا تخدم المصلحة العليا للتطور الأمن والمنظم للطيران المدني الدولي.

ولما كان التوافق العالمي للقواعد يمكن أن يسهل تنفيذ بروتوكول المادة ٨٣ مكرر من اتفاقية الطيران المدني الدولي التي تخول للدول أن تتقل إلى بعضها البعض، بالاتفاق فيما بينها، بعض الوظائف المتعلقة بالسلامة.

ولما كانت بعض الدول قد شرعت في تنفيذ برامج ثنائية ومتعددة الأطراف في صالح تحقيق التوافق بين القواعد الوطنية، وتصحيح مشكلات انعدام التوافق المكلفة وتسهيل قيام منافسة أكثر فاعلية في الطيران المدني الدولي.

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول ومجموعات الدول، التي لم تفعل ذلك بالفعل، على اتخاذ إجراءات ايجابية للتشجيع على التوافق العالمي للقواعد الوطنية بغية تطبيق قواعد الإيكاو القياسية.

٢- تحث الدول على أن تستعمل في الأنظمة الوطنية الخاصة بها، إلى أقصى حد ممكن عمليا، نفس الصياغة المستخدمة في إعداد القواعد التنظيمية الصادرة عن الإيكاو، وذلك لدى تطبيقها لقواعد الإيكاو، والسعي مع الدول الأخرى إلى تحقيق التوافق بين القواعد الوطنية والقواعد ذات المستوى الأعلى التي تطبقها أو تنوي إدخالها.

٣- تحث جميع الدول على الاستجابة لطلبات مجلس الإيكاو بخصوص تقديم التعليقات والموافقة أو عدم الموافقة على القواعد التي تقترحها الإيكاو، وذلك لمنع اتخاذ قرارات على أساس عدد قليل من الردود.

٤- تطلب من مجلس الإيكاو أن يواصل تعزيز قواعد الإيكاو وأن يقوم بدراسة إمكانية إنشاء جهاز متعدد الأطراف للمتابعة.

القرار ٣٣-١١: قواعد عالمية لتصميم الطائرات

لما كانت المادة ٣٣ من اتفاقية شيكاغو تشترط اعتراف الدول برخص الصلاحية الصادرة عن دول التسجيل شريطة أن تكون الشروط التي صدرت هذه الرخص على أساسها مساوية للحد الأدنى من القواعد الذي وضع وفقا للاتفاقية أو تزيد عليه.

ولما كان مجلس الإيكاو قد وافق في عام ١٩٧٢ على أن تكون القواعد الدولية لصلاحيات الطائرات للطيران التي أصدرها المجلس هي القواعد الكاملة الضرورية لسريان وتنفيذ الحقوق والالتزامات المترتبة بمقتضى المادة ٣٣ من اتفاقية شيكاغو.

ولما كان مجلس الإيكاو قد وافق أيضا على أن القواعد الوطنية لصلاحيات الطائرات للطيران التي تتضمن النطاق الكامل وجميع التفاصيل، والتي تعتبرها بعض الدول ضرورية، تعد شرطا لترخيص كل طائرة في كل دولة.

وإقرارا بأن تكلفة تكرار الترخيص المفروضة على هيئات تصنيع الطائرات ومستثمريها للوفاء بشروط هيئات الطيران الوطنية الكثيرة المختلفة يمكن خفضها إلى حد كبير بتجنب هذا الازدواج.

وإقرارا بأن الجهود المشتركة بين هيئة الطيران الاتحادية في الولايات المتحدة وهيئات الطيران الأوروبية المشتركة قد جمعت بين العديد من دول التصميم الرئيسية في محاولة لوضع قواعد عالمية منسقة لتصميم الطائرات ودراسة جدوى عملية منسقة لترخيص الطائرات.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تؤيد الجهود الرامية إلى وضع قواعد عالمية منسقة لتصميم الطائرات ودراسة جدوى عملية منسقة لترخيص الطائرات.
- ٢- تحث جميع دول التصميم وغيرها من الدول المتعاقدة على المشاركة في مشاريع التنسيق الدولية التي بدأتها هيئة الطيران الاتحادية وهيئات الطيران الأوروبية المشتركة.
- ٣- تحث الأمين العام على ضمان مشاركة الإيكاو في تلك المشاريع التنسيقية بأقصى قدر ممكن.
- ٤- تطلب إلى الأمين العام أن يسترعي انتباه جميع الدول المتعاقدة إلى هذا القرار.

القرار ٤٠-٩: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

القرار ٤١-٨: البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة لوضع نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية

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

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تقرّر أن مرفقات هذا القرار تشكل البيان الموحد عن سياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة في مجال الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، وأنها مستكملة حسبما كانت عند ختام الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية.
- ٢- تقرّر أن تواصل في كل دورة عادية اعتماد البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية.
- ٣- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٥-١٥.

المرفق (أ)

السياسات العامة

حيث أن الإيكاف 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 الإيكاف 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 الإيكاف .

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

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 الإيكاف ، 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 الإيكاف .
- ٣- تحت على وضع وتطوير الأحكام والمواد الإرشادية المتصلة بجميع جوانب نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية التي قررتها الإيكاف ، 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 الإيكاف ، وذلك في وقت مبكر ، لإعطائها فرصة كافية للاستعداد بأكبر قدر ممكن.

المرفق (ب)

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

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 الإيكاف أحاط علما ببعض هذه التوصيات واعتمد بعضها الآخر وطلب من الأمين العام للمنظمة أن يتخذ جميع التدابير الملائمة.

وإذ تدرك الدور الذي يجب أن تؤديه الأقاليم في مجال تخطيط وتنفيذ نظم الإيكاف 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 البيني ولتسهم في وضع نظام عالمي سلس لإدارة الحركة الجوية قادر على التكيف بكفاءة مع الاحتياجات الإقليمية والمحلية.

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

وإذ تلاحظ أن تحقيق المنافع في وقت مبكر للمنتفعين وتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية لاستخدامها في الشبكة العالمية لإدارة الحركة الجوية بصورة منسقة ومتوافقة 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 لتتسبب 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 وضعتة 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 والمنتفعين ومقدمي الخدمات إلى ما يلي:

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

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

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

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

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

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

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

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

واعتقاداً بأن مثل هذه القدرات والقياسات، عند الجمع بينها وبين الإطار القانوني الملائم، ستسمح للسلطات المعنية بأن تتصدى 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 تسبّب أثراً لا داعي لها على الطيران المدني؛

واعتقاداً بأن التنسيق بين الجهات المدنية والعسكرية ينبغي أن ييسّر 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 والبنى الأساسية الأرضية والقائمة على الأقمار الصناعية، الأمر الذي يؤدي إلى تحسين المرونة والقوة في مواجهة أي نوع من التداخل؛

٢- تشجّع هيئات التوحيد القياسي والقطاع على تطوير قدرات ملائمة لاكتشاف التداخل والتخفيف من حدته والإبلاغ عنه من أجل عناصر نُظُم الاتصالات والملاحة والاستطلاع، سواء المحمولة على متن الطائرات أو الموجودة في الفضاء أو الأرضية، وذلك ضماناً لتمكن نُظُم الاتصالات والملاحة والاستطلاع بمستوى أعلى من المرونة ولكفالة استمرار العمليات والحيلولة دون وقوع أي آثار متتابة 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 بالطيف 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 ٤٠-٩: البيان الموحد لسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

القرار ٣٢-١٢: أعمال المتابعة للمؤتمر العالمي لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، ١٩٩٨

إن الجمعية العمومية:

بالنظر إلى أن المؤتمر العالمي لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (ريو دي جانيرو، ١٩٩٨) قد نجح في تركيز اهتمام مجتمع الطيران في العالم، بشكل لم يسبق له مثيل، على المسائل الأساسية المتعلقة بتمويل هذه النظم وإدارتها.

وإدراكاً منها بأن المؤتمر قد أوضح الحاجات والموارد المتاحة واقترح أيضاً خطة عمل تسمح بالتطور الآمن والمنظم للطيران المدني في القرن الحادي والعشرين.

واقتراناً منها بأن المحرك الأساسي للعمل في المستقبل ضمن الإطار العالمي للإيكاو سيكون روح التعاون بين كل المشاركين في تنفيذ هذه النظم (الأمر الذي أكدته الإعلان بشأن النظم العالمية للملاحة الجوية للقرن الحادي والعشرين الذي اعتمدته المؤتمر).

وإدراكاً منها بضرورة رفع مستويات التعاون على الأصعدة الوطنية والإقليمية الفرعية والعالمية لضمان الشفافية والتشغيل المتجانس بالنسبة لعناصر هذه النظم (بغية تحقيق هدف إنشاء نظام متكامل وعالمي لإدارة الحركة الجوية).

وبالنظر إلى أن تمويل النظم وتشغيلها بعد ذلك يمكن في معظم الحالات، وخاصة في العالم النامي، أن يعود بالنفع المشترك على المقرضين والمقرضين والمنفعين على السواء.

وإذ تلاحظ أن إجراءات المتابعة الأولية التي وافق عليها المجلس ستنفذ أساساً من خلال عملية التخطيط الإقليمية التي تنظمها الإيكاو.

وإذ تلاحظ كذلك أن أنشطة المتابعة المحددة على المدى الأطول التي أشار إليها إعلان المؤتمر ركزت، ضمن أمور أخرى، على دور مجموعات الإيكاو الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (التي توفر محفلاً لإقرار تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية الجديدة بصورة رسمية).

إن الجمعية العمومية:

- ١- تشجع الدول المتعاقدة على إبداء روح التعاون التي يجسدها الإعلان الخاص بالنظم العالمية للملاحة الجوية للقرن الحادي والعشرين الذي اعتمده المؤتمر وتخصيص الموارد على سبيل الأولوية عند إجراء المتابعة للتوصيات.
- ٢- تدعو إلى تعاون وتكافل المنظمات الدولية المعنية والمنتفعين ومقدمي الخدمات في متابعتهم لأعمال المؤتمر.
- ٣- تطلب إلى المجلس أن يضمن، وعلى أساس الأولوية العالية في إطار الميزانية المعتمدة في الجمعية العمومية، توافر الموارد اللازمة لانجاز أعمال المتابعة التي توخاها المؤتمر، فضلا عن دعم وتنسيق إجراءات المتابعة التي تتخذها الدول وغيرها من الشركاء في تنفيذ النظم.

القرار ٢٩-١٣: تحسين مراقبة السلامة الجوية

إن الجمعية العمومية:

- إذ تذكر بأن الدول المتعاقدة مسؤولة عن مراقبة السلامة الجوية بالنسبة للناقلين الجويين الذي يوجد مقر عملهم في أراضيها وعن مراقبة السلامة الجوية بالنسبة للطائرات المدونة في سجلاتها الوطنية.
- وإذ تعترف بأنه، على حين أن الدول المتعاقدة ليست جميعها دولاً لديها ناقلون جويون يكون مقر عملهم داخل أراضيها، فإن الدول التي لديها مثل هؤلاء الناقلين تختلف إلى حد بعيد من حيث نموها وتوافر الموارد الوطنية لديها.
- وإذ تعترف بأن الكثير من الدول المتعاقدة ينقصها الإطار التنظيمي أو الموارد المالية والفنية اللازمة للاضطلاع بالمتطلبات الدنيا لاتفاقية شيكاغو وملاحقها.
- وإذ تلاحظ أن الكثير من الدول المتعاقدة تعاني من صعوبات في الاضطلاع بمسؤولياتها وفقاً للقانون الدولي فيما يتعلق بمراقبة السلامة الجوية بالنسبة لعمليات الناقلين الجويين.
- وإذ تعترف بأن بعض الدول المتعاقدة لا يمكنها تنفيذ إشراف فعال دون سحب موارد تكون الحاجة إليها ملحة في مجالات عامة أخرى، وأن عدة دول أخرى تشغل أساطيل كبيرة ولكنها ما زالت تقتصر إلى جميع الموارد اللازمة لتوفير إشراف فعال، وأنه حتى الدول المتعاقدة المتقدمة للغاية لا يمكنها القيام بالإشراف على جميع الطائرات التي تطير إلى إقليمها.
- وإذ تلاحظ أن هذه النواقص المتعلقة بالإشراف تزداد تعقيداً نتيجة لازدياد حركة القواعد التشغيلية للطائرات عبر الحدود الوطنية وزيادة الطابع متعدد الجنسيات لكثير من عمليات الناقلين الجويين.
- وإذ تعترف بأن القواعد المتعلقة بالسلامة والموضوعة بموجب اتفاقية شيكاغو تتطلب إشرافاً فعالاً من جانب الحكومات لتطبيقها بطريقة فعالة.

تقرر أن:

- ١- تعيد التأكيد على أن مسؤولية كل دولة بالنسبة لمراقبة السلامة تمثل أحد المبادئ الأساسية لاتفاقية شيكاغو.
- ٢- تطلب إلى الدول المتعاقدة أن تؤكد مجدداً على التزاماتها بالنسبة لمراقبة السلامة، وبوجه خاص الأحكام المهمة الخاصة بالسلامة والواردة في الملحقين الأول والسادس لاتفاقية شيكاغو.
- ٣- تحث الدول المتعاقدة على استعراض قوانينها الوطنية المنفذة لهذه الالتزامات، واستعراض إجراءات مراقبة السلامة الجوية الخاصة بها لتأمين تنفيذها الفعال.

٤- **تناشد** جميع الدول التي تستطيع أن تفعل ذلك، أن تزود الدول، بناء على طلب منها، بالتعاون الفني على شكل موارد مالية وفنية كي تمكن تلك الدول من الاضطلاع بمسؤولياتها فيما يتعلق بمراقبة سلامة عمليات الناقلين الجويين.

القرار ٤٠-٩: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

القرار ٣٢-١١: إنشاء برنامج عالمي للإيكاو للتدقيق في مراقبة السلامة الجوية

لما كان الهدف الرئيسي للمنظمة ولا يزال هو ضمان سلامة الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم.

ولما كانت المادة ٣٣ من اتفاقية الطيران المدني الدولي تقضي بأن تعترف الدول المتعاقدة بصحة شهادات الصلاحية للطيران ورخص العاملين الصادرة من دولة متعاقدة أخرى، بشرط أن تكون الشروط التي أصدرت بمقتضاها تلك الوثائق معادلة أو أعلى من الحد الأدنى للقواعد التي تقرر من وقت لآخر بموجب الاتفاقية.

ولما كانت المادة ٣٧ من اتفاقية الطيران المدني الدولي تقتضي تعاون كل دولة متعاقدة لضمان اتباع أعلى درجة ممكنة عمليا من التوحيد في التنظيمات وأساليب العمل في جميع المسائل التي يؤدي فيها التوحيد إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها.

وبالإشارة إلى قرار الجمعية العمومية ٢٩-١٣ بشأن تحسين مراقبة السلامة الجوية.

وبالإشارة إلى أن برنامج الإيكاو لمراقبة السلامة الجوية يهدف إلى قيام الدول المتعاقدة بالوفاء بالقدر الكافي بمسؤوليتها عن مراقبة السلامة الجوية لعمليات الطائرات وإجازة العاملين وتدريبهم وصلاحية الطائرات للطيران.

وبالإشارة إلى أن المسؤولية النهائية عن مراقبة السلامة الجوية تظل في يد الدول المتعاقدة التي يجب عليها أن تواظب على استعراض قدراتها على مراقبة السلامة الجوية.

وبالنظر إلى توصيات مؤتمر رؤساء الطيران المدني الخاص بالاستراتيجية العالمية لمراقبة السلامة الجوية، المتعلقة بتعزيز برنامج الإيكاو لمراقبة السلامة الجوية، والتي دعا فيها إلى إنشاء برنامج عالمي للتدقيق في مراقبة السلامة الجوية يتضمن عمليات تدقيق منتظمة وإلزامية ومنهجية ومنسقة تجريها الإيكاو لمراقبة السلامة الجوية، وإلى توشي قدر أكبر من الشفافية في إصدار نتائج التدقيق.

وإدراكا منها لقرار الجمعية العمومية بشأن استخدام الفوائض النقدية الوارد في قرار الجمعية العمومية ٣٢-٢٤.

وبالنظر إلى أن مجلس الإيكاو قد أيد إنشاء برنامج عالمي للتدقيق في مراقبة السلامة الجوية، حسب ما أوصى به مؤتمر رؤساء الطيران المدني.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تقرر** إنشاء برنامج عالمي للتدقيق في مراقبة السلامة الجوية، يتضمن قيام الإيكاو بتنفيذ عمليات تدقيق منتظمة وإلزامية ومنهجية ومنسقة، وأن يطبق هذا البرنامج العالمي للتدقيق في مراقبة السلامة الجوية على جميع الدول المتعاقدة، وأن يتم إصدار نتائج التدقيق بقدر أكبر من الشفافية ودرجة أكبر من الإفصاح.

- ٢- **تكلف** المجلس بأن ينفذ بناء على ذلك ابتداء من ١/١/١٩٩٩ برنامجا عالميا للتدقيق في مراقبة السلامة الجوية يتضمن آلية منهجية لتقديم التقارير والمتابعة فيما يتعلق بتطبيق القواعد والتوصيات ذات الصلة بالسلامة الجوية.
- ٣- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على الموافقة على عمليات التدقيق التي تتم بناء على مبادرة من الإيكاو، ولكن دائما بموافقة الدولة المقرر إجراء التدقيق فيها عن طريق توقيع مذكرة تفاهم ثنائية مع المنظمة حرصا على الاحترام التام لمبدأ السيادة.
- ٤- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على التأكد من أن نتائج عمليات التدقيق لن تستخدم إلا للأغراض المتعلقة بالسلامة الجوية.
- ٥- **تكلف** المجلس باستخدام الموارد المتاحة من أجل تنفيذ برنامج الإيكاو العالمي للتدقيق في مراقبة السلامة الجوية.
- ٦- **تطلب** من المجلس أن يقدم إلى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية تقريرا عن تنفيذ البرنامج، وأن يستعرض التقدم المحرز والخبرة المكتسبة، وأن يقدم إلى تلك الدورة اقتراحات لتمويل البرنامج على المدى الطويل.

**القرار ٣٣-٩: التغلب على الثغرات المحددة من خلال البرنامج العالمي
لتدقيق مراقبة السلامة الجوية والتشجيع على ضمان
جودة مشاريع التعاون الفني**

إن الجمعية العمومية:

إذ تعتبر أن برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية قد أحرز نجاحا في الوفاء بالمهمة التي كلفه به قرار الجمعية العمومية ٣٢-١١.

وإذ تعتبر أن الهدف الرئيسي للإيكاو لا يزال هو ضمان سلامة الطيران المدني الدولي.

ولما كان التشجيع على تطبيق القواعد الدولية يسهم في تحقيق هذا الهدف.

وبما أن نتائج عمليات التدقيق التي أجريت في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية قد دلت على أن العديد من الدول تواجه صعوبات في تطبيق القواعد والتوصيات الصادرة عن الإيكاو والعناصر ذات الأهمية الحاسمة من نظام الدولة لمراقبة السلامة الجوية.

وبما أن نتائج التدقيق قد دلت أيضا على أن العديد من الدول التي تواجه مشكلات تطلب المساعدة لمعالجة ما حددته عمليات التدقيق من شواغل في مجال السلامة الجوية.

وإذ تذكر بأن قرار الجمعية العمومية ٢٩-١٣ ناشد جميع الدول التي تستطيع أن تفعل ذلك، أن تزود الدول، بناء على طلب منها، بالتعاون الفني على شكل موارد مالية وفنية كي تمكن تلك الدول من الاضطلاع بمسؤولياتها فيما يتعلق بالإشراف على سلامة عمليات الناقلين الجويين.

وإذ تذكر بأن الدورة التاسعة والعشرين للجمعية العمومية أكدت من جديد أن الدول المتعاقدة مسؤولة عن مراقبة السلامة الجوية بالنسبة للناقلين الجويين الذين يوجد مقر عملهم في أراضيها وعلى مراقبة السلامة الجوية بالنسبة للطائرات المدونة في سجلاتها الوطنية.

وإذ تدرك أن بعض الدول ليست لديها الموارد المتاحة، مالية كانت أو بشرية، للتغلب على الثغرات لديها دون مساعدة.

وإذ تدرك أن إدارة التعاون الفني يمكنها تقديم المساعدة المطلوبة إلى الدول التي تحتاج إليها.

وإذ تدرك أن الإيكاو يمكن أن تقدم مساعدة قيمة إلى الدول والمنظمات الدولية في تنظيم اتفاقات التعاون الثنائية ومتعددة الأطراف لإصلاح الثغرات.

وإذ تدرك أن الدول التي تخطط لتنفيذ مشاريع إصلاحية بمساعدة من أطراف ثالثة، قد ترغب في أن يكون لديها استقلالية في ضمان الجودة فيما يخص أنشطة المشاريع من أجل تحقيق احتمالات عالية للنجاح.

وإذ تدرك أن الإيكو اكتسبت الخبرات والتجارب المطلوبة لأداء وظيفة لضمان الجودة.

وإذ تدرك أنه، عندما يتعين قيام أطراف غير إدارة التعاون الفني بتقديم المساعدة إلى الدول، يمكن أن تؤدي الإيكو دورا مهما بأداء وظيفة لضمان الجودة.

إن الجمعية العمومية:

١- **تطلب من الأمين العام أن يضمن أن جميع خبرات المنظمة تستخدم، في حدود قيود الميزانية بقدر المستطاع، لتقديم المساعدة إلى الدول التي تحتاج إليها.** وهذا يتضمن ما يلي دون أن يقتصر عليه:

(أ) تقديم المعلومات والإرشادات الملائمة بشأن مصادر المساعدة المالية والفنية الممكنة.

(ب) القيام، على مستوى المكاتب الإقليمية بصفة خاصة، بتعزيز تطبيق قواعد وتوصيات الإيكو من خلال تقديم المساعدة الملائمة.

(ج) الانتفاع بالخبرات التشغيلية والفنية لدى الإيكو لعقد ندوات حول مراقبة السلامة الجوية.

(د) الاستمرار في إعداد مواد لتستخدم في تدريب المسؤولين في إطار برنامج " ترينير " .

(هـ) إعداد مواد إرشادية لمعالجة الثغرات تكون مقبولة لدى جميع الدول المتعاقدة.

٢- **وتحث الأمين العام على أن يضمن أن الإيكو تقدم مساعدة معقولة، إذا طلب منها ذلك، في حدود الموارد المتاحة، لمساعدة الدول على الحصول على الموارد المالية اللازمة لتمويل مشاريع المساعدة التي تقدمها الدول المتعاقدة أو منظمات صناعة الطيران أو الخبراء الاستشاريون المستقلون.**

٣- **وتطلب من الأمين العام أن يدعم ويعزز ويسهل استخدام الاتفاقات الثنائية ومتعددة الأطراف فيما يخص المشاريع بين الدول والمنظمات الدولية أو الإقليمية.**

٤- **وتطلب من الأمين العام أن يضمن أن إدارة التعاون الفني تنتفع، إلى أقصى حد ممكن، بالمساهمات في مشاريعها بالمواد المفيدة، مثل الأدلة والمواد التدريبية الأخرى، والموارد البشرية لتسهيل إكمال أي مشروع.**

٥- **وتطلب من الأمين العام أن يطور مفهوم وظيفة لضمان الجودة فيما يتعلق بمشاريع التعاون الفني واسعة النطاق الخاصة بالإيكو والتي توفر للدول وفيما يتعلق بجميع مشاريع التعاون الفني المتصلة بالثغرات التي حددتها عمليات التدقيق في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.**

٦- **وتطلب من الأمين العام أن ينظر في اضطلاع مكتب مختص ومستقل تابع للإيكو بوظيفة ضمان الجودة.**

٧- **وتطلب من الأمين العام أن يجعل وظيفة ضمان الجودة متاحة للدول فيما يتعلق بمشاريع التنفيذ المتصلة بمراقبة السلامة الجوية والتي تنفذها أطراف غير الإيكو، وذلك بناء على طلب الدول وعلى أساس رد النكاليف.**

٨- **وتطلب من الأمين العام أن يلتمس المعلومات من الدول التي نجحت في التغلب على أوجه النقص، ونشر النتائج، لكي تستفيد الدول المتعاقدة الأخرى من خبرات بعضها البعض.**

القرار ٣٦-٦: اعتراف الدول بشهادات المشغلين الجويين الأجانب ومراقبة عملياتهم

إن الجمعية العمومية:

لما كانت اتفاقية شيكاغو وملاحقها تشكل الإطار القانوني والتشغيلي لكي تنشئ الدول المتعاقدة نظاما لسلامة الطيران المدني يستند إلى تبادل الثقة والاعتراف، وتلزم جميع الدول المتعاقدة بتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية بقدر الإمكان وبتنفيذ مراقبة السلامة الجوية على النحو الوافي.

ولما كانت المادة السابعة والثلاثون من اتفاقية شيكاغو تستوجب أن تتعاون الدول على بلوغ أقصى درجة ممكنة من التوحيد في القواعد والممارسات في جميع الأمور التي يسهل ويحسن فيها هذا التوحيد الملاحه الجوية.

وإذ تشير إلى أن المادة الثالثة والثلاثين من اتفاقية شيكاغو والقواعد القياسية المنطبقة نظمت الاعتراف بصحة الشهادات والإجازات الصادرة عن الدول المتعاقدة الأخرى.

وإذ تشير إلى أن الدول المتعاقدة هي المسؤولة أولا وأخيرا عن مراقبة السلامة الجوية، وهي التي يجب عليها أن تراجع باستمرار قدراتها على مراقبة السلامة الجوية.

ولما كان الهدف الرئيسي للمنظمة هو تأمين سلامة الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم.

وإذ تشير إلى قرار الجمعية العمومية ٣٥-٧ الذي حث الدول المتعاقدة، ضمن جملة أمور، على أن تتبادل فيما بينها المعلومات الحيوية عن السلامة ونكزها بضرورة مراقبة جميع عمليات الطيران.

وإذ تشير إلى أن مؤتمر رؤساء الطيران المدني الخاص بالاستراتيجية العالمية للسلامة الجوية لسنة ٢٠٠٦ ناشد الدول أن تعترف بصحة الشهادات والإجازات الصادرة عن الدول الأخرى على أساس اعتبارات السلامة دون سواها وليس لغرض تحقيق المزايا الاقتصادية، وأوصى بما يلي ضمن جملة أمور:

(أ) أن تضع الإيكاو مبادئ توجيهية وإجراءات لمساعدة الدول على ضمان أعلى درجة ممكنة من التوحيد في الاعتراف بصحة الشهادات والإجازات ومراقبة عمليات الطائرات الأجنبية في أراضيها.

(ب) أن تضع الدول قواعد تشغيلية طبقا لاتفاقية شيكاغو، وعلى أساس غير تمييزي لتنظيم قبول ومراقبة المشغلين الجويين الأجانب في أراضيها.

(ج) أن تدرج الدول في الاتفاقات الثنائية للخدمات الجوية بندا يتعلق بالسلامة الجوية بالاستناد إلى البند النموذجي الذي وضعته الإيكاو للسلامة الجوية.

ولما كانت اتفاقية شيكاغو قد أرست المبادئ الأساسية التي يجب على الدول إتباعها لضمان تطوير خدمات النقل الجوي الدولية بصورة منتظمة ومتجانسة وكان بالتالي من بين أهداف الإيكاو أن تدعم وضع المبادئ والترتيبات التي تتيح إنشاء خطوط النقل الجوي الدولية على أساس تكافؤ الفرص والتشغيل السليم والاقتصادي، وتبادل احترام حقوق الدول، ومراعاة المصلحة العامة.

وإذ تسلّم بأن انعدام التوافق بين الشروط والتدابير التشغيلية التي تنظم قبول المشغلين من دول أخرى يمكن أن تكون له آثار ضارة على سلامة وكفاءة وانتظام عملياتهم.

وإذ تسلّم بأن عدم تنسيق السياسات والبرامج الوطنية لمراقبة المشغلين الجويين الأجانب يمكن أن يعرقل الدور الذي تضطلع به منظمة الطيران المدني الدولي في مجال التنمية الاقتصادية والاجتماعية.

إن الجمعية العمومية:

- ١- **تذكر** الدول المتعاقدة بضرورة مراقبة السلامة الجوية لدى مشغليها الجويين للامتثال التام للقواعد والتوصيات الدولية، والتأكد أيضا من أن المشغلين الجويين الأجانب الذين يشغلون طائراتهم في أراضيها موضوعون تحت المراقبة المناسبة في دولهم ومن أن دولهم تتخذ الإجراءات الملائمة للمحافظة على السلامة الجوية عند الضرورة.
- ٢- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على وضع الشروط والإجراءات اللازمة بالترخيص ومراقبة مسائل السلامة الجوية المرتبطة بعمليات المشغلين المرخصين بشهادات من دول متعاقدة أخرى واتخاذ الإجراءات المناسبة عند الضرورة للمحافظة على السلامة الجوية.
- ٣- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على أن تدرج في الاتفاقات الثنائية للخدمات الجوية بندا يتعلق بالسلامة الجوية، واطاعة في الاعتبار البند النموذجي المرفق بالقرار الذي أصدره المجلس في ٢٠٠١/٦/١٣.
- ٤- **تحث** الدول المتعاقدة على الاعتراف بصحة شهادات المشغلين الجويين التي تصدرها الدول الأخرى لغرض الطيران فوق أراضيها، بما في ذلك الهبوط فيها والإقلاع منها، على أن تكون الشروط التي أعطيت بموجبها هذه الشهادات لا تقل عن الحد الأدنى الذي نصت عليه القواعد القياسية المحددة في الجزء الأول والقسم الثاني من الجزء الثالث، من الملحق السادس.
- ٥- **تحث** الأمين العام إلى أن يواصل وضع المبادئ التوجيهية والإجراءات اللازمة للتحقق من شروط الاعتراف بصحة الشهادات والإجازات، عملا بالمادة الثالثة والثلاثين من اتفاقية شيكاغو والقواعد القياسية المنطبقة.
- ٦- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تضع قواعد تشغيلية تنظم قبول المشغلين الجويين الأجانب في داخل أراضيها طبقا لاتفاقية شيكاغو وبدون تمييز وبالتوافق مع القواعد القياسية والخطوط التوجيهية والإجراءات الصادرة عن الإيكاو مع مراعاة الحاجة إلى خفض التكاليف والأعباء على الدول المتعاقدة والمشغلين.
- ٧- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تمتنع عن تنفيذ الشروط والإجراءات التشغيلية الانفرادية لقبول المشغلين الجويين الأجانب لأنها تؤثر سلبا على التطور المنتظم للطيران المدني الدولي.

**القرار ٣٤-١: استعمال أموال من الحساب المنفصل الذي أنشئ بموجب
الفقرة ٣ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٣٣-٢٧**

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

لما كانت المنظمة مازال من أهدافها الرئيسية تأمين سلامة الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم؛
ولما كانت مسؤولية تأمين سلامة الطيران المدني الدولي تقع أيضا على الدول الأعضاء، جماعة وفرداى؛

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

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

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

ولمّا كانت نتائج عمليات التدقيق وبعثات التحقق المنسقة التابعة للإيكاو التي تُجرى وفقاً لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP-CMA) تشير إلى أن العديد من الدول الأعضاء لم يتمكن بعد من وضع نظام وطني مرض لمراقبة السلامة الجوية، وأنه تم تحديد شواغل بارزة في مجال السلامة لدى بعض الدول الأعضاء (SSCs)؛

ولمّا كانت الإيكاو تلعب دورا قياديا في تسهيل تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وسد الثغرات المتعلقة بالسلامة بواسطة تنسيق الدعم وتسخير الموارد بين الشركاء في مجال سلامة الطيران؛

وإذ تقرّ بأن خطط عمل الإيكاو التي تم إعدادها للدول الأعضاء الفرادى تستخدم كقواعد لتقديم المساعدة المباشرة والإرشادات، بتنسيق مع الجهات المعنية الأخرى، للتصدي للشواغل البارزة في مجال السلامة وأيضا لمعالجة قلة التنفيذ الفعال (EI) للعناصر الحاسمة؛

ولمّا كان لدى الإيكاو سياسة بشأن التعاون الإقليمي تلتزم بأداء المساعدة والمشورة وأي شكل آخر من أشكال الدعم، بقدر الإمكان، في الجانبين الفني والخاص بوضع السياسات للطيران المدني الدولي، إلى الدول الأعضاء في اضطلاعها بمسؤولياتها المتعلقة "باتفاقية الطيران المدني الدولي" وأهداف الإيكاو الاستراتيجية، من جملة أمور، عبر تعزيز التعاون الإقليمي وعبر إقامة الشراكات الوثيقة مع المنظمات الإقليمية وهيئات الطيران المدني الإقليمية؛

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

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

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

وإذ تذكر بأن المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (2018) (AN-Conf/13) قد أوصى بأن تمضي الإيكاو في تطوير "النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية" (GASOS) من أجل تعزيز "المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية" (RSOOS) وتحسين مستوى فعاليتها وكفاءتها في إطار دعم الدول، مع العمل في الوقت ذاته على معالجة المشاكل المرتبطة بالمساءلة والنظم الإدارية وتحليل التكاليف والمنافع وغيرها من الشواغل المطروحة في هذا المؤتمر؛

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تكلف** المجلس، في شراكة مع جميع الشركاء في مجال سلامة الطيران، بتنفيذ برنامج شامل للمساعدة من شأنه مساعدة الدول الأعضاء على سد الثغرات التي تم تحديدها من خلال نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، مع إيلاء الأولوية إلى تسوية الشواغل البارزة في مجال السلامة؛
- ٢- **وتكلف** المجلس بتعزيز مفاهيم التعاون الإقليمي، بما في ذلك تعزيز المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمجموعات الإقليمية المعنية بسلامة الطيران، فضلا عن تحديد الأهداف والأولويات والمؤشرات، ووضع أهداف قابلة للقياس لمعالجة الشواغل البارزة وسد الثغرات في مجال السلامة.
- ٣- **وتكلف** المجلس باتخاذ الإجراءات اللازمة لضمان الاعتراف بخصوصيات أي نظام إقليمي للطيران تنشئه مجموعة من الدول الأعضاء وإدراج هذه الخصوصيات في الإطار العام الذي تضعه الإيكاف؛
- ٤- **وتكلف** المجلس بدعم تنفيذ ومواصلة تطوير "النظام العالمي لمراقبة السلامة الجوية" (GASOS) فيما يخص التدابير اللازمة لتعزيز وتقييم ودعم "المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية" (RSOOS) أو "المنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع" (RAIOS) لمساعدة الدول الأعضاء على الاضطلاع ببعض الوظائف والأنشطة المرتبطة بمراقبة السلامة والتحقيق في الحوادث والوقائع وإدارة السلامة الجوية، مع التأكد في الوقت ذاته على اضطلاع تلك الدول بالتزاماتها ومسؤولياتها بموجب اتفاقية شيكاغو؛
- ٥- **تكلف** المجلس بالاستمرار في الشراكة مع الدول الأعضاء والصناعة وأصحاب المصلحة الآخرين في مجال سلامة الطيران وتسهيل تقديم المساعدة المالية والفنية إلى الدول وإلى هيئات السلامة الإقليمية ودون الإقليمية ومراقبة السلامة الجوية، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمجموعات الإقليمية المعنية بالسلامة الجوية، من أجل تعزيز السلامة وتقوية القدرات على مراقبة السلامة؛
- ٦- **تكلف** المجلس بمواصلة تحليل المعلومات ذات الصلة والأساسية بالنسبة للسلامة لتحديد الوسائل الفعالة لتقديم المساعدة للدول وهيئات السلامة الجوية ومراقبة السلامة الجوية، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمجموعات الإقليمية المعنية بالسلامة الجوية؛
- ٧- **تكلف** الأمانة العامة بمواصلة تشجيع التنسيق والتعاون بين الإيكاف والمجموعات الإقليمية المعنية بالسلامة الجوية والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية، وغيرها من المنظمات التي تضطلع بأنشطة مرتبطة بسلامة الطيران من أجل تخفيض العبء على الدول بسبب عمليات التدقيق أو التفتيش المتكررة والتقليل من الازدواج في أنشطة الرصد؛
- ٨- **تحث** الدول الأعضاء على إيلاء الأولوية القصوى لتسوية الشواغل البارزة في مجال السلامة لضمان عدم حدوث مخاطر مباشرة لسلامة الطيران المدني الدولي وتلبية الحد الأدنى من الشروط المحددة في القواعد القياسية الواردة في ملاحق الإيكاف؛
- ٩- **تحث** الدول الأعضاء على أن تستفيد من "برنامج إجراءات الطيران"، حيثما يكون متاحاً، لتنفيذ الملاحق القائمة على الأداء؛ وأن تقدم، بالإضافة إلى ذلك، المساعدة (المالية أو غيرها) لضمان الاستمرارية والاستدامة؛
- ١٠- **تحث** الدول الأعضاء على إقامة وتوطيد التعاون الإقليمي ودون الإقليمي لتحقيق أعلى درجات سلامة الطيران؛
- ١١- **تطلب** من جميع الدول الأعضاء والشركاء المعنيين في مجال سلامة الطيران، حيثما أمكن، مساعدة الدول التي تطلب المساعدة بواسطة الموارد المالية والفنية لضمان التسوية الفورية للشواغل البارزة المحددة في مجال السلامة والاستدامة الأطول أجلاً لنظام الدولة في مجال مراقبة السلامة؛

- ١٢- **تشجيع** الدول الأعضاء على إقامة الشراكات مع الدول الأخرى، والصناعة، والمؤسسات المالية وغيرها من الشركاء في مجال سلامة الطيران بغية توطيد قدراتها في مجال مراقبة السلامة الجوية من أجل اضطلاع الدول بمسؤولياتها على الوجه الأمثل وتعزيز نظام الطيران المدني الدولي الآمن؛
- ١٣- **تشجيع** الدول الأعضاء على تعزيز إقامة شراكات إقليمية أو دون إقليمية من أجل التعاون على وضع حلول للمشكلات المشتركة بما يتيح للدول بناء قدراتها في مجال مراقبة السلامة الجوية وعلى أن تشارك في الهيئات الإقليمية ودون الإقليمية لسلامة الطيران ومراقبة السلامة الجوية، بما في ذلك المنظمات الإقليمية المعنية بمراقبة السلامة الجوية (RSOs)؛
- ١٤- **تطلب** من الأمانة العامة أن تضطلع بدور قيادي في تنسيق الجهود لمساعدة الدول على تسوية الشواغل البارزة في مجال السلامة من خلال وضع خطط عمل الإيكافو/أو مقترحات مشاريع محددة ومساعدة الدول للحصول على الموارد المالية الضرورية لتمويل مشاريع المساعدة هذه؛
- ١٥- **تطلب** إلى المجلس أن يقدم تقريراً إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية بشأن التنفيذ الإجمالي لبرنامج المساعدة الشامل؛
- ١٦- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٤.

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

لما كان الهدف الرئيسي للمنظمة مازال يتمثل في تأمين سلامة الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم؛

وحيث إن المادة السابعة والثلاثين من اتفاقية شيكاغو تقتضي من كل دولة متعاقدة أن تتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة من التوحيد في الأنظمة، والقواعد القياسية، والإجراءات، والتنظيم فيما يتعلق بجميع الأمور التي يؤدي فيها هذا التوحيد إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها؛

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

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

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

٣- تكلف الأمانة العامة بتنفيذ التحسينات التنظيمية اللازمة للنجاح في إدارة التغيرات التي أحدثتها تطور البرنامج على المدى الطويل تماشياً مع توصيات مجموعة الخبراء المعنية بالاستعراض الهيكلي لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (GEUSR) التي وافق عليها المجلس والمؤتمر الثالث عشر للجنة الملاحة الجوية؛

- ٤- **تكلف** الأمانة العامة بأن تضمن محافظة البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقاً لنهج الرصد المستمر، كعناصر أساسية، على أحكام السلامة الرئيسية المتضمنة في الملحق ١ الأول - إجازة العاملين، الملحق السادس - تشغيل الطائرات، الملحق الثامن - صلاحية الطائرات للطيران، الملحق الحادي - خدمات الحركة الجوية، الملحق الثالث عشر - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، والملحق الرابع عشر - المطارات، والملحق التاسع عشر - إدارة السلامة؛
- ٥- **تكلف** الأمانة العامة بضمان أن يمثل البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقاً لنهج الرصد المستمر لمبادئ من بينها الاستقلالية والعالمية والتوحيد القياسي والشفافية، من أجل الإمعان في تعزيز تقبل البرنامج ونتائجه على الصعيد العالمي؛
- ٦- **تكلف** الأمانة العامة بالاستمرار في ضمان المحافظة على آلية ضمان الجودة التي أنشئت لرصد وتقييم نوعية البرنامج، وشفافية جميع جوانب عمليات الرصد المستمر؛
- ٧- **تكلف** الأمانة العامة بمواصلة تقاسم الشواغل الأمنية الخطيرة، وفقاً للإجراءات المعمول بها بشأن تبادل معلومات السلامة، مع أصحاب المصلحة المهتمين والجمهور للسماح لهم باتخاذ قرارات مستنيرة بشأن سلامة النقل الجوي؛
- ٨- **تكلف** الأمانة العامة إتاحة كل المعلومات المتعلقة بمراقبة السلامة الناشئة عن البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقاً لنهج الرصد المستمر إلى جميع الدول الأعضاء من خلال موقع الإيكاو المقيّد على الإنترنت؛
- ٩- **تكلف** الأمانة العامة مواصلة تعزيز التنسيق والتعاون بين البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر وبرامج التدقيق للمنظمات الأخرى المتصلة بالسلامة الجوية، لتبادل معلومات السلامة الجوية السريّة من أجل تخفيف العبء على الدول الناشئة عن عمليات التدقيق أو التفتيش المتكررة ولخفض ازدواج الجهود والوقوف على أوجه تآزر لتحسين فعالية البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر؛
- ١٠- **تكلف** الأمانة العامة الاستمرار في تعزيز تبادل معلومات السلامة الجوية (FSIX)، لغرض تسهيل تبادل معلومات السلامة الحرجة فيما بين الدول الأعضاء، وصناعة الطيران، وأصحاب المصلحة الآخرين، من خلال المواقع الإلكترونية الملائمة؛
- ١١- **تحث** الدول الأعضاء على دعم الإيكاو في تحقيق تطور البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقاً لنهج الرصد المستمر وعلى إعارة موظفين فنيين مؤهلين وذوي خبرة إلى الإيكاو لأجل طويل أو قصير، إذا كانت قادرة على ذلك، حتى يتسنى للمنظمة مواصلة تنفيذ هذا البرنامج بنجاح؛
- ١٢- **تحث** جميع الدول الأعضاء على أن تحيل إلى الإيكاو، في الوقت المناسب، جميع المعلومات والوثائق التي تطلبها الإيكاو لغرض ضمان تنفيذ البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقاً لنهج الرصد المستمر المتعلق ببرنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية بفعالية، وأن توظب على تحديث هذه المعلومات؛
- ١٣- **تحث** جميع الدول الأعضاء على أن تتعاون مع الإيكاو وأن تقبل قدر المستطاع أنشطة الرصد المستمر وفقاً للمواعيد التي تحددها المنظمة، بما في ذلك بعثات التدقيق والتحقق، حتى يسهل تنفيذ البرنامج بسلاسة؛
- ١٤- **تحث** جميع الدول الأعضاء على تنفيذ خطط عمل تصحيحية لمعالجة الاستنتاجات التي أسفرت عنها أنشطة برنامج الرصد المستمر؛
- ١٥- **تحث** الدول الأعضاء على أن تتبادل مع الدول المتعاقدة الأخرى معلومات السلامة الجوية الحرجة التي يمكن أن تؤثر على سلامة الملاحة الجوية الدولية وتسهيل الوصول إلى جميع معلومات السلامة الجوية ذات الصلة؛
- ١٦- **تشجع** الدول الأعضاء على الاستفادة الكاملة من معلومات السلامة المتاحة عند قيامها بعمليات مراقبة السلامة الجوية، ولاسيما في سياق عمليات التفتيش المنصوص عليها في المادة السادسة عشرة من اتفاقية شيكاغو؛
- ١٧- **تُدعّر** الدول الأعضاء بالحاجة إلى متابعة جميع عمليات الطائرات في داخل إقليمها، بما في ذلك عمليات الطائرات الأجنبية، واتخاذ الإجراء الملائم عند الضرورة للحفاظ على السلامة الجوية؛

- ١٨- تكلف المجلس بأن يعطي الأولوية للعمل على تحقيق تطور البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقا لنهج الرصد المستمر والسعي إلى توفير الموارد البشرية والمالية الكافية للبرنامج، وبأن يطلع الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية على التنفيذ العام للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وفقا لنهج الرصد المستمر؛
- ١٩- تعلن أن هذا القرار قد حل محل القرار ٣٧-٥.

القرار ٣٧-١٦: الصندوق المخصص للسلامة (SAFE)

حيث أنه بمقتضى المادة ٤٤ من اتفاقية الطيران المدني الدولي تتمثل غايات وأهداف الايكاو، ضمن غايات وأهداف أخرى، في تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي من أجل تحقيق النمو الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي وتلبية احتياجات شعوب العالم إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والاقتصاد وتعزيز سلامة الطيران في الملاحة الجوية الدولية؛

وحيث أن المواد من ٦٩ إلى ٧٦ من الاتفاقية تنص على أنه يجوز للمجلس وضع ترتيبات حسبما يكون ملائما بغية التوصل إلى وسائل لتحسين تسهيلات الملاحة الجوية للدول المتعاقدة على النحو المطلوب لضمان تشغيل الخدمات الجوية الدولية تشغيلاً يتسم بالسلامة والانتظام والكفاءة والاقتصاد؛

وحيث أنه، بمقتضى المادة ٧٠ من الاتفاقية، يجوز للمجلس، في الظروف الناشئة بمقتضى أحكام المادة ٦٩، وضع ترتيبات مع الدول المتعاقدة تتعلق بتمويل تسهيلات الملاحة الجوية؛

ونظراً لأنه، في بعض الحالات، قد لا تحصل الدول المتعاقدة على الموارد الضرورية لتحسينات تسهيلات الملاحة الجوية، وخاصة معالجة أوجه القصور المتعلقة بالسلامة المحددة من خلال برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية؛

وحيث أن معظم الدول النامية تواجه صعوبات في الوصول إلى العديد من مصادر السوق المالية، وخاصة أسواق رأس المال الأجنبية، لتمويل البنية الأساسية لخدمات المطارات والملاحة الجوية فيها، بما في ذلك العناصر المتعلقة بالسلامة من تلك البنية الأساسية؛

وحيث أن المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة (HLSC) لعام ٢٠١٠ حدد عدة دول وأقاليم من العالم تحتاج إلى المساعدة في تطوير مستويات مستدامة لسلامة الطيران، وبالأخص في تطوير نماذج تمويل تضمن الاستدامة في توفير البنية الأساسية والخدمات لتنفيذ نشاط نقل جوي مناسب؛

وحيث أن المؤتمر رفيع المستوى بشأن السلامة لعام ٢٠١٠ أصدر توصية بأنه ينبغي للايكاو أن تعمل مع الدول والمنظمات الإقليمية التي تحتاج إلى مساعدة في تطوير نماذج تمويل مناسبة لضمان التوفير المستدام للبنية الأساسية والخدمات بالاستناد إلى مستوى النشاط من أجل تنفيذ نشاط نقل جوي مناسب؛

وحيث أن المجلس قرر إنشاء الصندوق المخصص للسلامة بهدف تحسين سلامة الطيران المدني عن طريق إتباع نهج قائم على الأداء سيحد من التكاليف الإدارية ولن يفرض أي تكاليف على ميزانية البرنامج العادي للمنظمة، بينما يضمن استخدام المساهمات الطوعية في الصندوق بطريقة تتسم بالمسؤولية وتكون مفيدة وتتم في الوقت المناسب؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تعرب عن تقديرها للدول المتعاقدة والمنظمات الدولية لمساهماتها في صناديق الايكاو المرتبطة بتحسين سلامة الطيران المدني؛
- ٢- تحث الدول المتعاقدة والمنظمات الدولية والأطراف العامة والخاصة المرتبطة بالطيران المدني الدولي على تقديم مساهمات طوعية إلى الصندوق المخصص للسلامة؛

٣- **تطلب** من المجلس دعم التشغيل السلس للصندوق المخصص للسلامة عن طريق الرصد المتسق للتقدم الذي يحرزه الصندوق المخصص للسلامة في تمويل المشاريع المتعلقة بالسلامة؛

٤- **تطلب** من المجلس بذل كل جهد لاجتذاب المساهمات في الصندوق المخصص للسلامة من الدول والجهات المساهمة الأخرى.

**القرار ٣٤-١: استعمال أموال من الحساب المنفصل الذي أنشئ بموجب
الفقرة ٣ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٣٣-٢٧**

**القرار ٣١-٩: تنفيذ برنامج إيكاف لمنع وقوع حوادث الطيران المراقب
فوق المناطق الجبلية**

لما كان الهدف الرئيسي للمنظمة ولا يزال هو ضمان أمان الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم.
ولما كان من المعروف أن حوادث الطيران المراقب فوق المناطق الجبلية قد مثلت مشكلة خطيرة ومتفاقمة على مدى العقدين الماضيين.

ولما كان قد تبين أن نسبة حوادث الطيران المراقب فوق المناطق الجبلية التي وقعت للرحلات الداخلية أعلى من نسبة الحوادث التي وقعت للرحلات الدولية.

ولما كان من المعروف أن جهودا كبيرة تبذل الآن لتطوير وتنفيذ برنامج لمنع وقوع حوادث الطيران المراقب فوق المناطق الجبلية،
وان القواعد الصادرة عن المنظمة والمتعلقة بنظام التحذير من الاقتراب من الأرض قد جرى تحديثها.

ولما كان فريق العمل المعني بحوادث الطيران المراقب فوق المناطق الجبلية قد وضع هدفا أساسيا ينبغي تحقيقه بحلول عام ١٩٩٨
يتمثل في تقليل المعدل العالمي لهذه الحوادث بنسبة خمسين في المائة.

ولما كان من الواضح أنه حتى لو تم تطوير وتنفيذ برنامج لمنع وقوع حوادث الطيران المراقب فوق المناطق الجبلية، بما في ذلك
تطوير وتنفيذ شروط محدثة لنظام التحذير من الاقتراب من الأرض، فإن هذه التدابير لن تكون فعالة تماما ما لم تنفذ الدول هذا
البرنامج في العمليات الداخلية كما في العمليات الدولية.

ولما كانت المادة ٣٧ من اتفاقية الطيران المدني الدولي تقتضي تعاون جميع الدول المتعاقدة على ضمان اتباع أعلى درجة ممكنة
عمليا من التوحيد في التنظيمات وأساليب العمل في جميع المسائل التي يؤدي فيها التوحيد إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها.

ولما كان قرار الجمعية العمومية ٢٩-٣ يحث الدول ومجموعات الدول، على أن تتخذ إجراءات ايجابية للتشجيع على التنسيق
العالمي للقواعد الوطنية بغية تطبيق القواعد الصادرة عن المنظمة إذا لم تكن قد اتخذتها بالفعل.

ولما كان قرار الجمعية العمومية ٢٩-١٣ يطلب إلى الدول المتعاقدة أن تؤكد مجددا على التزاماتها بمراقبة السلامة، ولا سيما على
الأحكام المهمة الخاصة بالسلامة والواردة في الملحقين الأول والسادس باتفاقية شيكاغو.

ولما كان قرار الجمعية العمومية ٢٩-١٣ يحث الدول المتعاقدة على استعراض قوانينها الوطنية المنفذة لهذه الالتزامات، وعلى
استعراض إجراءاتها الرامية إلى مراقبة السلامة الجوية لتأمين تنفيذها الفعال.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **توجه المجلس إلى ضرورة مواصلة تطوير برنامج إيكاو لمنع وقوع حوادث الطيران المراقب فوق المناطق الجبلية** باعتباره أمراً يستحق أولوية عليا.
- ٢- **تحث الدول على تنفيذ برنامج إيكاو لمنع وقوع حوادث الطيران المراقب فوق المناطق الجبلية، بما في ذلك تنفيذ أحكام إيكاو ذات الصلة، وخاصة ما يتعلق منها بتزويد طائرات الرحلات الداخلية بنظام للتحذير من الاقتراب من الأرض كما في طائرات الرحلات الدولية.**
- ٣- **تحث الدول على اتخاذ جميع التدابير الضرورية للمساعدة على بلوغ الهدف الأساسي المتمثل في تقليل المعدل العالمي لحوادث الطيران المراقب فوق المناطق الجبلية بنسبة خمسين في المائة بحلول عام ١٩٩٨.**

القرار ٤٠-١: تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية

القرار ٤٠-٣: حماية المعلومات المستمدة من نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة من أجل الحفاظ على السلامة الجوية وتحسينها

القرار ٣٧-٦: سلامة المدارج

لما كانت حوادث المدارج تشكل نسبة كبيرة من كل الحوادث، وتؤدي إلى عدد كبير من الوفيات؛ ولما كانت حالات الانحراف عن المدارج تشكل أعلى فئة من الحوادث التي وقعت مرة واحدة خلال السنوات العشر الأخيرة بالنسبة إلى كل عمليات الطيران التجاري والعام للطائرات الثابتة الجناحين التي يتجاوز الحد الأقصى لكتلتها المرخصة عند الإقلاع ٧٠٠ كيلوجرام؛ وحيث أن التطورات التكنولوجية الجارية في عدة مجالات من صناعة الطيران تبشر بالخير في منع الحوادث الخطيرة ذات الصلة بالمدارج والتخفيف من أثارها؛ فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تحث الدول على اتخاذ التدابير الكفيلة بتعزيز سلامة المدارج، بما في ذلك وضع برامج لسلامة المدارج باستخدام نهج متعدد التخصصات، تشمل، كحد أدنى، واضعي التنظيمات، ومشغلي المطارات، ومقدمي خدمات الملاحة الجوية، ومشغلي المطارات، وصانعي الطائرات لمنع اقترام المدارج والانحراف عن المدارج وغيرها من أحداث السلامة المتصلة بالمدارج والتخفيف من أثارها؛**
- ٢- **تقرر أن تعمل الإيكاو بنشاط على تعزيز سلامة المدارج باستخدام نهج متعدد التخصصات.**
- ٣- **تدعو الدول إلى رصد الأحداث المتعلقة بسلامة المدارج وما يتصل بها من سلائف كجزء من نظام جمع وتجهيز بيانات السلامة المنشأة في إطار برامج سلامة الدولة لديها.**

الممارسات ذات الصلة

- ١- **ينبغي أن تقوم برامج سلامة المدارج على إدارة السلامة فيما بين المنظمات، بما في ذلك إنشاء أفرقة محلية معنية بسلامة المدارج تتولى منع اقترام المدارج، والانحراف عن المدارج، وغيرها من أحداث السلامة المرتبطة بالمدارج والتخفيف من أثارها.**

- ٢- ينبغي أن يواصل المجلس وضع الأحكام اللازمة لمساعدة الدول على إعداد برامج لسلامة المدارج.
- ٣- ينبغي أن تُشجّع الدول على المشاركة في الحلقات الدراسية وحلقات العمل التي تُعقد على المستويين العالمي والإقليمي بغرض تبادل المعلومات بشأن السلامة وأفضل الممارسات فيما يتصل بسلامة المدارج.

القرار ٣٦-١٠: تحسين سبل تفادي الحوادث في الطيران المدني

بما أن الهدف الأساسي للمنظمة لا يزال متمثلاً في تأمين سلامة الطيران المدني الدولي في العالم أجمع.

ولما كان من الضروري إجراء تحقيقات فورية ومتعمقة في حوادث ووقائع الطائرات والإبلاغ عنها، أينما وقعت، والقيام فوراً بتعميم الدروس المستفادة من التحقيقات، ومن بينها توصيات السلامة الجوية، على الدول المتعاقدة الأخرى التي يعينها الأمر وعلى الإيكاف لأغراض منع الحوادث.

ولما كانت الجهود المبذولة لتنفيذ اللوائح التنظيمية غير كافية في حد ذاتها لخفض معدل الحوادث.

وإذ تلاحظ استمرار وقوع أنواع متكررة من الحوادث في عمليات النقل الجوي في مختلف أنحاء العالم.

وإذ تدرك أنه من المتوقع حدوث زيادة كبيرة في حجم عمليات النقل الجوي خلال السنوات القادمة.

وإذ تدرك أن الاتجاه الثابت نسبياً في معدل الحوادث خلال بضع السنوات الماضية قد يؤدي مع الزيادة المتوقعة في العمليات إلى حدوث زيادة في عدد الحوادث السنوية.

وإذ تدرك وجود العديد من التحديات أمام المنع الفعال لوقوع الحوادث، وأنه يلزم إجراء تحديد وتصحيح أكثر فعالية للأخطار التي يتعرض لها الطيران، وأوجه القصور في النظم، بغية تعزيز الجهود التنظيمية الرامية إلى المزيد من خفض في عدد الحوادث ومعدل الحوادث في مختلف أنحاء العالم.

وإذ تدرك أن النظم المفتوحة لتحقيق السلامة تعتمد على مبادئ الإجراءات غير العقابية وضمانات السرية.

وإذ تدرك أن عدداً من الدول قد وضع إجراءات غير عقابية لمنع وقوع الحوادث إضافة إلى برامجها التنظيمية الخاصة بالسلامة الجوية.

وإذ تدرك أن تقاسم معلومات السلامة المستمدة من نظم التحقيق في السلامة تعتمد على احترام جميع الدول للمبادئ غير العقابية وضمانات السرية التي يستند إليها الحصول على تلك المعلومات.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تطلب إلى الدول المتعاقدة أن تؤكد من جديد التزامها بسلامة الطيران المدني.**
- ٢- **تحث الدول المتعاقدة، في امثالها لأحكام الملحق الثالث عشر لاتفاقية الطيران المدني الدولي، على أن تتخذ إجراء فوراً للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، وأن تقوم بإبلاغ المعلومات بما فيها توصيات السلامة الجوية وتعميمها على الدول المتعاقدة الأخرى التي يعينها الأمر وعلى المنظمة، وذلك بهدف زيادة فعالية الجهود التي تبذلها الدول وإيكاف في منع وقوع الحوادث.**
- ٣- **تحث الدول المتعاقدة على بذل كافة الجهود لتعزيز التدابير الخاصة بمنع الحوادث، لا سيما في مجالات تدريب العاملين وإبلاغ المعلومات وتحليلها، وأن تنفذ نظم إبلاغ طوعية وغير عقابية، بغية التصدي للتحديات الجديدة التي تعترض إدارة سلامة الطيران والتي نشأت عن النمو والتعقيد المتوقعين في الطيران المدني.**

- ٤- تحث الدول المتعاقدة على التعاون مع المنظمة، ومع الدول الأخرى القادرة، على إعداد وتنفيذ إجراءات لمنع وقوع الحوادث، من شأنها أن تجمع بين المهارات والموارد لتحقيق مستوى عال ومستمر من السلامة في كافة قطاعات الطيران المدني.
- ٥- تحث جميع الدول التي تتلقى معلومات السلامة المستمدة من نظم التحقيق في السلامة في دولة أخرى باحترام ضمانات نظام السرية ومبادئ إفشاء المعلومات التي أصدرت بمقتضاها الدولة تلك المعلومات.
- ٦- تعلن أن هذا القرار يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣١-١٠.

القرار ٤٠-٢: حماية سجلات التحقيق في الحوادث والوقائع

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

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تدعو الدول الأعضاء إلى تجديد التزامها بحماية سجلات التحقيق في الحوادث والوقائع بموجب أحكام الملحق الثالث عشر؛
- ٢- تحث الدول الأعضاء على بمراجعة قوانينها ولوائحها وسياساتها الرامية إلى حماية سجلات التحقيق في الحوادث والوقائع وعلى تعديلها حسب الاقتضاء لإزالة العوائق التي تعرقل عمليات التحقيق في الحوادث والوقائع ولضمان توافر جميع المعلومات ذات الصلة لسلطات التحقيق في الحوادث، وذلك امتثالاً للفقرة ٥-١٢ والمرفق ٢ من الملحق الثالث عشر؛
- ٣- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٨-٣.

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 لتسيق متطلبات الطيران الدولي لطيف الترددات اللاسلكية؛

وحيث إن الطيران يتطلب استراتيجية شاملة لطيف الترددات 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 المواقع 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 تلبّي "أفضل الممارسات" الحالية؛
- (ب) دعم أنشطة الإيكاو المتعلقة باستراتيجية وسياسة طيف الترددات للطيران من خلال اجتماعات فريق الخبراء المعني ومجموعات التخطيط الإقليمية؛
- (ج) التعهد بتوفير مصالح الطيران لئتم دمجها بالكامل في إعداد مواقعها المقدمة إلى مننديات 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- تحث الدول الأعضاء على النظر، على سبيل الأولوية، في السلامة العامة وسلامة الطيران عند اتخاذ قرار بشأن كيفية تمكين خدمات جديدة أو إضافية، والتشاور مع منظمي سلامة الطيران والخبراء المتخصصين ومستخدمي المجال الجوي لتقديم جميع الاعتبارات اللازمة ووضع التدابير التنظيمية لضمان خلو نُظم وخدمات الطيران الحالية من التداخل الضار.

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 ٢٩-١٤ : الرحلات التي تتم لأغراض إنسانية

إن الجمعية العمومية:

إذ تأخذ في اعتبارها العدد المتزايد لرحلات الطائرات المدنية وتنوعها، طبقاً لتعريف اتفاقية شيكاغو في إطار بعثات الإغاثة الإنسانية التي تتم تحت رعاية الأمم المتحدة لمجابهة حالات الطوارئ.

وإذ تلاحظ اتصال الأمين العام للأمم المتحدة بمنظمة الطيران المدني الدولي في ١٩٩١، بهدف تسهيل بعثات الإغاثة الإنسانية بطريق الجو.

وإذ تلاحظ التدابير المتخذة، أو التي يعتزم اتخاذها، من جانب المجلس وهيئاته الفرعية للاستجابة إلى هذه الاحتياجات الجديدة.

١- تشجع المجلس على مواصلة استعراض القواعد والتوصيات والمواد الإرشادية سارية المفعول، بطابع من الأولوية المتقدمة، لتعديلها كيفما يتراءى أنه مرغوب فيه لتأمين القيام بالرحلات المشغلة لأغراض إنسانية.

٢- تدعو الدول إلى اتخاذ التدابير اللازمة لتسهيل القيام بهذه الرحلات وتأمين سلامتها.

القرار ٤٠-١١ : البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران

القرار ٤٠-٩ : البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

القرار ٢٧-١١ : الازدحام في المطارات وفي الفضاء الجوي

القرار ٢٧-١٣ : حماية النقل الجوي الدولي العام

القرار ٤٠-٢٨ : البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في المجال القانوني

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

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 تذكّر بتضمين الملحق التاسع في عام ٢٠٠٥ بالأحكام التي تسمح لأفراد أسر ضحايا حوادث الطيران من الدخول بسرعة إلى الدولة التي يقع فيها الحادث؛

ولما كان ينبغي أن ترمي سياسة منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) إلى العمل على أن تراعي وتلبي الإيكاو ودولها الأعضاء الحالة الذهنية والبدنية والمعنوية لضحايا حوادث الطيران المدني وأسرههم؛

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؛

وتذكر 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 وأسرههم، وتسليم بأن عدم التصديق العالمي عليها يعرقل تحسين نُظم التعويض وتوحيدها؛

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

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

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

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

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

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

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

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

وتقر بنتائج ندوة الإيكاو بشأن تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم 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 أفراد أسر ضحايا حوادث الطيران المدني احتياجات ومشاعر إنسانية أساسية، بغض النظر عن مكان وقوع الحادث والموطن الأصلي للضحايا؛

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

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **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 للتكاليف بمقتضى قاعدة الإيكو 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- **تشجع** 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 الإيكو الواردة في الوثيقة Doc 9998 وكذا المواد الإرشادية الواردة في الوثيقة Doc 9973؛
- ٤- **تحث** الدول الأعضاء على إخطار الإيكو بانتظام، عبر قائمة مراجعة الامتثال (CC) الواردة في النظام الإلكتروني للإبلاغ عن الاختلافات (EFOD) بمستوى تطبيق أحكام الملحق التاسع بشأن خطط مساعدة الأسر؛
- ٥- **تحث** الدول الأعضاء على الاعتراف بيوم العشرين من فبراير يوماً دولياً لإحياء ذكرى ضحايا حوادث الطيران وأسرهم، وتنظيم فعاليات وطنية تتصل بمواطنيها المتضررين من أي أحداث مأساوية تقع في مجال الطيران المدني؛
- ٦- **تحث** الدول الأعضاء التي لم تصدّق على اتفاقية مونتريال المؤرخة في ١٩٩٩/٥/٢٨ ("اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي") ولم تنفذها بعد على القيام بذلك؛
- ٧- **ترجّب** بالتوصيات الصادرة عن الندوة المذكورة وتكلف 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- **تُكلف** المجلس بالعمل بنشاط وفي التوقيت المناسب على متابعة مجموعات الخبراء المعنية في الإيكو فيما يتعلق بهذه التوصيات الصادرة عن الندوة حسب الاقتضاء؛
- ٩- **تُكلف** 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 محلّ القرار ٣٩-٢٧.

القرار ٣٩-٢٣: مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"

لما كانت المادة ٤٤ من "اتفاقية الطيران الدولي المدني" تنص على أنه ضمن غايات وأهداف الإيكو العمل على تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وعلى تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي لكي تلبي احتياجات شعوب العالم إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والاقتصاد؛

ولما كانت المنظمة قد وضعت، من أجل تحقيق هذه الأهداف، أهدافاً استراتيجية بشأن السلامة وسعة وكفاءة الملاحة الجوية والأمن والتسهيلات والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي وحماية البيئة؛

وإذ تُذكّر بقرارات الجمعية العمومية العديدة، بما فيها القرارات ٣٨-٥ و ٣٨-١١ و ٣٨-١٢ و ٣٨-١٥ و ٣٨-١٦ و ٣٨-١٧ و ٣٣-٩، تحث الدول على تعزيز تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو؛

و تُقدّر أن جميع الدول ينبغي أن تنفذ تنفيذاً فعالاً القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو وسياسات المنظمة لكي تتمتع جميع الدول بشبكات نقل جوي تنسم بالسلامة والأمن والكفاءة والجدوى الاقتصادية والاعتبارات البيئية في قطاع النقل الجوي بحيث تدعم التنمية المستدامة والازدهار الاجتماعي والاقتصادي، مما يؤدي في نهاية المطاف إلى خلق الصداقة والتفاهم والحفاظ عليهما فيما بين أمم العالم وشعوبه؛

ولما كانت نتائج البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وأنشطة البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران تواصل الإشارة إلى تعرض الكثير من الدول لصعوبات في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو؛

وإذ تُسلّم بأن الدول ليست قادرة دائماً على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية تنفيذاً فعالاً وفي الوقت المناسب وبالمعدل الذي اعتمدته الإيكاو، وذلك نتيجة لتفاوت مستويات القدرات للامتثال بصورة مستمرة للقواعد والتوصيات الدولية؛

وتدرك أن المجلس وضع "مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب"؛

وتدرك أن النجاح في تنفيذ مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" يعزّز شبكات النقل الجوي في الدول ويندرج في سياق تحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة؛

وتدرك أن أفضل طريقة لتحقيق المزيد من التقدم في تحسين الطيران المدني، بما في ذلك الموارد البشرية والمالية الفعالة لتنفيذ أنشطة المساعدة المصممة لتناسب مع احتياجات كل دولة، يكون من خلال نهج تعاوني ومنسق بالشراكة مع جميع الجهات المعنية؛

وتقرّر بأن جميع آليات وأنشطة المساعدة التابعة للإيكاو لها هدف مشترك وهو دعم التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية والسياسات؛

إن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- تحث جميع الدول على تأييد مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"؛
- ٢- تحث الدول الأعضاء على تحسين شبكات طيرانها المدني بواسطة المشاركة النشطة في أعمال الإيكاو والتنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو وسياسات المنظمة لكي تعزز الازدهار المحلي والإقليمي المستدام ولكي تستفيد على نحو كامل من تحسين شبكة الربط الجوي العالمي؛
- ٣- تطلب من المجلس مواصلة تركيز أوساط الطيران على إسهام وقيمة الطيران على الصعيد العالمي من خلال دعم الجهود المبذولة في إطار مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب ومننديات الطيران العالمية التابعة للإيكاو في المستقبل؛
- ٤- تُكلّف الأمانة العامة بتنسيق وتيسير وتنفيذ برامج المساعدة الشاملة، بالشراكة مع جميع الجهات المعنية، التي تساعد الدول الأعضاء في تحسين شبكات طيرانها المدني وقدراتها الخاصة بالمراقبة؛
- ٥- تحث الدول الأعضاء وقطاع الطيران والمؤسسات المالية والجهات المانحة وغيرها من الجهات المعنية على التنسيق والتعاون فيما بينها ومن خلال الإيكاو، ودعم تنفيذ أنشطة المساعدة بما يتماشى مع الأولويات العالمية والإقليمية التي أرسّتها الإيكاو، ومن ثم تجنب ازدواجية الجهود؛
- ٦- تحث الدول الأعضاء والمنظمات الدولية والإقليمية والمؤسسات المالية على استخدام أدوات وخدمات صنع القرار القائمة على البيانات من أجل المساعدة في تحديد أوجه القصور في الطيران وتنفيذ مشروعات وبرامج الإيكاو ووضع الحلول وإعداد دراسات الجدوى، وتحديد التمويل اللازم لتيسير البحث عن الجهات المانحة والمستثمرة الممكنة؛
- ٧- تشجّع الدول الأعضاء على إدراج عناصر التدريب وبناء القدرات في مشاريعها لتطوير البنى الأساسية الخاصة بالطيران بغرض تعزيز سلطات الطيران المدني وقدراتها الإشرافية؛

- ٨- **تشجيع** الدول الأعضاء على إقامة الشراكات مع الدول الأعضاء الأخرى وقطاع الطيران والمؤسسات المالية والجهات المانحة والجهات المعنية الأخرى من خلال الإيكاف من أجل تعزيز شبكات طيرانها المدني وقدراتها الإشرافية؛
- ٩- **تشجيع** الدول الأعضاء على استخدام مؤتمرات الإيكاف للمفاوضات بشأن الخدمات الجوية والاستفادة منها، باعتبارها منتدياً مفتوحاً للدول الأعضاء للتفاوض وإبرام اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية والمتعددة الأطراف، مما يساهم في تحسين روابط النقل الجوي وبالتالي تنمية السياحة والتجارة والاقتصادات الوطنية والعالمية؛
- ١٠- **تناشد** جميع الدول الأعضاء والشركاء المعنيين القادرين على تزويد الدول المحتاجة بالموارد المالية والفنية من أجل مساعدتها في تعزيز شبكات طيرانها المدني بواسطة تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية والوفاء بمسؤولياتها في مجال المراقبة؛
- ١١- **تُكلف** الأمانة العامة بمواصلة تعزيز آليات التنفيذ والتقييم المنسقة والشاملة من أجل مساعدة الدول في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاف وسياسات المنظمة وخططها وبرامجها؛
- ١٢- **تطلب** إلى الأمانة العامة التنسيق مع الدول والمنظمات الدولية وقطاع الطيران والجهات المانحة بشأن تنفيذ أنشطة المساعدة بواسطة إنشاء شراكات من خلال شبكة الإيكاف لتطوير الطيران؛
- ١٣- **تطلب** إلى الأمانة العامة الاتصال بالدول والمؤسسات المالية لتأمين دعمها من أجل تعزيز سلامة نظام الطيران العالمي وأمنه وكفاءته؛
- ١٤- **تحت** قطاع الطيران والمؤسسات المالية على وضع وتقديم إلى الإيكاف خطط عملها الخاصة من أجل دعم تنفيذ هذا القرار على النحو الكامل.

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

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

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

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

وتقر 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؛

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

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

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

٥- تكلف الأمين العام بوضع شبكة الإيكو لهياكل التنسيق في إدارة الأزمات وإرساء الترتيبات وآليات التنسيق ذات الصلة فيما بين الإيكو والأقاليم والدول، وذلك دعماً للاستجابة السياسية والعملية للأزمات بشكل منسق وتقديم المساعدة على المستوى الأكثر ملاءمة؛

٦- تكلف الأمين العام بمواصلة العمل التعاوني في إطار منظومة الأمم المتحدة لضمان تقديم المساعدة المنسقة وذات الجودة العالية في الوقت المناسب لجميع الدول حيث تشكل الخسائر الناجمة عن الكوارث خطراً على صحة الأشخاص وقدرتهم على تحقيق التنمية؛

٧- تكلف الأمين العام بضمان مشاركة الإيكو، عند الاقتضاء وبما يتماشى مع أهدافها الاستراتيجية، في الآليات الملائمة القائمة من أجل دعم التنفيذ في مختلف القطاعات لإطار سندي للحد من مخاطر الكوارث للفترة ٢٠١٥-٢٠٣٠ وخطة عمل الأمم المتحدة بشأن الحد من مخاطر الكوارث من أجل الصمود.

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 وفعّالة وسالمة ومستدامة اقتصادياً وسليمة بيئياً؛

ولما كانت مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" تستهدف مساعدة الدول في التنفيذ الفعّال للقواعد والتوصيات الدولية للإيكاف 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 للإيكاف بشأن السلامة، وسعة الملاحة الجوية وكفاءتها، والأمن والتسهيلات، والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي، وحماية البيئة يساهم في بلوغ أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة؛

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

وإقراراً بأهمية الأطر العالمية لدعم الأهداف الاستراتيجية للإيكاف؛

وإقراراً بأهمية التنفيذ الفعّال 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 للتمكّن من ترتيب الأولويات وتخصيص الموارد للطيران على النحو الأمثل؛

وتذكيراً بالآزمة العالمية غير المسبوقة التي سببتها جائحة فيروس كورونا، التي أدت إلى زعزعة استقرار قطاع الطيران، بما في ذلك تأثيرها العميق على قواه العاملة، وأعاقت تنفيذ خطة عام ٢٠٣٠ وإحراز النّقد 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 يعزّز التنمية المستدامة للطيران المدني الدولي وينهض بأهداف التنمية المستدامة؛

فإن الجمعية العمومية:

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

- ٢- **توجّه** المجلس والأمين العام، في حدود اختصاصات كل منهما، إلى تأكيد أن الإيكاو تواصل دورها في مناصرة الطيران من خلال إنكاء وعي الدول الأعضاء، ومنظومة الأمم المتحدة، ومجموعة المانحين وجميع الجهات المعنية الأخرى، بشأن مساهمات الطيران في التنمية المستدامة وبلوغ أهداف التنمية المستدامة؛
- ٣- **تحت** الدول الأعضاء على إدراج الطيران في تقارير الاستعراض الوطني الطوعي، باعتباره عنصراً فاعلاً في دعم التنمية المستدامة، من خلال الربط بينه وبين أهداف التنمية المستدامة الأخرى ذات الصلة؛
- ٤- **تشجّع** الدول الأعضاء على تضمين خططها الوطنية ذات الصلة بإشارات واضحة إلى أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، بهدف إبراز مساهمة الطيران في تحقيق هذه الأهداف وفي الاقتصادات الوطنية؛
- ٥- **تحت** 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- **تشجّع** 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- **تحت** 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 وتسييرها 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 الإيكاو الاستراتيجية وبرامج عملها؛
- ١٢- **يوجّه** الأمين العام لأن يكفل مشاركة الإيكاو، 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 وببرم 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 الإساهم، 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 ٤٠-٢٢: تعبئة الموارد

إن الجمعية العمومية:

إذ تُسَلِّم بأن النقل الجوي يُشكّل حافزاً للتنمية المستدامة وبأنه، بالرغم من أهميته الاقتصادية والاجتماعية، يتلقّى تمويلاً محدوداً من آليات التمويل الدولية القائمة دعماً لتطوّره؛

وتُسلِّم بأنّ نجاح تنفيذ مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" يستوجب زيادة مستوى التمويل والاستثمارات بدعم من الدول الأعضاء كافة؛

ونظراً لأنّه قد لا تكون لدى الدول الأعضاء، في حالات معيّنة، فرص الوصول إلى الموارد اللازمة لسدّ أوجه القصور التي تمّ الكشف عنها عبر برامج التدقيق التي تتفّدها الإيكاف ولتعزيز شبكات النقل الجوي في بلدانها؛

ولما كانت معظم البلدان النامية تواجه صعوبات في دخول العديد من الأسواق المالية، ولا سيّما أسواق رأس المال الأجنبي، لتمويل النمو المستدام للطيران المدني؛

ولما كان المجلس قد أنشأ، بالاستناد إلى الأهداف الاستراتيجية للإيكاف، صناديق استثمارية محدّدة الغرض ومتعدّدة المانحين بهدف مساعدة الدول الأعضاء في النهوض بالطيران المدني؛

وتُذكّر بأنّ العديد من قرارات الجمعية العمومية، بما فيها القرارات ٣٩-١٢ و ٣٩-١٤ و ٣٩-١٦ و ٣٩-١٨ و ٣٨-٧ و ٣٧-١٦ و ٣٦-١٨ و ٣٥-١٥ و ٣٣-١ و ٣٣-٩ و ٢٩-١٣ و ٢٢-١٩، تحثّ الدول والمنظمات الدولية والمؤسسات المالية على إقامة شراكات وتعبئة الموارد لأغراض المساعدة الفنية والتبرّع لصناديق الإيكاف؛

وتعترف بالمساهمات الملحوظة التي قدّمتها الدول الأعضاء والمنظمات الدولية والإقليمية وشبّات المانحين في صناديق الإيكاف ذات الصلة بتحقيق أهداف الإيكاف؛

وتُسلِّم بأنّه من شأن سياسة لتعبئة الموارد تتسم بالشمول ووضوح الغرض أن تعزّز من دعم الإيكاف للدول في تيسير الوصول إلى الموارد لتطوير نُظُم الطيران المدني بها؛

ولما كانت لدى الإيكاف سياسة بشأن تعبئة الموارد ترمي إلى تأمين مساهمات طوعية كافية وأكثر قابلية للتوقّع ومستدامة تُيسّر أداء مهمّة المنظّمة وتُكمل ميزانية البرنامج العادي وتُساعد الدول في الحصول على التمويل بما يُعزّز سلامة وكفاءة وأمن شبكة النقل الجوي وجدواها الاقتصادية وصلاحياتها البيئية؛

تقرّر ما يلي:

١- توجّه المجلس والأمانة العامة، كلّ في مجال اختصاصه، لتأمين مواصلة الإيكاف أداء دورها كداعية في مجال الطيران من خلال نشر الوعي فيما بين الدول الأعضاء ومنظومة الأمم المتحدة والمنظمات الدولية والإقليمية والمؤسسات المالية والقطاع الخاص والجهات المانحة بفوائد تعبئة الموارد لأغراض الاستثمار في النمو المستدام لنُظُم النقل الجوي في الدول الأعضاء؛

٢- تحثّ الدول الأعضاء وقطاع الطيران والمنظمات الدولية والإقليمية والمؤسسات المالية والجهات المانحة وغيرهم من الجهات المعنية على دعم تنفيذ أنشطة المساعدة بما يتماشى وخطط الطيران العالمية والإقليمية وأولوياتها التي حدّتها المنظّمة مع تفادي ازدواجية الجهود؛

٣- تطلب من الأمانة العامة إعداد مواد إرشادية لمساعدة الدول في إدراج أولوية قطاع الطيران في خططها الإنمائية الوطنية والارتقاء بهذه الأولوية في تلك الخطط، مع تطوير خطط استراتيجية قوية لقطاع النقل الجوي وخطط رئيسية للطيران المدني؛

- ٤- تحت الدول الأعضاء على العمل مع المؤسسات المالية لإعطاء الأولوية في التمويل لقطاع الطيران لتنفيذ مشروعات المساعدة والمشروعات الوطنية، دعماً لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"؛
- ٥- تحت الدول الأعضاء على تأمين التمويل الوطني لأغراض النمو المستدام للنقل الجوي وتشجيعها على التماس المساعدة من الإيكاو، عند الاقتضاء؛
- ٦- تحت الدول الأعضاء التي توفر المساعدة الإنمائية الرسمية أن تقرّ بإسهامات الطيران القيمة في التنمية المستدامة من خلال النظر في تسخير الالتزامات وانفاق التدفقات المالية لتعزيز النقل الجوي في الدول التي تحتاج إلى ذلك وتشجيع الأمانة العامة على مساعدتها في تحقيق هذا المسعى؛
- ٧- تحت الدول الأعضاء كافة وقطاع الطيران والمنظمات الدولية والإقليمية والمؤسسات المالية والمانحين وشبكات الجهات المعنية ممن لديها القدرة، على مواصلة التبرع لصناديق الإيكاو وإقامة الشراكات مع الدول التي تحتاج إلى ذلك بغية توفير الموارد المالية والفنية لمساعدتها في تطوير نظم الطيران المدني بها، بما في ذلك تحسين قدراتها على المراقبة؛
- ٨- توجه المجلس والأمانة العامة، في نطاق اختصاصاتهما، لأن يستمرّ في تعزيز شراكات المنظمة مع المؤسسات المالية لإعطاء الأولوية أو لإدراج الطيران في خططها وبرامجها، وذلك بهدف تيسير حصول الدول على الأموال أو على التمويل لمشاريعها الإنمائية في مجال الطيران؛
- ٩- توجه الأمانة العامة لوضع الاستراتيجيات والوسائل لتعبئة الموارد لدى الدول الأعضاء ومنظومة الأمم المتحدة والمنظمات الدولية والإقليمية والمؤسسات المالية والقطاع الخاص والآليات ذات الصلة، بغية تقديم المساعدة للدول التي تحتاج إلى ذلك ولا سيما أقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، في تعزيز نظم النقل الجوي بها عند الاقتضاء وبما يتوافق مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"؛
- ١٠- توجه الأمانة العامة للعمل مع المنظمات الدولية بما يضمن تجسيد أولويات الطيران وما يتيح من فرص، على النحو المناسب، في المبادرات العالمية والإقليمية ذات الصلة بتعبئة الموارد لأغراض تطوير النقل الجوي؛
- ١١- توجه الأمانة العامة للعمل مع المنظمات الدولية بما يكفل مواءمة مبادرات الإيكاو الخاصة بتعبئة الموارد واندماجها ضمن إدارات التمويل والتنمية ذات الصلة.
- ١٢- تعلن أن هذا القرار يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٦ بشأن تعبئة الموارد.

القرار ٤٠-٢٧: الابتكار في مجال الطيران

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

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

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

وإذ تدرك أن أحكام الإيكاو تنطبق على جميع المنفعين بالمجال الجوي المدني، وأن غياب النشاط المعياري على الصعيد العالمي من شأنه إعاقة تحقيق الحلول التكنولوجية المبتكرة والحيلولة دون تبلور فوائدها في مجال الطيران؛ ولهذا الغرض، يمكن للإيكاو الاستفادة من التفاعل المتواصل مع القطاع للتعرف إلى آخر التطورات التكنولوجية وإدماجها في الوقت المناسب؛

وتدرك أن طبيعة الابتكارات ووتيرتها تتطلب من الجهات التنظيمية على المستويات الوطنية والإقليمية والعالمية الاستفادة من المنهجيات الجديدة التي تيسر تقدير وتقييم التطورات التكنولوجية في الوقت المناسب؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحت جميع الدول الأعضاء التي لديها تجربة في تيسير إدماج الابتكار في مجال الطيران المدني والتي طورت أساليبها التنظيمية لتحسين تقدير تلك الابتكارات وتطبيقها على أن توفر تجربتها للدول الأخرى عبر الإيكاو؛
- ٢- توجه المجلس بتقييم مدى الحاجة إلى تطوير إجراءات المنظمة، بما في ذلك أساليب عملها مع القطاع، بالإضافة إلى الموارد اللازمة، من أجل مواكبة وتيرة تطوير الابتكارات التي تؤثر على التنمية المستدامة للطيران المدني؛
- ٣- توجه المجلس، بناءً على الاستنتاجات المنبثقة عن التقييم الذي سيجري وفقاً للفقرة ٢ من منطوق القرار، بالقيام، إذا كان ذلك ملائماً وضرورياً، بإعداد سياسات رفيعة المستوى من أجل معالجة نتائج التقييم المذكور أعلاه، وبالتالي توفير إطار عام من شأنه أن يساعد في ضمان وضع السياسات والقواعد القياسية العالمية التي تدعم التحسين المتواصل للسلامة والكفاءة والأمن والتسهيلات والأداء الاقتصادي والبيئي في الوقت المناسب؛
- ٤- توجه المجلس بأن يكلف الأمانة العامة باستمرار التواصل مع الدول والمنظمات الحكومية وغير الحكومية والقطاع الخاص والأوساط الأكاديمية والهيئات المعنية في منظومة الأمم المتحدة، من أجل إقامة حوار شامل على الصعيد الاستراتيجي من شأنه تشجيع المزيد من التعاون وتبادل الخبرات فيما يتعلق بالابتكار؛
- ٥- توجه المجلس بالنظر على وجه السرعة في تشكيل هيئة رفيعة المستوى مع الصناعة لتقديم المشورة الاستراتيجية بانتظام إلى المجلس بشأن الابتكار في مجال الطيران.

الباب الثاني — الملاحة الجوية

لجنة الملاحة الجوية وأجهزتها الفرعية
والاجتماعات الفنية ومشاركة الدول المتعاقدة فيها

القرار ١٨-٢: تعديل المادة ٥٦ من الاتفاقية بزيادة عدد أعضاء لجنة الملاحة الجوية إلى خمسة عشر عضواً

القرار ٣٨-١٣: تكوين لجنة الملاحة الجوية والاشتراك في أعمالها

القرار ٢٧-٢: تعديل المادة ٥٦ من اتفاقية الطيران المدني الدولي

القرار ٢٢-٢٩: استعمال اللغات في لجنة الملاحة الجوية

القرار ٤٠-٤، المرفق (أ): اجتماعات الملاحة الجوية العالمية

القرار ٤٠-٤، المرفق (ب): فرق الخبراء التابعة للجنة الملاحة الجوية

القرار ٤٠-٤، المرفق (و): اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية

القرار ٤٠-٤، المرفق (ل): إسهام الدول في أعمال الإيكاف الفنية

القرار ٣٨-٦: دعم سياسة الإيكاف في المسائل المتعلقة بطيف الترددات اللاسلكية

الأمانة الفنية

القرار ٤٠-٤، المرفق (م): موظفو الأمانة العامة الفنيون في المقر
الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية

السياسة الثابتة وأساليب تطبيقها في مجال الملاحة الجوية

القرار ١٥-٩: إعداد بيانات موحدة وجارية للدورات التالية بشأن سياسة
الإيكاو الثابتة في مجال الملاحة الجوية على وجه
التحديد

القرار ٣٩-٢٢: صياغة وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية (SARPs)
وإجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS) والإبلاغ
عن الاختلافات

حيث إن المادة ٣٧ من *اتفاقية الطيران المدني الدولي* تطلب من كل دولة عضو أن تتعاون لتحقيق أعلى درجة من التوحيد في القواعد والتوصيات التي تخص كل المسائل التي يؤدي توحيدها إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها؛

ولما كانت المادة ٣٧ من الاتفاقية تطلب من المنظمة أن تصدر وتعديل القواعد والتوصيات والإجراءات الدولية، وتحدد الغرض من ذلك العمل والأمور التي يتناولها، ولما كانت المواد ٣٨ و ٥٤ و ٥٧ و ٩٠ من تلك الاتفاقية تتضمن أحكاماً إضافية في هذا الصدد؛

وحيث أن أي دولة عضو لا تستطيع الالتزام بأي قاعدة دولية أو إجراء دولي، أو ترى من الضروري اتباع نظم أو أساليب تختلف عنها، ملزمة طبقاً للمادة ٣٨ من الاتفاقية بأن ترسل إخطاراً بذلك على الفور إلى الإيكاو؛

ولما كانت الجمعية العمومية قد استصوبت وضع سياسات معينة لاتباعها في الامتثال لهذه الأحكام من الاتفاقية؛

وإذ تسلم بأن التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية يعزز سلامة الطيران المدني الدولي وأمنه وتنميته المستدامة؛

وتسلم بأهمية تيسير حصول جميع الجهات المعنية على المعلومات عن الاختلافات في التوقيت المناسب لتعزيز سلامة الطيران المدني الدولي وانتظامه وكفاءته؛

وتلاحظ أن العديد من الدول الأعضاء تواجه صعوبات في الوفاء بالتزاماتها بموجب المادتين ٣٧ و ٣٨ من الاتفاقية ومواكبة وتيرة التعديلات في الملاحق؛

وتسلم بأن الإرشادات الفنية الحديثة التي توفرها الإيكاو تشكل مساعدة قيمة للدول الأعضاء فيما يتصل بالتنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والخطط الإقليمية؛

وتسلم بأن هناك حاجة إلى الكثير من الموارد من أجل إعداد ومتابعة جميع مواد الإيكاو الإرشادية الفنية الخاصة بالقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية؛

وتلاحظ زيادة عدد الاختلافات المبلغ عنها إلى الايكاو؛

وتسلم بأن هناك حاجة ماسة لالتماس واستخدام كافة الوسائل المتاحة لتشجيع الدول الأعضاء ومساعدتها على التغلب على المصاعب التي تعترض تنفيذها للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية؛

وتسلم بتزايد تنفيذ قاعدة قياسية عالمياً من خلال وضع عملية تطوير تشجع على مراعاة وجهات النظر فيما بين جميع الدول والجهات المعنية في قطاع الطيران.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تدعو الدول الأعضاء إلى إعادة تأكيد التزامها بالامتثال للالتزامات التي تنص عليها المادتان ٣٧ و ٣٨ من الاتفاقية؛**
- ٢- **تقرر أن تُعدل حسب الاقتضاء القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية كي تواكب تغير الاحتياجات والتقنيات وتصبح، ضمن جملة أمور، أساساً سليماً للتخطيط والتنفيذ على الصعيدين العالمي والإقليمي؛**
- ٣- **توافق، دون الإخلال بأحكام المادة السابقة، على أنه يجب توفير قدر عالٍ من الاستقرار في القواعد والتوصيات لتمكين الدول الأعضاء من المحافظة على استقرار لوائحها الوطنية. ولهذه الغاية يجب أن تقتصر التعديلات على ما يهم السلامة والانتظام والكفاءة دون إدخال تعديلات على أسلوب التحرير ما لم تكن ضرورية؛**
- ٤- **تؤكد من جديد على أنه يجب أن تصاغ القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها بعبارات واضحة وبسيطة ووجيزة. ويجب أن تشمل القواعد والتوصيات على أحكام عامة وصلت إلى مرحلة النضج والاستقرار، وأن تحدد الشروط المتعلقة بالتشغيل والأداء وتحدد أيضاً المستويات المطلوبة للسلامة والانتظام والكفاءة. ويجب أن تُترجم في التوقيت المناسب إلى جميع لغات عمل المنظمة المواصفات الفنية الداعمة، عند إعدادها من قبل الايكاو، وأن وتوضع في وثائق منفصلة بقدر المستطاع؛**
- ٥- **تكلف المجلس بأن يعتمد، لدى إعداد القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية ومواد الايكاو الإرشادية الفنية، إلى أقصى حد ملائم، على أعمال الهيئات الأخرى المكلفة بوضع القواعد بشرط التحقق من صحتها واعتمادها على النحو الوافي. ويمكن للمجلس أن يعتبر المواد التي تصدرها تلك الهيئات المعنية بوضع القواعد مواد مناسبة من حيث استيفائها لشروط الايكاو؛ وينبغي في تلك الحالة الإشارة إليها في وثائق الايكاو؛**
- ٦- **تقرر أنه في حدود مقتضيات السلامة والانتظام والكفاءة، يجب أن تكون القواعد والتوصيات الدولية التي تحدد التجهيزات والخدمات الواجب توفيرها وليدة توازن سليم بين ما يقتضيه التشغيل من تجهيزات وخدمات وبين ما يترتب على هذا التوفير من آثار اقتصادية؛**
- ٧- **تكلف المجلس بأن يستشير الدول الأعضاء بشأن اقتراحات تعديل القواعد والتوصيات وإجراءات خدمات الملاحة الجوية قبل أن يبت فيها، باستثناء الحالات التي يرى فيها المجلس أن من الضروري اتخاذ إجراء عاجل. وعلاوة على ذلك، يجوز للمجلس أن يتخذ قراره بشأن المواصفات الفنية بدون استشارة الدول الأعضاء، وذلك بشرط التحقق من صحتها واعتمادها على النحو الوافي. ومع ذلك يجب توفير هذه المواد للدول الأعضاء بناء على طلبها.**
- ٨- **تقرر أنه يجب أن تحدد تواريخ بدء سريان تعديلات القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية بما يتيح للدول الأعضاء مهلة كافية لتنفيذها.**
- ٩- **توافق على أنه لا يجوز تعديل أي ملحق أو وثيقة من وثائق إجراءات خدمات الملاحة الجوية أكثر من مرة واحدة في السنة التقويمية.**
- ١٠- **تذكر الدول الأعضاء بالشرط المفروض بموجب الملحق ١٥ بأن تنشر في أدلة طيرانها أي اختلافات هامة وأن تدرج ترجمة إنجليزية للأجزاء معبراً عنها بصياغة واضحة.**
- ١١- **تشجع الدول الأعضاء على استخدام نظام الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات (EFOD) عند إبلاغ الايكاو عن اختلافاتها.**

- ١٢- **تكلف** الأمين العام بمواصلة تحسين نظام الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات (EFOD) ومساعدة الدول الأعضاء على التحول من العمليات القائمة على الورق إلى استخدام نظام الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات.
- ١٣- **توجّه** المجلس بأن يقوم برصد وتحليل الاختلافات القائمة بين قواعد وممارسات الدول الأعضاء والقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، وذلك بهدف التشجيع على إزالة الاختلافات لصالح سلامة وانتظام وكفاءة الملاحة الجوية، واتخاذ الإجراءات المناسبة.
- ١٤- **تكلف** المجلس بأن يستكشف إمكانيات إتاحة الحصول بمزيد من السهولة على المعلومات عن الاختلافات لجميع الجهات المعنية وتقييم الآلية والشكل المناسبين لتقديم المعلومات.
- ١٥- **تقرّر** أنه يجب تشجيع الدول الأعضاء ومساعدتها بكل الوسائل المتاحة على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية وتزويدها بأسرع ما تيسر بالمزيد من الإرشادات فيما يتعلق بالإبلاغ عن الاختلافات ونشرها.
- ١٦- **تهيب** بجميع الدول الأعضاء القادرة على أن تقدم للدول الطالبة للمساعدة تعاوناً فنياً في شكل موارد مالية وفنية، لتمكينها من الاضطلاع بالتزاماتها بموجب المادتين ٣٧ و ٣٨ من الاتفاقية.
- ١٧- **تكلف** الأيكاو بترتيب الأولويات للاستمرار في تحديث محتويات الأدلة الفنية الصادرة عن الأيكاو، ووضع المواد الإرشادية الإضافية بما يحقق أقصى قدر من الفائدة للدول الأعضاء في تخطيطها وتنفيذها للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية.
- ١٨- **تقرّر** أن الإجراءات المرتبطة بهذا القرار تمثل إرشادات الغرض منها تسهيل وضمان تنفيذ هذا القرار.
- ١٩- **تحث** الدول الأعضاء على استعراض إجراءاتها المرتبطة بإعداد القواعد والتوصيات الدولية بغرض تعزيز مشاركة مجموعة من الجهات المعنية في قطاع الطيران على نطاق أوسع؛
- ٢٠- **وتطلب** إلى الأيكاو أن تنظر في إعداد استراتيجية انتقالية وتواصلية طوال مرحلتَي التخطيط والتنفيذ بالنسبة للدول الأعضاء، التي ينبغي بدورها أن تيسر التواصل مع الجهات المعنية، على أن تشمل عملية الاتصال بالمجموعات المتعددة من أصحاب المصلحة.
- ٢١- **تكلف** الأيكاو بتعزيز دور مكاتبها الإقليمية في تيسير ورصد عملية استعراض تعديل القواعد والتوصيات الدولية.
- ٢٢- **تدعو** جميع الدول الأعضاء إلى الرد على الكتب التي توجهها إليها الأيكاو بشأن التعديلات المقترحة إدخالها على الملاحق وعلى وثائق إجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS).
- ٢٣- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٨-١١.

الإجراءات المتصلة بالقرار

- ١- ينبغي للمجلس أن يحقق التناسق الكامل بين أحكام القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية. ويجب أن يحاول المجلس تحسين طريقة تجهيز وعرض وفائدة وثائق الأيكاو التي تتضمن القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والأحكام الأخرى ذات الصلة، وبصفة خاصة للنظم المعقدة والتطبيقات المرتبطة بها. وتحقيقاً لهذه الغاية، ينبغي للمجلس أن يشجع إعداد وتحديث المواصفات العامة لمستويات النظم والتشغيل والأداء. وينبغي للمجلس أن يواصل البحث عن أفضل السبل الملائمة لوضع وترجمة ومعالجة ونشر المواصفات الفنية.
- ٢- ينبغي للدول الأعضاء أن تبدي تعليقات كاملة ومفصلة على التعديلات المقترحة للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، أو أن تعبر على الأقل عن موافقتها أو عدم موافقتها على مضمونها. وينبغي لذلك أن تتاح لها فسخة من الوقت قدرها ثلاثة أشهر على الأقل. وينبغي منح الدول الأعضاء مهلة قدرها ٣٠ يوماً على الأقل للإبلاغ بعزمها على إقرار أو اعتماد أي مواد تفصيلية لم يتم التشاور معها بشأنها.

- ٣- ينبغي إعطاء الدول الأعضاء فسحة من الوقت مدتها ثلاثة أشهر كاملة للتبليغ عن موافقتها على التعديلات المعتمدة للقواعد والتوصيات، وينبغي للمجلس عند تحديده لموعد التبليغ عن عدم الموافقة أن يراعي الوقت اللازم لإرسال التعديلات المعتمدة ووصول بلاغات الدول.
- ٤- ينبغي أن يراعي المجلس حسب الإمكان، ألا تقل الفترة الفاصلة بين كل موعد مقرر وآخر يليه للتطبيق المشترك لتعديلات الملاحق وإجراءات خدمات الملاحة الجوية عن ستة أشهر.
- ٥- ينبغي للمجلس، قبل اعتماده تعديلات على القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، أن يأخذ في الحسبان إمكانية تنفيذ القواعد والتوصيات والإجراءات المذكورة في التواريخ المحددة لوجوب التطبيق.
- ٦- ينبغي للمجلس، مع مراعاة تعاريف المصطلحين "القواعد" و"التوصيات"، أن يتأكد من أن أحكام الملحق الجديدة، التي يُعترف بأن تطبيقها الموحد ضروري، قد اعتمدت بوصفها "قواعد"، وأن الأحكام الجديدة، التي يُعترف بأن تطبيقها الموحد مرغوب فيه، قد اعتمدت بوصفها "توصيات".
- ٧- ينبغي للمجلس أن يحث الدول الأعضاء على إخطار المنظمة بأي اختلافات موجودة بين نظمها وممارساتها الوطنية وأحكام القواعد والتوصيات الدولية، وكذلك بالتواريخ التي ستلتزم فيها بتلك الأحكام. وينبغي للدول الأعضاء التي تجد نفسها غير قادرة على الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية أن تخطر الإيكاف بسبب عدم تنفيذها لها، بما في ذلك أي لوائح وممارسات وطنية مطابقة تختلف من حيث الشكل أو المبدأ.
- ٨- ينبغي تيسير إتاحة الاختلافات عن القواعد القياسية والتوصيات الدولية المتلقاة للأطراف الأعضاء على وجه السرعة.
- ٩- ينبغي للمجلس، وهو يشجع ويساعد الدول الأعضاء على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، أن يستعين بجميع الوسائل المتاحة وأن يعزز شراكاته مع الهيئات التي توفر الموارد والمساعدة لتطوير الطيران المدني الدولي.
- ١٠- ينبغي للدول الأعضاء أن تستحدث عمليات وإجراءات داخلية تقوم بموجبها بإعمال تنفيذ أحكام تتفق مع القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الدولية حتى تصبح الإجراءات أسهل وأبسط وأكثر فاعلية.
- ١١- ينبغي للإيكاف أن تقوم بتحديث وتطوير الإرشادات الفنية وفقاً للأولويات المتفق عليها لتغطية جميع المجالات الفنية على النحو الوافي.

القرار ٤١-١٠: البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاف المستمرة المتصلة تحديداً بالملاحة الجوية

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

ولما كانت قد اعتمدت، بموجب القرار ٤٠-٤ مرفقاته (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 ٤٠-٤ 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 الموحدة. ويتصل هذا الأمر بما في ذلك، على وجه الخصوص، بالإجراءات المتصلة بالقرارات؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر:

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

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

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

٣- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٤٠-٤ ومرفقاته والقرار ٩-١٥.

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 تنطوي عليها؛

٤- يجب ألا يعقد أكثر من اجتماعين من هذا النوع خلال السنة التقويمية، كما يجب أن يمر اثنا عشر شهراً 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 وبتصحيح ما قد يكون فيه من أخطاء مطبعية.
- ٥- ينبغي إرسال جدول الأعمال المعتمد ومستنداته الرئيسية بطريق الجو عادة، على أن يرسل جدول الأعمال قبل عشرة أشهر على الأقل من موعد عقد الاجتماع، وترسل المستندات قبل ثلاثة أشهر على الأقل من ذلك الموعد، أما بقية الوثائق فتُرسل 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 الإيكاو؛

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 للإيكاو، 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 تغسر 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) تضفي أولوية قصوى لأنشطة التعلم التي تدعم تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية؛

- ج) التعاون مع الدول الأعضاء وقطاع الطيران أمر أساسي لوضع وتنفيذ أنشطة التعلم لدعم تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية؛
 د) تضيء 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 الإيكاو وضعت نهجا لتخطيط التجهيزات والخدمات يركز على المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية والخطة العالمية للملاحه الجوية؛
 وحيث إن أي عيوب جسيمة في تنفيذ الخطط الإقليمية من شأنه أن يؤثر على سلامة العمليات الجوية الدولية وانتظامها وكفاءتها،
 وأنه من ثم ينبغي تلافيه بأسرع وقت ممكن؛
 فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- أن تتقح الخطط الإقليمية عندما يتضح أنها لم تعد تتماشى مع المقترضات الجارية والمتوقعة للطيران المدني الدولي؛
 ٢- أن تعدل الخطط الإقليمية بالمراسلة بين الإيكاو والدول الأعضاء والمنظمات الدولية المعنية إذا سمحت بذلك طبيعة التغيير اللازم؛
 ٣- عندما تتعلق اقتراحات التعديل بخدمات وتجهيزات تقدمها الدول وعندما تكون اقتراحات التعديل هذه:
- أ) لا تمثل تغييرات في الشروط التي حددها المجلس في الخطط الإقليمية؛
 ب) ولا تتعارض مع السياسة الثابتة للإيكاو؛

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

يجوز للمجلس تفويض الهيئات الإقليمية سلطة معالجة وإصدار هذه التعديلات.

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

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

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

المرفق (و)

اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية

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

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

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

وإذ تأخذ في اعتبارها أن التخطيط الإقليمي للملاحة الجوية عادة ما تتجزه المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ؛

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- ألا تُعقد اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية إلا لمعالجة القضايا التي يتعدّر 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 دولة 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 المنية أن تتولى هذا التقديم وفقا لما تقتضيه الدولة المنية، ويجب عليها أن تنشئ وتجدد التجهيزات والخدمات التي يتفق الطرفان على أنها ضرورية للدولة النائية؛
 - ٥- تقتصر إنابة المسؤولية من أي دولة إلى دولة أخرى ويقتصر كل إسناد للمسؤولية فوق أعالي البحار على المهام الفنية والتشغيلية المتعلقة بسلامة وانتظام الحركة الجوية في المجال الجوي المعني؛
- وتعلن بالإضافة إلى ذلك ما يلي:
- ٦- إن كل دولة عضو تنيب مسؤولية تقديم خدمات الحركة الجوية إلى المجال الجوي فوق إقليمها إلى دولة أخرى، إنما تفعل ذلك دون إخلال بسيادتها.
 - ٧- إن موافقة المجلس على اتفاقات الملاحة الجوية الإقليمية التي تسند إلى أي دولة تقديم خدمات الحركة الجوية في المجال الجوي فوق أعالي البحار لا تعني الاعتراف بسيادة تلك الدولة على ذلك المجال الجوي.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- عند تحديد المجالات الجوية التي تقدم إليها خدمات الحركة الجوية، ينبغي للدول الأعضاء أن تتوخى رسم الحدود التي تحقق أكبر قدر من الكفاءة والاقتصاد، وأن تختار المواقع المثلى لإقامة نقاط تحويل المسؤولية وإنجاز إجراءات التنسيق الأكثر فاعلية، وذلك بالتعاون مع الدول المعنية الأخرى ومع الإيكاف .
- ٢- ينبغي للدول الأعضاء أن تنتظر 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 أحكاماً تتعلق بإنشاء خدمات البحث والإنقاذ وتشغيلها في أراضي الدول الأعضاء وفوق أعالي البحار؛

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- تحدد مناطق البحث والإنقاذ بقصد ضمان السلامة وتحقيق الكفاءة المثلى بأقل قدر من التكاليف الإجمالية، سواء كانت هذه المناطق فوق أراضي الدول، أو فوق منطقة أكبر من المجال الجوي السيادي للدولة أو فوق أعالي البحار، وفقاً لاتفاق الملاحة الجوية الإقليمي، وعلى أساس الاعتبارات الفنية والتشغيلية ومنها مدى استصواب تطابق أقاليم معلومات الطيران مع مناطق البحث والإنقاذ ومع الأقاليم البحرية للبحث والإنقاذ فيما يتعلق بالمناطق فوق أعالي البحار؛
- ٢- يجب على الدول أن تضمن أقصى درجة ممكنة من التعاون بين الخدمات البحرية للبحث والإنقاذ والخدمات الجوية للبحث والإنقاذ عندما تخدمان نفس المنطقة، وأن تنشئ مراكز مشتركة لتنسيق الإنقاذ كلما كان ذلك عملياً وذلك للتنسيق بين العمليات الجوية والعمليات البحرية للبحث والإنقاذ.
- ٣- إذا اقتضى الأمر توسيع مناطق البحث والإنقاذ لتشمل أراضي دولتين أو أكثر، أو جزءاً من تلك الأراضي، فينبغي الاتفاق على ذلك بالتفاوض بين الدول المعنية؛
- ٤- يجب على الدولة مقدمة الخدمات أن تنفذ خدمات البحث والإنقاذ فوق أراضي الدولة المنية وفقاً لما تقتضيه الدولة المنية، ويجب على الدولة المنية 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 تتب مسؤولة 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 الإيكاف، أن ترسم حدود مناطق البحث والإنقاذ التي تحقق أكبر قدر من الكفاءة، وأن تنظر حسب الاقتضاء في جمع الموارد المتاحة في صندوق مشترك للبحث والإنقاذ أو إنشاء هيئة واحدة مشتركة للبحث والإنقاذ تسند إليها مسؤولية توفير خدمات البحث والإنقاذ داخل المناطق التي تمتد فوق أراضي أي دولتين أو أكثر أو فوق أعالي البحار.

٢- ينبغي للمجلس أن يشجع الدول التي لا يمكنها أن تكفل التغطية الجوية لمناطق البحث والإنقاذ الداخلة في مناطق مسؤوليتها بسبب نقص التجهيزات اللازمة، على طلب المساعدة من الدول الأخرى لمعالجة هذا الوضع، وعلى التفاوض لعقد اتفاقات مع الدول الملائمة للحصول على المساعدة اللازمة طوال القيام بعمليات البحث والإنقاذ.

المرفق (ط)

التنسيق والتعاون بين الحركة الجوية المدنية والحركة الجوية العسكرية

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

وحيث إن اتفاقية الطيران المدني الدولي تنص في ديباجتها على أن الحكومات الموقعة على الاتفاقية قد "اتفقت على مبادئ وترتيبات معينة تضمن للطيران المدني الدولي التطور على نحو آمن ومنظم، 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 فوراً لإدارة أكثر كفاءة للمجال الجوي؛

وإذ تُذكرُ بأن مفهوم الإيكاف 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 تلتحق 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 تضمّن، 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 تتسق 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، والتحسّب 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 كثيراً من المشكلات الخطيرة يمكن تفاديها إذا كانت مقتضيات تشغيل الطائرات الجديدة تسمح بتشغيلها اقتصادياً دون مزيد من الضغط على الخصائص المادية للمطارات؛**

وحيث إن تشغيل المطارات له كثير من المزايا وأن الاعتبارات البيئية قد فرضت قيوداً على تشغيل الطائرات في بعض المواقع، وأن مشكلات السعة الموجودة حالياً على النطاق العالمي تقتضي تشغيل طائرات جديدة أقل ضجيجاً.

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 الموضوعية للمطارات؛
- ٢- يجب تصميم الأجيال اللاحقة من الطائرات بحيث يمكن تشغيلها بكفاءة وبأقل إزعاج بيئي ممكن من المطارات التي يستعملها الجيل الحالي من الطائرات؛
- ٣- ينبغي للدول اتخاذ التدابير اللازمة، بما في ذلك تخصيص الموارد الكافية، من أجل تحسين مستوى تنفيذ ترخيص المطارات، ومن ذلك نظم إدارة السلامة في المطارات؛
- ٤- ينبغي أن تركز الدول بقدر أكبر على إدارة عمليات المطارات، مع إعطاء درجة عالية من الأولوية لسلامة المدارج.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- في ضوء نتائج المتابعة المستمرة المشار إليها في الفقرة (١) من المنطوق أعلاه، ينبغي للمجلس أن يقوم بما يلي آخذاً في الاعتبار الحاجة إلى إدخال مزيد من التحسينات على مستويات السلامة الجوية الحالية والفعالية:
 - أ) وضع إرشادات إضافية بشأن تطورات المستقبل؛
 - ب) وضع إجراءات لإدارة عمليات المطارات؛
 - ج) المواظبة على إعلام الدول الأعضاء بما يستجد من تطورات؛
- ٢- ينبغي للمجلس أن يستمر في توجيه انتباه منتجي الطائرات ومشغليها إلى السياسة المبينة في الفقرة (٢) من المنطوق.

المرفق (ك)

شروط ملائمة لتوظيف العاملين الأرضيين في الطيران

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

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

فإن الجمعية العمومية تقرر أنه يتعين على الدول اتخاذ الإجراءات اللازمة لكفالة 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 الإيكاف الفنية

حيث إن المشاركة الفنية من جانب الدول الأعضاء أمر ضروري لإحراز تقدم جيد في أعمال الإيكاف الفنية؛
وحيث إنه يصعب الحصول بين حين وآخر من الدول الأعضاء على مشاركة سريعة ووافية في أعمال الإيكاف الفنية؛
وحيث إن من الضروري الحصول على أقصى منفعة من هذه المشاركة دون إثقال لا داعي له على الدول الأعضاء وعلى الإيكاف ؛
فإن الجمعية العمومية تقرر ضرورة قيام الدول الأعضاء بالمشاركة الفنية الفعالة في أعمال الإيكاف الفنية.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ينبغي للمجلس أن يشجع الدول الأعضاء على المشاركة الفعالة في أعمال الإيكاف الفنية، مع إقامة الاعتبار الواجب للحاجة إلى الإقلال إلى أدنى حد من التكاليف التي تتحملها الإيكاف والدول الأعضاء بصدد هذه المشاركة.
- ٢- ينبغي للدول الأعضاء أن تقوم بما يلي في حدود إمكانيات كل منها:
 - أ) أن تساعد، بالمراسلة، على تقدم المشاريع الفنية للإيكاف؛
 - ب) أن تشارك في اجتماعات الإيكاف 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 الإيكاف ، وأن تضمن أن مرشحيها متمتعون بالمؤهلات المناسبة وقادرون على الإسهام بفاعلية في أعمال فرق الخبراء؛
 - د) أن تضطلع بالدراسات التخصصية التي تطلبها الإيكاف ؛
 - هـ) أن تساعد الإيكاف 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 الملاحه 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 الملاحة الجوية والإجراءات الإضافية؛
- ٢- يجب تمكين موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية من الحفاظ على كفاءاتهم الفنية والاطلاع الوافي على آخر التطورات الفنية.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ينبغي تمكين موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية من القيام بزيارات متكررة لمدد كافية في الدول الأعضاء حين تكون هذه الزيارات ضرورية أو حين تطلبها هذه الدول للتصدي لمشاكل التنفيذ التي تعترضها.
- ٢- ينبغي إلى أقصى حد ممكن نقل الموظفين المتخصصين من مكتب إقليمي إلى آخر ومن المقر الرئيسي إلى المكاتب الإقليمية كلما اقتضى الأمر تدعيم المكاتب الإقليمية بصفة مؤقتة.
- ٣- ينبغي تمكين موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية من تحديث معلوماتهم في مجالات تخصصهم، لا سيما بحضور نخبة من الاجتماعات الفنية، والقيام بزيارات إلى هيئات البحوث والتطوير، ومشاهدة التجارب التطبيقية وعمليات تقييم الأجهزة والتقنيات الجديدة. غير أنه ينبغي ألا تحظى الزيارات بالأسبقية على الوظيفة الأساسية للأمانة العامة وهي خدمة 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 عبئاً مالياً جسيماً على الدولة التي وقع فيها الحادث؛
- وإذ تضع في اعتبارها صدور "دليل المنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع" (Doc 9946)؛

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

- أ) تقديم المساعدة، بناء على طلب الدول الأعضاء الأخرى، على شكل خبراء وتجهيزات لإجراء التحقيق في حوادث الطيران الجسيمة؛
- ب) إتاحة الفرصة للدول الأعضاء التي تود اكتساب خبرة في مجال التحقيق لحضور التحقيق في حوادث الطيران الجسيمة، وذلك من أجل تطوير وتعزيز خبراتها في مجال التحقيق.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- تُشجّع الدول الأعضاء على دعم حلقات العمل الإقليمية بشأن التحقيق في الحوادث، وذلك لتبادل المعلومات عن القوانين والإجراءات التي تتبعها كل دولة في مجال التحقيق في الحوادث، وعن كيفية تقاسم المعرفة والخبرة في إدارة وأساليب التحقيق في الحوادث، وعن مدى توافر الخبراء والتجهيزات وعن إجراءات تذليل صعوبات التحقيق في الحوادث.
- ٢- تُشجّع الدول الأعضاء على تسهيل مشاركة المحققين العاملين لدى هيئات التحقيق في الحوادث، بوصفهم مراقبين في التحقيقات التي تجريها الدول الأخرى في الحوادث، وذلك لأغراض التدريب والتعرف على أساليب العمل.
- ٣- تُشجّع الدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع على تقييم احتياجاتها وقدراتها في مجال التحقيق في حوادث الطيران ومنع وقوعها، وذلك لوضع مناهج تدريبية تصلح للدورات الأساسية عن التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها. وينبغي استطلاع جميع إمكانيات استخدام مراكز التدريب الإقليمية لعقد هذه الدورات فيها وإمكانيات إدراج منهجية برنامج تدريب المتقدم (TRAINAIR PLUS) "تدريب بلاس" التي توفر التدريب الموحد دولياً 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 أطوار الحياة الوظيفية للموظف؛
- ٣- للدول الأعضاء أن تأخذ باستراتيجيات تعزز الأداء التشغيلي الآمن والمتسق والناجم والفعال للفرد ولمجموعات الأفراد من أجل الاستجابة للأولويات في مجال السلامة.

القرار ٤٠-٩: البيان الموحد بسياسات الإيكو المستمرة في مجال النقل الجوي

القرار ٣٩-٢١: معالجة المعدل المنخفض لاستجابة الدول الأعضاء لكتب المنظمة الموجهة إلى الدول

حيث إن المادة ٣٧ من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" (اتفاقية شيكاغو) تطلب من المنظمة اعتماد وتعديل القواعد القياسية والتوصيات الدولية والإجراءات الدولية الموصى بها وأن تتعاون كل دولة متعاقدة لبلوغ أقصى درجة ممكنة من التوحيد في الأنظمة والممارسات في جميع الأمور التي يؤدي فيها هذا التوحيد إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها؛ وإقراراً بأن كتاب المنظمة هو الوسيلة التي تقوم رسمياً من خلالها المنظمة، تحت سلطة الأمانة العامة، بتعميم قواعدها القياسية وتوصياتها وسياساتها على دولها الأعضاء والتفاعل مع الجهات المعنية الأخرى؛ وإذ يساورها القلق لأن المعدل المنخفض لاستجابة الدول الأعضاء لكتب المنظمة هو مسألة قائمة منذ وقت طويل ويمكن أن تؤثر سلباً على الوفاء بالالتزامات بمقتضى المواد ٣٧ و ٣٨ و ٥٤ و ٥٧ و ٩٠ من اتفاقية شيكاغو؛ وتذكر بأن القرار ٢٩-٣ حثّ الدول على الاستجابة لطلبات مجلس الإيكو بخصوص تقديم التعليقات والموافقة أو عدم الموافقة على القواعد التي تقترحها الإيكو، وذلك لمنع اتخاذ قرارات على أساس عدد قليل من الردود؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تدعو الدول الأعضاء لأن تؤكد مجدداً ضرورة التزامها بالاستجابة لكتب المنظمة التي تصدرها الإيكو وذلك بشكل كامل وفي الوقت المناسب والنتائج في أفضل الممارسات والوفاء بالتزامها في هذا الشأن، من خلال مكاتب الإيكو الإقليمية و/أو اللجان الإقليمية للطيران المدني، وذلك من أجل تعزيز التحسين المستمر، وتعبئة الموارد وبناء القدرات داخل الدول الأعضاء وذلك بالاقتران مع مبادرة الإيكو "عدم ترك أي بلد وراء الركب"؛
- ٢- توجه الأمانة العامة لتنفيذ خطة سمات للسجل لكتب المنظمة تحدد الفئة والأولوية والفرع المعرفي أو الموضوع واحتياجات الاستجابة، لتسهيل المعالجة المحسنة لكتب المنظمة بواسطة الدول الأعضاء والمرسل إليهم الآخرين؛
- ٣- تطلب من الأمانة العامة أن تستعرض وأن تراجع، حسب الضرورة، شكل كتب المنظمة والنشرات الإلكترونية، بما في ذلك الشكل العام للتصميم، كوسيلة لإيصال مضمونها إلى الدول الأعضاء والمرسل إليهم الآخرين بمزيد من الفعالية؛
- ٤- تطلب من الأمانة العامة استكشاف وتطبيق ما يلزم من أدوات اتصالات جديدة، بما في ذلك الحلول القائمة على الإنترنت كوسيلة لتحسين الاتصال والتفاعل مع الدول الأعضاء والمرسل إليهم كتب المنظمة الآخرين وتسجيل الردود في نظام الإيكو لإدارة السجلات؛
- ٥- تكلف الأمانة العامة بتنفيذ نظام آلي متفاعل على الشبكة الإلكترونية قادر على تقديم تقارير عن معدلات الاستجابة لكتب المنظمة، وبذلك يحسن وضوح مدى استجابة الدول الأعضاء لكتب المنظمة، حسب الأقاليم أو عالمياً، وتعزيز التوعية وبناء القدرات فيما بين الدول؛

- ٦- **تكلف** الأمانة العامة بإدخال إجراءات متابعة في جميع المكاتب الإقليمية للإيكاو، والعمل عند الضرورة على إدراجها في دليل المكاتب الإقليمية، كوسيلة لتعزيز إحاطة جهات الاتصال داخل الدول الأعضاء والتفاعل معها في مجال اعتمادها حيث تكون الاستجابات منخفضة أو منعدمة، والاستفادة من وجود مندوبين في مقر الإيكاو لتناول هذه المسألة أيضاً؛
- ٧- **تكلف** المجلس برصد وتحليل معدل الاستجابة لكتب المنظمة دورياً وتقديم توصيات عندما يكون معدل استجابة الدول الأعضاء دون المتوسط العالمي؛
- ٨- **تدعو** الدول الأعضاء للنظر في تحديد جهات اتصال للتنسيق الداخلي (على مستوى الدولة) ومتابعة كتب المنظمة والاستعراض باستمرار لدليل الإيكاو للمديرين العاملين للطيران المدني وضمان المواظبة على تحديث معلومات التواصل مع الجهات المرسل إليها كتب المنظمة مع إبلاغ الإيكاو بالتغييرات بشكل كامل وفي الوقت المناسب؛
- ٩- **تطلب** من الأمانة العامة بإجراء حملة توعية موجهة إلى الدول الأعضاء، من خلال المكاتب الإقليمية، والمؤتمرات الإقليمية للمديرين العاملين للطيران المدني و/أو غيرها من المحافل مثل اللجان الإقليمية للطيران المدني، وذلك لزيادة مستوى الوعي بأهمية الاستجابة لجميع الكتب التي توجهها المنظمة والاحتفاظ بأحدث المعلومات للاتصال.

القرار ٣٦-١٤: استخدام الطرق الجوية العابرة للمنطقة القطبية

- لما كان هيكل الطرق الجوية الجديدة فوق القطب الشمالي قد أنشئ في إطار الإيكاو للربط بين قارة أمريكا الشمالية وجنوب شرق آسيا وإقليم المحيط الهادئ.
- ولما كان انشاء هذا الهيكل هو نتيجة الجهود المشتركة التي بذلتها كندا والصين وفنلندا وألمانيا وإيسلندا واليابان ومنغوليا والنرويج والاتحاد الروسي والولايات المتحدة التي أظهرت روحاً غير مسبوق في التعاون الدولي في أداء هذه المهمة المعقدة للغاية.
- ولما كان هذا الهيكل قد دخل حيز التشغيل في ٢٠٠١/٢/١ بإعلان سلطات الطيران الروسية عن تنفيذ نظام الطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي التي تقطع مياه المحيط القطبي الشمالي.
- ولما كان تنفيذ هيكل هذه الخطوط الجوية باستخدام الطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي هو حدث ذو أهمية خاصة حيث أنه يسمح بتقليص مدة الطيران بين جهات السفر في أمريكا الشمالية وجنوب شرق آسيا وإقليم المحيط الهادئ.
- ولما كان استخدام الطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي سيفتح أمام طائرات كل الدول المتعاقدة وفقاً لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي.
- ولما كان استخدام الطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي يحمل في طياته منافع بيئية كبيرة فيما يتعلق بحماية البيئة وفوائد اقتصادية عظيمة للركاب وشركات الطيران.
- ولما كان تحليل نمو كثافة الحركة وتنبؤاتها في الخطوط الجوية العابرة للقطب الشمالي تشير إلى أنه من الضروري اتخاذ إجراءات لتحسين السمات التشغيلية للطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي.
- ولما كانت تلبية متطلبات تحسين السمات التشغيلية للطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي تتطلب على نفقات مالية ومادية كبيرة لضمان مستوى السلامة الجوية الملائم.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تعلن أنه من الضروري للدول التي تقدم خدمات الحركة الجوية في إطار الهيكل الجديد للخطوط الجوية الدولية باستخدام الطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي أن تبذل ما في وسعها لتحقيق أقصى قدر من التخطيط المنسق لزيادة الطاقة الاستيعابية لهذا الهيكل، وذلك بغية حصاد أقصى منافع ممكنة من تنفيذ الطرق الجوية العابرة للمنطقة القطبية.
- ٢- تطلب من المجلس اتخاذ اجراءات ملائمة لتعبئة موارد الدول والمنظمات الدولية والمؤسسات المالية لتكفل التطوير الديناميكي لهيكل الخطوط الجوية الدولية الجديدة التي تستخدم الطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي.
- ٣- تطلب من المجلس أن يرصد تطور هيكل الخطوط الجوية الدولية الجديدة التي تستخدم الطرق الجوية العابرة للمنطقة القطبية كأولوية وأن يصدر توصيات تتعلق بتشغيل وتطوير هذا الهيكل عند الضرورة.
- ٤- تطلب من المجلس أن يواصل دوره التنسيق وأن يدعم مبادرات تنظيم الأنشطة المشتركة بين الأقاليم والمتعلقة بتشغيل هيكل الطرق الدولية العابرة للأقاليم الذي تُستخدم فيه المسارات العابرة للمنطقة القطبية والأنشطة المتعلقة بتحديث نظم إدارة الحركة الجوية اللازمة لهذه المسارات الجوية.
- ٥- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٣-١٣.

الملاحق والإجراءات لخدمات الملاحة الجوية والأدلة

القرار ٣٩-٢٢: صياغة وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) وإجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS) والإبلاغ عن الاختلافات

الخطط الإقليمية

القرار ٢٢-١٩: المساعدة والمشورة في تنفيذ المخططات الإقليمية

القرار ٤٠-٤: المرفق (هـ): صياغة وتنفيذ الخطط الإقليمية والإجراءات الإقليمية الإضافية

القرار ٢٧-١١: الازدحام في المطارات وفي الفضاء الجوي

تنفيذ الخطط الإقليمية

القرار ٤٠-٥: الآليات الإقليمية لدعم التنفيذ

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

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

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

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

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

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

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

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

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

القرار ٣٨-٧: الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا

لما كانت الايكاو مستمرة في أداء دورها القيادي لتقليل أوجه القصور الخطيرة في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي التي تضر بتشغيل الطيران المدني الدولي وباستمرار تنميته؛

وإذ تحيط علما بأن الإجراءات التي اتخذتها الايكاو في إطار الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا (خطة إقليم أفريقيا والمحيط الهندي) بدأت تظهر تقدما إيجابيا في تعزيز السلامة الجوية في القارة؛

وتسجل بارتياح التقدم الكبير الذي حققته الدول الأفريقية فيما يتعلق بتحسين مستواها في مجال مراقبة السلامة؛

وتقر بأن النجاح في تحقيق كامل أهداف الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا يعتمد أساسا على الجهود التي تبذلها الدول الأفريقية ذاتها؛

وتقر بأن العديد من الدول الأعضاء في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي لا تزال، رغم الجهود التي تبذلها، تحتاج في المستقبل القريب، إلى استمرار الدعم الفني و/أو المالي من الايكاو وغيرها من الجهات المعنية للامتثال لشروط اتفاقية شيكاغو وملاحقها؛

وتقر بأنه ليس بوسع العديد من الدول الأفريقية، بمفردها، أن تدعم نظاماً وطنياً لمراقبة السلامة يتسم بالفعالية والاستدامة، وأنه ينبغي بالتالي حثها ودعمها على إنشاء منظمات إقليمية لمراقبة السلامة (RSOOs)؛

وتشير إلى التوصية ٥/٤ للاجتماع الإقليمي الخاص للملاحة الجوية لأفريقيا والمحيط الهندي بشأن إنشاء وكالات إقليمية للتحقيق في الحوادث (RAIAs) إلى جانب إعداد منظمات إقليمية لمراقبة السلامة (RSOOs) بما يمكن الدول من الوفاء بالتزاماتها الدولية في مجال التحقيق في الحوادث من خلال التعاون وتبادل الموارد؛

وتحيط علما بأن الايكاو تدعم العديد من الدول الأفريقية لإنشاء منظمات إقليمية لمراقبة السلامة (RSOOs) ووكالات إقليمية للتحقيق في الحوادث (RAIAs)؛

وتحيط علما بإعلان أبوجا بشأن سلامة الطيران في أفريقيا الذي تم اعتماده خلال المؤتمر الوزاري بشأن سلامة الطيران المعقود في أبوجا في يوليو ٢٠١٢؛

وتحيط علما بأهداف سلامة الطيران التي اعتمدت أثناء المؤتمر الوزاري بشأن سلامة الطيران الذي عُقد في أبوجا في نيجيريا في يوليو ٢٠١٢ وأيدته الجمعية العمومية للاتحاد الإفريقي في يناير ٢٠١٣؛

وتحيط علما بأن خطط عمل الايكاو التي وضعت لبعض الدول الأعضاء ستكون بمثابة منطلق لتقديم المساعدة المباشرة، بالتنسيق مع الجهات المعنية الأخرى لحل الشواغل البارزة في مجال السلامة لديها بالإضافة إلى الثغرات الرئيسية الأخرى في مجال السلامة؛ وتلاحظ أن المنظمات الإقليمية التي بدأ العمل على إنشائها أو التي أنشئت في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي ستظل تحتاج إلى دعم الايكاو في المستقبل القريب وإلى أن يتوطد إنشاؤها وتعتمد على دعمها الذاتي؛

وتقر بفائدة مواصلة التنسيق، برعاية الايكاو، بين أنشطة جميع الجهات المعنية التي تقدم المساعدة إلى الدول في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي؛

وتقر بأن الايكاو ستحتاج إلى موارد إضافية لكي تتجح في الاضطلاع بتوفير الدعم الذي تقدمه للدول في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي؛

وتلاحظ أن المكاتب الإقليمية القوية ستكون محفزا إيجابيا لتعزيز سلامة الطيران في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **ترحب** بالجهود الكبيرة التي بذلتها الدول والمنظمات الإقليمية الأفريقية لتعزيز السلامة الجوية؛
- ٢- **تحث** الدول الأعضاء في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي التي قبلت خطط عمل الايكاو على الالتزام بتحقيق الأهداف المبينة في الخطط من خلال حل الثغرات الرئيسية ذات الصلة بالسلامة بما في ذلك الشواغل البارزة في مجال السلامة؛
- ٣- **تحث** جميع الدول الأعضاء في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي على الالتزام بإنشاء المنظمات الإقليمية المعنية بمراقبة السلامة الجوية (RSOOs) والوكالات الإقليمية للتحقيق في الحوادث (RAIAs)، حسب الاقتضاء، وتسريع وتيرة هذه العملية وتعزيز التعاون في جميع أنحاء الإقليم من أجل استخدام الموارد المتاحة بأفضل طريقة ممكنة؛
- ٤- **تحث** الدول الأعضاء في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي على الامتناع عن ازدواجية الخدمات المقدمة نتيجة للانضمام إلى أكثر من منظمة إقليمية واحدة معنية بمراقبة السلامة الجوية؛
- ٥- **تحث** الدول الأعضاء في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي على تنفيذ توصيات المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ في أفريقيا والمحيط الهندي (APIRG) واجتماعات الفريق الإقليمي للسلامة الجوية لأفريقيا (RASG-AFI)؛
- ٦- **تحث** الدول والصناعة والهيئات المانحة على دعم تنفيذ الأنشطة ذات الأولوية التي حددتها المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ في أفريقيا والمحيط الهندي (APIRG) والمجموعات الإقليمية المعنية بسلامة الطيران (RASG-AFI)؛
- ٧- **تحث** الدول وقطاع الطيران والجهات المانحة على تقديم المساهمات، النقدية والعينية، لتنفيذ الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا، **وتكلف** المجلس بالإقرار بجميع تلك المساهمات؛
- ٨- **تحث** الدول الأفريقية والايكاو واللجنة الأفريقية للطيران المدني أن تعالج بصورة مشتركة أوجه القصور في مجال السلامة التي تم تحديدها؛
- ٩- **تكلف** المجلس برصد مدى تحقيق أهداف سلامة الطيران التي حددها المؤتمر الوزاري بشأن سلامة الطيران الذي عُقد في أبوجا في يوليو ٢٠١٢؛
- ١٠- **تكلف** المجلس بضمان استمرار اضطلاع الايكاو بدور قيادي في تنسيق الأنشطة والمبادرات واستراتيجيات التنفيذ التي تهدف بالتحديد إلى تنفيذ المشاريع ذات الأولوية بما يحقق التحسن المستمر في سلامة الرحلات في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي وتخصيص الموارد للمكاتب الإقليمية ذات الصلة وفقاً لذلك؛
- ١١- **تكلف** المجلس برصد وقياس حالة التنفيذ في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي على مدى فترة السنوات الثلاث وتقديم تقارير إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية بشأن التقدم المحرز؛
- ١٢- **تحث** الدول الأعضاء في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي أن تدعم إنشاء مكتب برنامج إجراءات الطيران الخاص بالإقليم بموظفين معارين ومساعدة مالية كمسألة عاجلة للإسراع بتنفيذ مفهوم الملاحة القائمة على الأداء في المنطقة؛
- ١٣- **تعلن** أن هذا القرار يحلّ محل القرار ٣٧-٧.

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

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

ولما كان مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة قد رحّب في القرار ٢٣٩٦ (٢٠١٧)، بقرار الإيكاو بوضع قاعدة بموجب الملحق التاسع - "التسهيلات"، فيما يتعلق باستخدام نظم المعلومات المسبقة عن الركاب (API) من قبل الدول الأعضاء فيها، والاعتراف بأن العديد

من الدول الأعضاء في الإيكاو لم تقم بعد بتنفيذ هذه القاعدة قررت في الفقرة ١١ أنه وفقاً للفقرة ٩ من القرار ٢١٧٨ (٢٠١٤) والقواعد القياسية للإيكاو فإن الدول الأعضاء فيها، ضمن أمور أخرى، تنشئ نظم المعلومات المسبقة عن الركاب وتطلب من شركات الطيران العاملة في أراضيها توفير المعلومات المسبقة عن الركاب للسلطات الوطنية المختصة؛

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

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

وإشارة إلى أن مجلس الإيكاو اتخذ خطوات من أجل معالجة مسائل أمن الطيران والتسهيلات من خلال وضع خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا باعتبارها برنامجاً من برامج الإيكاو؛

وإشارة إلى أن جهوداً كبيرة بذلت من أجل إعادة تأكيد الالتزام السياسي في أفريقيا، بالتعاون مع مفوضية الاتحاد الأفريقي ولجنة أفكاك، وأن إعلان ويندهوك والمقاصد المحددة المعتمدة من طرف المؤتمر الوزاري بشأن الطيران والتسهيلات في أفريقيا الذي عقد في أبريل ٢٠١٦ في ويندهوك بناميبيا قد تم اعتمادها من قبل جمعية رؤساء دول وحكومات الاتحاد الأفريقي في ٢٠١٧/٧/١ في أديس أبابا بإثيوبيا؛

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

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

وإقراراً بأنه قد تحتاج الإيكاو إلى موارد إضافية من أجل الاضطلاع بدورها التنسيقي بنجاح؛

وإدراكاً لاستعداد المجتمع الدولي لتقديم المساعدة إلى منطقة أفريقيا والمحيط الهندي وذلك بالإعراب، في أقرب وقت ممكن، عن التزام ملموس وهام بخطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول الأعضاء في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي على الالتزام بتحقيق أهداف وغايات خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا؛

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

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

- ٤- تشجع الدول الأعضاء في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي على تعزيز تعاونها في جميع أنحاء المنطقة بهدف تحقيق الفائدة القصوى من استخدام الموارد المتاحة وتقاسمها من خلال إقامة مشاريع إقليمية ودون إقليمية والخطوة التعاونية للخبراء لإقليم أفريقيا والمحيط الهندي تشمل كافة جوانب الإشراف على أمن الطيران والتسهيلات؛
- ٥- تشجع الدول الأعضاء ومنظمات الأمم المتحدة (لا سيما برنامج الأمم المتحدة الإنمائي ومكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة واللجنة التابعة لمجلس الأمن والمعنية بمكافحة الإرهاب وغيرها من المنظمات) وقطاع الطيران والجهات المانحة المالية وغير المالية على دعم خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا والعمل مع الإيكاو على تنفيذها؛
- ٦- توجه المجلس إلى ضمان أن تؤدي الإيكاو دوراً قيادياً قوياً فيما يتعلق بتنسيق الأنشطة والمبادرات واستراتيجيات التنفيذ الرامية تحديداً إلى بلوغ أهداف وغايات الخطة، بغية تحقيق تحسن مطرد في أمن الطيران والتسهيلات في منطقة أفريقيا والمحيط الهندي وتخصيص الموارد اللازمة للخطة في إطار الميزانية العادية للمكاتب الإقليمية ذات الصلة تبعاً لذلك؛
- ٧- توجه المجلس إلى تنفيذ خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا بما يتماشى مع مبادئ خطة الأعمال وممارسات إدارة البرنامج والموارد المتاحة؛
- ٨- توجه المجلس إلى رصد وقياس حالة التنفيذ في منطقة أفريقيا والمحيط الهندي على مدى ثلاث سنوات وتقديم تقرير بشأن التقدم المحرز إلى الدورة المقبلة للجمعية العمومية.
- ٩- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٩-٣٨.

القرار ٢٢-١٩: تقديم المساعدة والمشورة في تنفيذ المخططات الإقليمية

لما كان من الضروري بذل جهود زائدة للتقليل من النقائص الجسيمة التي تلحق الضرر بتطور الطيران المدني الدولي.

ولما كان القرار ١٢-٥ (الفقرتان ١ و ٥) والقرار ١٥-٥ (الفقرة ٤) والقرار ١٥-٨ (ح) (الفقرة ٦) تحدد سياسة المنظمة بخصوص دعم وتعزيز عمليات تنفيذ الخطط الإقليمية.

ولما كانت الجمعية العمومية قد استعرضت هذه السياسات، وفقاً للقرار ١٥-٢، ووافقت على الحاجة إلى توحيدها في قرار واحد يشير إلى السياسات الثابتة للإيكاو في هذا الشأن، وأن الأجزاء المذكورة أعلاه من القرارات الأصلية ينبغي إلغاؤها تحقيقاً لهذا الغرض.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تقرر أن تعطي المنظمة أولوية عالية لدعم ومساعدة عمليات تنفيذ المخططات الإقليمية وفقاً لما يلي:
- (أ) ينبغي للدول المتعاقدة أن تلاحظ إمكانية استعمال الناقلين الجويين كوسيلة للوفاء بالتزاماتها بموجب المادة ٢٨ من الاتفاقية.
- (ب) ينبغي للدول المتعاقدة أن تبحث مع دول أخرى في المنطقة ما إذا كان في الإمكان تسهيل تنفيذ الخطة الإقليمية المعنية من خلال اتفاقات ثنائية أو متعددة الأطراف.
- (ج) يجب التشجيع على عقد اجتماعات غير رسمية، سواء بمبادرة الدول المتعاقدة أو بدعوة من الأمين العام، على أن يقتصر البحث في هذه الاجتماعات على مشاكل التنفيذ التي تؤثر في دولتين أو أكثر، وذلك إذا لم تكن هناك وسيلة أخرى لحل هذه المشاكل على نحو سريع وفعال.

- (د) ينبغي للمجلس أن يقدم المساعدة إلى الدول المتعاقدة في تخطيط وإعداد تلك الأجزاء من برامج التنفيذ الوطنية المتعلقة بتقديم التجهيزات والخدمات التي تقضي بها المخططات الإقليمية.
- (هـ) ينبغي استعمال الوسائل المتاحة للمساعدة في تنفيذ المخططات الإقليمية من خلال استخدام برنامج الأمم المتحدة للتنمية، والمشورة الفنية والمساعدة في صورة خبراء من الأمانة العامة والموارد المتاحة للتدريب في الأمانة العامة.
- (و) ينبغي للمجلس أن يكفل، على أساس من الأولوية، قيام المكاتب الإقليمية للإيكو بتقديم المساعدة والمشورة للدول المتعاقدة وتشجيعها على الوفاء بالتزاماتها بموجب المادة ٢٨ من الاتفاقية في تنفيذ تلك الأجزاء من المخططات الإقليمية المسؤولة عنها، كما ينبغي للمجلس أن يكفل استخدام المكاتب الإقليمية إلى أقصى حد ممكن في تنفيذ هذه المهام، بالإضافة إلى المهام المذكورة في الفقرتين (د) و (هـ) أعلاه، والمهام النابعة عن الطلبات المستلمة وفقا للفقرة (ح) أدناه.
- (ز) ينبغي للمجلس أن يكفل التنسيق بعناية لجميع أنشطة المنظمة التي يمكن أن تسهم في تنفيذ المخططات الإقليمية، لا سيما التنسيق على المستوى الإقليمي.
- (ح) عندما تواجه دولة متعاقدة صعوبات تعوق التنفيذ، بعد انتهائها من بحث كل الطرق والوسائل لتنفيذ المخططات الإقليمية المسؤولة عنها وفقا للمادة ٢٨ من الاتفاقية، ينبغي لها أن تبلغ الإيكو بذلك، كما ينبغي أن تطلب المساعدة من الإيكو بالنسبة للعقود التي يمكن أن تتحول إلى نقائص جسيمة إذا لم تنفذ.
- (ط) ينبغي للمجلس أن يواصل، على أساس من الأولوية، مساعدة وتشجيع الدول المتعاقدة على الوفاء بمسؤولياتها بموجب المادة ٢٨ من الاتفاقية، وأن تبحث في مدى فائدة أي حلول أخرى لإتمام تنفيذ أي من التجهيزات والخدمات المحددة التي يقرر المجلس أنها تشكل في حالة عدم تنفيذها نقائص جسيمة في شبكة الملاحة الجوية العالمية.

تعلن أن هذا القرار يلغي القرار ١٦-٩ ويحل محله.

-٢

القرار ٣٩-٢٢: صياغة وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) وإجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS) والإبلاغ عن الاختلافات

القرار ٤٠-٤: المرفق (هـ): صياغة وتنفيذ الخطط الإقليمية والإجراءات الإقليمية الإضافية

القرار ٤٠-٤: المرفق (م): موظفو الأمانة العامة الفنيون في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية

القرار ٤٠-٩: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

البرامج الخاصة

القرار ٣١-٩: تنفيذ برنامج إيكاو لمنع وقوع حوادث الطيران المراقب فوق المناطق الجبلية

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 وتعاظمي 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- تقرّ طبعة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ من "الخطة العالمية للسلامة الجوية" والطبعة السابعة لـ "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- **تحتّ** 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- **تحتّ** 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- **تحتّ** 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 عنها 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 استراتيجية لتحديد الأهداف والغايات والمؤشرات لمعالجة الصعوبات التنظيمية وإدارة مخاطر السلامة التشغيلية له أهمية قصوى لتحقيق مزيد من التحسينات في السلامة الجوية؛
- وإقراراً** بإنشاء الإيكاو لمجموعات إقليمية للسلامة الجوية، 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 ومشترك لجميع الجهات المعنية؛
- وإشارة** إلى ضرورة مساعدة الدول الأعضاء على من نظم 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 يحلق 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 يشكل عنصراً أساسياً في أهداف الإيكاو الاستراتيجية؛
 وإذ اعتمدت في القرار ٤١-١ 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 "الخطة العالمية للملاحة الجوية" من أجل وضع برنامج العمل الفني للإيكاو وتحديد أولوياته في مجال الملاحة الجوية؛
- ٢- تحثّ المجلس على تزويد الدول بخريطة طريق التوحيد القياسي والتطور على النحو المعلن في "الخطة العالمية للملاحة الجوية" كأساس لبرنامج عمل الإيكاو ؛

- ٣- **تدعو** الدول والمجموعات الإقليمية المعنية بالتخطيط والتنفيذ وقطاع الطيران إلى استخدام الإرشادات الواردة في "الخطة العالمية للملاحة الجوية" لتخطيط وتنفيذ الأنشطة التي تحدد الأولويات والأهداف والمؤشرات المتسقة مع الأهداف المتناغمة على المستوى العالمي، مع مراعاة الاحتياجات التشغيلية؛
- ٤- **تدعو** الدول إلى مراعاة الإرشادات الواردة في "الخطة العالمية للملاحة الجوية" لتنفيذ تحسينات تشغيلية كجزء من استراتيجيتها الوطنية لخفض الآثار المترتبة على البيئة، بما في ذلك انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن عمليات الطيران الدولي؛
- ٥- **تدعو** الدول ومجموعات الإيكاو الإقليمية المعنية بالتخطيط والتنفيذ وقطاع الطيران إلى تزويد الإيكاو ، وتزويد بعضها بعضاً، في الوقت المناسب بالمعلومات عن وضع تنفيذ "الخطة العالمية للملاحة الجوية"، بما في ذلك الدروس المستفادة من تنفيذ 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 نُظم 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 نُظم 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 "الخطة العالمية للملاحة الجوية" مع الحرص على مواكبتها التكنولوجيات المتطورة والناشئة والاحتياجات التشغيلية؛
- ١٠- **تدعو** الإيكاو إلى مواصلة إعداد المواد الإرشادية المتعلقة بالخطة الوطنية للملاحة الجوية خلال عمليات التفتيح القادمة للخطة العالمية للملاحة الجوية وجمع وتبادل أفضل الممارسات والدروس المستفادة والنتائج المرجعية المتصلة بتنفيذ التحسينات التشغيلية.

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

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

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

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

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

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

وإذ تلاحظ أن تسجيلات مسجلات الطيران ونسخها المدونة قد أُدخل العمل بها لدعم التحقيقات في الحوادث والوقائع؛ ولما كان الملحق السادس - "تشغيل الطائرات" ينص على حماية تسجيلات مسجلات الطيران أو نسخها المدونة في العمليات الاعتيادية؛

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

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

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

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

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

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

القرار ٣٧-١١ الأهداف العالمية للملاحة القائمة على الأداء

لما كان الهدف الأساسي للايكاف هو ضمان الأداء الآمن والفعال لنظام الملاحة الجوية العالمية؛ ولما كان تحسين أداء نظام الملاحة الجوية على أساس متجانس عالمي يتطلب الموازنة النشطة من جميع أصحاب المصلحة؛ ولما كان مؤتمر الملاحة الجوية الحادي عشر قد أوصى بأن تقوم الايكاف على وجه الاستعجال بمعالجة المسائل المرتبطة ببداية استخدام ملاحة المنطقة (RNAV) وبالأداء الملاحي المطلوب (RNP) والتقدم في هذا المجال؛

ولما كان مؤتمر الملاحة الجوية الحادي عشر قد أوصى بأن تعد الايكاو إجراءات خاصة بملاحة المنطقة باستخدام النظام العالمي للملاحة بواسطة السواتل (GNSS) بالنسبة إلى الطائرات الثابتة الجناحين التي توفر مستوى عاليا من الدقة للحفاظ على المسار والسرعة للإبقاء على الفصل عند المنحنيات وتوفير المرونة في ترتيب عملية الاقتراب؛

ولما كان مؤتمر الملاحة الجوية الحادي عشر قد أوصى بأن تعد الايكاو إجراءات خاصة بملاحة المنطقة باستخدام النظام العالمي للملاحة بواسطة السواتل (GNSS) بالنسبة إلى الطائرات الثابتة الجناحين والدورة الأجنحة على السواء بما يسمح بخفض الحدود الدنيا للتشغيل في المجالات المليئة بالعوائق أو المجالات التي توجد بها قيود أخرى؛

ولما كان قرار الجمعية العمومية ٣٣-١٦ قد طلب من المجلس أن يعد برنامجا لتشجيع الدول على تنفيذ إجراءات الاقتراب بالإرشاد الرأسي بالاستعانة بالنظام العالمي للملاحة بواسطة السواتل أو معدات قياس المسافة/أجهزة قياس المسافة وفقا لأحكام الايكاو؛

ومع إدراك أن الهياكل الأساسية لدعم عمليات الاقتراب بالإرشاد الرأسي ليست متوفرة في كل المطارات، وأنه ليس بمقدور كل الطائرات حاليا أن تقوم بعملية الاقتراب بالإرشاد الرأسي؛

ومع إدراك أن دولا عديدة لديها بالفعل الهياكل الأساسية المطلوبة والطائرات القادرة على أداء الاقتراب المباشر بالإرشاد الجانبي استنادا إلى مواصفات الأداء الملاحي المطلوب وإن عمليات الاقتراب المباشر توفر تعزيزات مثبتة هامة للسلامة تفوق عمليات الاقتراب الدائري؛

ومع إدراك أن "الخطة العالمية لسلامة الطيران" قد حددت مبادرات السلامة العالمية التي ينبغي التركيز عليها عند وضع إستراتيجية سلامة الطيران للمستقبل والتي تتضمن الاستخدام الفعال للتكنولوجيا لتحسين السلامة والاتساق في اعتماد أفضل الممارسات في الصناعة والتوحيد ما بين استراتيجيات السلامة العالمية في الصناعة والمراقبة التنظيمية المتجانسة؛

ومع إدراك أن الخطة العالمية للملاحة الجوية قد حددت مبادرات الخطة العالمية للتركيز على إدماج القدرات المتقدمة للطائرات في مجال الملاحة في البنية الأساسية لنظام الملاحة الجوية، والاستخدام الأمثل لمنطقة المراقبة النهائية عن طريق تحسين التصميم وأساليب الإدارة والاستخدام الأمثل لمنطقة المراقبة النهائية من خلال تنفيذ المغادرة الآلية القياسية والوصول الآلي القياسي بالأداء الملاحي المطلوب وملاحة المنطقة، والاستخدام الأمثل لمنطقة المراقبة النهائية لتوفير عمليات طيران أكثر اقتصادا من ناحية استهلاك الوقود من خلال إجراءات الوصول على أساس نظام إدارة الرحلة؛

ومع إدراك أن الاستمرار في إعداد مواصفات مختلفة في مجال الملاحة قد يؤدي إلى التأثير على السلامة والكفاءة وقد تتضرر من ذلك الدول والصناعة؛

ومع الملاحظة بارتياح أن المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ قد أكملت خطط التنفيذ الإقليمية للملاحة القائمة على الأداء؛

ومع إدراك أن الدول لم تُعدّ، جميعها، خطة لتنفيذ الملاحة القائمة على الأداء في الموعد المحدد وهو عام ٢٠٠٩؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تحث** كل الدول على تشغيل الطرق التي توفر فيها خدمات الحركة الجوية بملاحة المنطقة والأداء الملاحي المطلوب وإجراءات الاقتراب وفقا لمفهوم الايكاو للملاحة القائمة على الأداء الوارد في دليل الملاحة القائمة على الأداء (Doc 9613)؛

٢- **تقرر:**

أ) أن تكمل الدول على وجه السرعة خططها لتنفيذ الملاحة القائمة على الأداء لتحقيق ما يلي:

١) تنفيذ عمليات ملاحة المنطقة والأداء الملاحي المطلوب (عند الاقتضاء) في أثناء الطريق والمناطق النهائية وفقا للجدول الزمني ومراحل التنفيذ الوسيطة؛

٢) تنفيذ إجراءات الاقتراب بالإرشاد الرأسي (APV) (الملاحة الرأسية البارومترية و/أو النظام العالمي المعزز للملاحة بواسطة السواتل)، بما في ذلك إجراءات استخدام الحد الأدنى من الملاحة الجانبية، بالنسبة إلى جميع نهايات مدارج الهبوط الآلية، على أن تكون هذه الفئة من إجراءات الاقتراب هي الإجراءات الأساسية أو تكون هي الإجراءات الاحتياطية لعمليات الاقتراب الدقيق بحلول سنة ٢٠١٦، على أن

تكون مواعيد التنفيذ على الشكل التالي: بنسبة ٣٠ في المائة بحلول سنة ٢٠١٠، ونسبة ٧٠ في المائة بحلول سنة ٢٠١٤؛

(٣) تنفيذ إجراءات الاقتراب المباشر بالإرشاد الجانبي فقط كاستثناء، من الفقرة (٢) أعلاه، للمدارج الآلية في المطارات التي لا تتوفر فيها معدات محلية لتحديد الارتفاع وحيث لا توجد طائرات مجهزة بالمعدات الملائمة لعمليات الاقتراب بالإرشاد الرأسي تبلغ كتلتها القصوى المرخصة عند الإقلاع ٥٧٠٠ كيلوغرام أو أكثر؛

(ب) أن تعد الايكاو خطة عمل منسقة لمساعدة الدول على تنفيذ مفهوم الملاحة القائمة على الأداء لضمان إعداد و/أو المحافظة على القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات لخدمات الملاحة الجوية ومادة توجيهية تتضمن منهجية متسقة عالمياً لتقييم السلامة قصد تلبية الاحتياجات التشغيلية؛

٣- **تحث** الدول على أن تدرج في خطتها التنفيذية للملاحة القائمة على الأداء أحكاماً لتنفيذ إجراءات الاقتراب بالإرشاد الرأسي على جميع نهايات المدارج التي تخدم الطائرات التي تبلغ كتلتها القصوى المرخصة للإقلاع ٧٠٠ ٥ كغ أو أكثر، وفقاً للجدول الزمني ومراحل التنفيذ الوسيطة؛

٤- **تكلف** المجلس أن يقدم تقريراً مرحلياً بشأن تنفيذ مفهوم الملاحة القائمة على الأداء إلى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية، حسب الاقتضاء؛

٥- **تطلب** من المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ أن تدرج في برامج عملها استعراض حالة تنفيذ الدول لمفهوم الملاحة القائمة على الأداء وفقاً لخطة التنفيذ المحددة وإبلاغ الايكاو سنوياً بأي قصور قد يطرأ؛

٦- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل قرارها ٣٦-٢٣.

القرار ٢٢-١١: المساعدة الدولية في إعادة تشغيل المطارات الدولية وتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية ذات الصلة بها

القرار ٢٩-٣: التوافق العالمي للقواعد

القرار ٤٠-١٧: البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي

القرار ٤٠-١٨: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ

القرار ٣٥-١٥: البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة لوضع نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية

القرار ٣٢-١٢: أعمال المتابعة للمؤتمر العالمي لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، ١٩٩٨

القرار ٢٩-١٥: القيود على التدخين في رحلات الركاب الدولية

القرار ٣٥-١٢: حماية صحة الركاب وطواقم الطائرات ومنع تفشي الأمراض المعدية من خلال السفر الدولي

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

القرار ٢٩-١٣: تحسين الإشراف على السلامة

القرار ٣٢-١١: إنشاء برنامج عالمي للإيكو للتدقيق في مراقبة السلامة الجوية

القرار ٣٣-٩: التغلب على الثغرات المحددة من خلال البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة والتشجيع على ضمان جودة مشاريع التعاون الفني

القرار ٤٠-٩: البيان الموحد بسياسات الإيكو المستمرة في مجال النقل الجوي

القرار ٢٩-١١: استعمال تكنولوجيا الفضاء في مجال الملاحة الجوية

القرار ٣٦-١٤: استخدام الطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي

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

القرار ٤٠-١٣: نهج الرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية

القرار ٢٣-١٤: تطبيق تخطيط النظم على استحداث أنواع جديدة من الطائرات

لما كان استحداث أنواع جديدة من الطائرات قد ينطوي على آثار هائلة بالنسبة لتقرير المقتضيات الجديدة التي يجب الوفاء بها من جانب المطارات والتجهيزات والخدمات الملاحية للطرق الجوية.

ولما كان من المحتمل أن تجبر الدول، كما حدث في مناسبات سابقة، على الوفاء بهذه المقتضيات في ظل ظروف سيئة نظرا لعدم توافر الوقت الكافي لتخطيط استثماراتها في التجهيزات والخدمات أو في إنشائها وصيانتها.

ولما كان استحداث مثل هذه الطائرات قد يؤثر تبعا لذلك تأثيرا حاسما في نتائج تشغيل خطوط النقل الجوي الدولي، وفي قدرة مستثمري تلك الخطوط على المنافسة.

ولما كانت هذه الظروف ربما تؤثر بدورها في المسؤوليات الناشئة على عاتق الدول باعتبارها تمثل المصالح العامة المعنية، وبشكل خاص باعتبارها مسؤولة عن تقديم التجهيزات والخدمات الملاحية للطرق الجوية.

ولما كان من النتائج الواضحة المترتبة على ذلك أن المنافع المتوقعة من استحداث أنواع جديدة من الطائرات لا يمكن أن تتحقق بكاملها إلا من خلال الاشتراك المنسق في هذه العملية من جانب صانعي تلك الطائرات، والمستثمرين الذين يستعملوها في عملياتهم، ومستثمري المطارات، والدول بصفتها المزدوجة كمقدمة للبنية الأساسية الخاصة بالطيران وكممثلة للصالح العام.

ولما كان من الضروري، تحقيقا لهذا الهدف، أن تشترك الدول المتعاقدة في هذه العملية، ليس بموجب مسؤولياتها المذكورة أعلاه فحسب، بل أيضا من خلال حث مواطنيها القائمين بتصنيع وتشغيل تلك الطائرات وبشغيل المطارات على التعاون في عملية التنسيق هذه.

ولما كان من الواجب فهم كل ما تقدم على أنه يعني أن حرية القرار التي يتمتع بها صانعو الطائرات ومستثمرو الطائرات والمطارات والدول ذاتها لن تتأثر بأي شكل كان بهذه العملية.

ولما كانت المنظمة قد أنشأت، نتيجة للدراسة التي قام بها المجلس حول هذا الموضوع، نظاما للمعلومات الغرض منه تسهيل التخطيط المنسق في عملية استحداث أنواع جديدة من الطائرات.

فإن الجمعية العمومية:

١- تعلن أنه من الضروري، من أجل تحقيق المنفعة الكاملة الناتجة عن استحداث أنواع جديدة من الطائرات، أن يتوصل صانعو ومستثمرو هذه الطائرات، ومستثمرو المطارات، والدول بصفتها مسؤولة عن تقديم البنية الأساسية للطيران وممثلة للصالح العام، إلى تنفيذ التخطيط المنسق في عملية استحداث هذه الطائرات إلى أبعد حد ممكن.

٢- تكلف المجلس بأن يعزز التطبيق المستمر لعملية تخطيط النظم على استحداث أنواع جديدة من الطائرات.

٣- تحث الدول المتعاقدة على تقديم التعاون الضروري في تطبيق عملية تخطيط النظم على استحداث أنواع جديدة من الطائرات.

٤- تعلن أن هذا القرار يلغي القرار ١٦-٥ ويحل محله.

القرار ٣٣-١١: قواعد عالمية لتصميم الطائرات

القرار ٢٧-١١: الازدحام في المطارات وفي الفضاء الجوي

لما كان النمو السريع في حركة النقل الجوي يلقي أعباء كبيرة على المطارات ونظم الملاحة الجوية ويتسبب في مشاكل ازدحام خطيرة في بعض مناطق العالم.

ولما كانت هناك مبادرات مطروحة للتخفيف من حدة أخطر العواقب الناجمة عن الاختلالات بين الطلب على حركة النقل الجوي وسعة هذه الحركة في الأجلين القصير والمتوسط.

ولما كانت فوائد التخطيط الإقليمي قد اتضحت بالفعل.

وإذ تلاحظ القرار ٢٧-١٠، المرفق (ع) بشأن تنسيق حركة النقل المدني والعسكري والاستخدام المشترك للفضاء الجوي.

وإذ تدرك أن الأمر سوف يستدعي إجراءات أخرى، من بينها إجراءات طويلة الأجل، لزيادة سعة المطارات ونظم الملاحة الجوية لزيادة فعاليتها في استيعاب حركة النقل الجوي في المستقبل.

وإذ تلاحظ عزم المجلس على إدراج مهام تتعلق بسعة المطارات والفضاء الجوي وازدحامهما في برنامج عمل المنظمة في مجالي الملاحة الجوية والنقل الجوي.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول على اتخاذ الإجراءات التي تعود بآثار مفيدة على سعة المطارات والفضاء الجوي، بالتشاور مع مستخدمي المطارات ومستثمريها ودون المساس بالسلامة.

٢- **تدعو** الدول إلى إدراك أن المطارات والفضاء الجوي يشكلان نظاما متكاملًا وأنه لا بد من تنسيق ما يستجد من تطورات في كلا المجالين.

٣- **تحث** الدول على أن تأخذ في اعتبارها الآثار التي تتعرض لها دول أخرى من جراء مشاكل الازدحام في مطاراتها وفضائها الجوي، وكذلك الآثار التي تترتب على ما تتخذه من إجراءات لمعالجة تلك المشاكل.

٤- **تدعو** الدول إلى النظر في إمكان تخفيف قيود التشغيل المفروضة على الطائرات المستوفية لشروط الفصل الثالث من الملحق ١٦، بما في ذلك تخفيف قيود حظر الطيران ليلا و/أو حصص وصول تلك الطائرات في غير المواعيد المقررة.

٥- **تكلف المجلس:**

(أ) بالتحقق عند إعداد القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، من أن تأثيرها على سعة المطارات والفضاءات الجوية قد أخذ في الاعتبار بالقدر الواجب.

(ب) بالاهتمام، لدى استعراض نشاط المنظمة في مجالي الملاحة الجوية والنقل الجوي والمتعلق بالازدحام في الفضاء الجوي، بالإضافة إلى التخطيط العالمي، بتقويض العمل على أساس جغرافي و/أو موضوعي، وبالعمل على تأمين التنسيق الفعال تجنبًا لازدواج الأنشطة مع منظمات دولية أخرى، وبزيادة التركيز على المسؤوليات الإقليمية في العمل على انجاز حلول سريعة وملائمة للمشاكل الإقليمية.

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 تقر بأن عبارة "الوافدين الجدد" تعني، لأغراض هذه الاتفاقية، عمليات الفضاء الجوي العلوي (HAO) وعمليات إدارة حركة الطائرات غير المأهولة (UAS)؛ وإذ تقر 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 تسير من طرف هذه الفئة الجديدة من مستخدمي الفضاء الجوي؛

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

وإذ تسلّم بأن أحكام الإيكو 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 تدرك بأن مفهوم الإيكو 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- تكلف الإيكو 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- تناشد الدول الأعضاء أن تقوم بترتيب لوائحها التنظيمية وإجراءاتها التي تحكم عمليات "الوافدين الجدد" وكذا الانتفاع المشترك من بعض المرافق والخدمات من جانب مستخدمي المجال الجوي، بما ييسر إدماج تلك العمليات دون المسّ بالسلامة والأمن ودون تحميل أعباء لا داعي لها على البيئة ومعالجة الآثار البيئية على النحو الواجب وضمان، عند الاقتضاء، امتثال هذه العمليات الجديدة لأحكام الجو الواردة في الملحق الثاني — "قواعد الجو"؛
- ٣- تناشد الدول الأعضاء ضمان الاستخدام المشترك من جانب جميع الجهات المنتفعة بالمجال الجوي وبعض المرافق والخدمات بشكل لا يؤثر بشكل غير متناسب على انتظام العمليات المدنية والعسكرية وحمايتها للبيئة وكفاءتها؛
- ٤- تسلّم بدور الإيكو كمتمندى 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 ٧/٤٠.

القرار ٤٠-٩: البيان الموحد بسياسات الإيكافو المستمرة في مجال النقل الجوي

صلاحية الطائرات للطيران وتشغيل الطائرات

القرار ٢٣-٢: تعديل اتفاقية شيكاغو فيما يتعلق بنقل بعض الوظائف والواجبات

القرار ٤٠-٤، المرفق (ج): شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الكفاءة وإجازات طواقم قيادة الطائرات

القرار ٢٣-١٣: تأجير واستئجار وتبادل الطائرات في العمليات الدولية

لما كانت المصلحة العامة للطيران المدني الدولي تقتضي تسهيل الترتيبات الخاصة بتأجير واستئجار وتبادل الطائرات، وخصوصا الطائرات بدون طاقم.

ولما كانت الأحكام الدولية السارية لا تحتوي على أي عائق مطلق لتنفيذ هذه الترتيبات.

ولما كان الملحق السادس لاتفاقية الطيران المدني الدولي لا يمنع دولة التسجيل من تفويض السلطة إلى دولة أخرى لممارسة الوظائف المكلفة بها بموجب ذلك الملحق.

ولما كان ذلك التفويض من شأنه أن يسهل تنفيذ الترتيبات الخاصة بتأجير واستئجار وتبادل الطائرات، وخصوصا الطائرات بدون طاقم.

ولما كان من الواجب لهذا التفويض ألا يتم بدون المساس بحقوق دول ثالثة.

ولما كانت اتفاقية الطيران المدني الدولي قد أبرمت قبل انتشار العمليات الدولية لتأجير واستئجار وتبادل الطائرات، وخصوصا الطائرات بدون طاقم.

ولما كانت اتفاقية الطيران المدني الدولي تفرض على دولة التسجيل مسؤوليات تستطيع الوفاء بها عندما تشغل الطائرة بواسطة مستثمر جوي تابع لتلك الدولة، كما هو الحال في العادة، ولكنها قد لا تتمكن من الوفاء بها على نحو ملائم في حالة قيام مستثمر جوي من دولة أخرى بتأجير أو استئجار أو تبادل طائرة مسجلة في تلك الدولة، خصوصا بدون طاقم.

ولما كانت اتفاقية الطيران المدني الدولي لا تحدد بشكل واف حقوق والتزامات دولة مستثمر الطائرة المؤجرة أو المستأجرة أو التي يتم تبادلها، خصوصا بدون طاقم إلى حين سريان مفعول التعديل الذي أدخل على الاتفاقية (المادة ٨٣ مكرر).

ولما كانت سلامة واقتصاديات النقل الجوي الدولي قد يلحقها الضرر لعدم وجود مسؤوليات محددة تحديدا واضحا للطائرات المؤجرة أو المستأجرة أو الخاضعة للتبادل، وخصوصا بدون طاقم، بموجب الأحكام القائمة في اتفاقية الطيران المدني الدولي.

ولما كانت حالات تأجير واستئجار وتبادل الطائرات قد ازدادت كثيرا من حيث العدد، مما يشكل مشكلات جسيمة.

ولما كانت الأحكام الواردة في ملاحق اتفاقية الطيران المدني الدولي المتعلقة بتفويض السلطة من دولة إلى أخرى لممارسة وظائف معينة، لا يمكن الاعتداد بها إلا بشكل لا تمس معه حقوق دول ثالثة.

ولما كانت قوانين بعض الدول المتعاقدة ليست مهيأة لمعالجة هذا الوضع.

ولما كانت المشكلة الأساسية الخاصة بالمسؤولية النهائية لدولة التسجيل في هذا الأمر مازالت بدون حل إلى حين سريان مفعول التعديل الذي أدخل على الاتفاقية (المادة ٨٣ مكرر).

فإن الجمعية العمومية:

١- تنهي على المجلس للإجراءات التي اتخذها حتى الآن لتسهيل تأجير واستئجار وتبادل الطائرات وذلك باعتماد مختلف التعديلات لملاحق اتفاقية شيكاغو من ناحية، وبتكليف فريق عامل بدراسة نص ملائم ومتفق عليه ثم إحالته للجنة فرعية خاصة منبثقة عن اللجنة القانونية لدراسة هذا النص من ناحية أخرى.

٢- تعلن أن مسألة تأجير واستئجار وتبادل الطائرات ما زالت تثير مشاكل مختلفة تحتاج إلى حل.

٣- تحث على أن تقوم دولة التسجيل، في الحالات التي يتيسر فيها عقد الترتيبات الخاصة بتأجير واستئجار وتبادل الطائرات - ولا سيما الطائرات بدون طاقم - بتفويض وظائفها بموجب أحكام الملحق ٦ لاتفاقية الطيران المدني الدولي إلى دول المستثمر، وذلك إلى الحد الذي تراه ضرورياً.

٤- تحث دولة المستثمر، في تلك الحالات، على تعديل نظمها الوطنية، إذا لزم الأمر، بما يخولها قبول ذلك التفويض للوظائف وبما يلزم المستثمر بالوفاء بالالتزامات المنصوص عليها في الملحق ٦.

٥- تدعو كل الدول المتعاقدة التي تحظر قوانينها تأجير واستئجار وتبادل الطائرات إلى إعادة النظر في تلك القوانين بهدف إزالة تلك الموانع وتوسيع سلطاتها بما يمكنها على نحو أفضل من ممارسة الوظائف والواجبات الجديدة التي تقع على عاتقها بصفتها دولة المستثمر.

٦- تعلن أن هذا القرار يلغي القرارات ١٦-١٨ و ٢١-٢٢ و ٢٢-٢٨ ويحل محلها.

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

القرار ٤٠-١٨: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في
مجال حماية البيئة - تغير المناخ

إجازة وتدريب العاملين

القرار ٤٠-٢٤: البيان الموحد بسياسات الإيكاف في مجال التعاون الفني

القرار ٢١-٢٤: خلة الكريات المنجلية في الطيران المدني

لما كان الاهتمام الفائق بالجوانب الطبية للطيران المدني من حيث تأثيره على أعضاء طاقم الطائرة والمسافرين وغيرهم من الأفراد العاملين على الأرض وفي الجو يشكل جزءاً لا يتجزأ من المسؤولية الكلية للدول المتعاقدة والإيكاف في مجال سلامة الطيران. ولما كانت عدة آلاف من حاملي جينات الكريات المنجلية تمارس الطيران سنوياً ولا تزال تمارسه على متن الطائرات مكيفة الضغط وغير مكيفة الضغط على السواء، وذلك على مختلف ارتفاعات الطيران العادية وفي جميع الأحوال الجوية. ولما كانت بعض شركات الطيران الدولية قد أعادت النظر بالفعل في موقفها السابق وتقوم بتوظيف المصابين بخلة الكريات المنجلية في أداء واجبات طواقم مقصورة الركاب.

فإن الجمعية العمومية تقرر الآتي:

- ١- حث الدول المتعاقدة على إنشاء تسهيلات - إن لم تكن قد فعلت ذلك بالفعل - للأغراض الآتية:
 - (أ) تقديم المشورة لسلطة الطيران الوطنية بشأن جميع أمور طب الطيران المتعلقة بإجازة العاملين.
 - (ب) التحقيق في مخاطر الصحة المحتملة من جراء الطيران.
 - (ج) تقديم الخبرة الطبية للتحقيق في الوقائع التي تحدث أثناء الطيران أو التي تكون مرتبطة به.
 - (د) إجراء البحوث بشأن المشاكل الطبية المرتبطة بسلامة الطيران.
 - (هـ) تقديم المشورة عن الأمور الصحية ذات الطابع الوطني أو الدولي التي تمس الطيران.
- ٢- الإبقاء على وسائل الاتصال حول هذه الأمور بين الدول ومع الأمانة العامة للإيكاف.
- ٣- أن فحص الأفراد للتحقق من خلوصهم من أية خلة أو حالة يجب أن يستند إلى الاعتبارات الطبية فحسب.
- ٤- إبلاغ الدول المتعاقدة بأن مجرد وجود خلة الكريات المنجلية لدى أحد المتقدمين يجب ألا يكون سبباً لإبعاده عن القيام بواجبات الطيران في الطيران المدني، إلا إذا كان هناك دليل طبي إيجابي يشير إلى خلاف ذلك.

القرار ٢٩-١٦: دور الإيكاف في منع إساءة استعمال العقاقير في مكان العمل

لما كان القرار ٢٧-١٢ الصادر عن الجمعية العمومية قد حث المجلس على وضع تدابير ملموسة، مع إعطاء هذا الأمر درجة عالية من الأولوية، لمنع وإزالة إساءة استعمال العقاقير بين أعضاء الطواقم، ومراقبي الحركة الجوية، والميكانيكيين وغيرهم من العاملين في الطيران المدني الدولي، وطلب إلى المجلس، بعد إجراء مزيد من الدراسة، أن يقترح تدابير محددة بشأن المشاكل المتعلقة بالعقاقير في الطيران المدني الدولي.

ولما كان من المحتمل لإساءة استعمال العقاقير من جانب العاملين في الطيران المدني أن يؤثر تأثيرا خطيرا على سلامة الطيران. ولما كانت الإيكاو قد بدأت في اتخاذ إجراءات ملموسة لوضع تدابير تكفل خلو أماكن العمل الخاصة بالطيران المدني من إساءة استعمال العقاقير، وذلك بتعجيل إعداد مواد إرشادية إضافية مع التأكيد على البرامج التثقيفية المتعلقة بمنع إساءة استعمال العقاقير. ولما كانت لجنة الملاحه الجوية قد طلبت إلى الأمانة العامة أن تعجل إعداد مواد إرشادية إضافية. ولما كان من الواجب على مجتمع الطيران المدني الدولي أن يتأكد من أن العاملين في مجال الطيران المدني هم على دراية بالأخطار التي تشكلها إساءة استعمال العقاقير.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تعلن عن تأييدها القوي لجعل وإبقاء أماكن العمل في مجال الطيران المدني خالية من إساءة استعمال العقاقير، وتشجع الجهود التعاونية التي تبذل في مجتمع الطيران المدني الدولي لتثقيف العاملين بشأن أخطار إساءة استعمال العقاقير، وتتخذ الخطوات اللازمة، عندما ترى أن ذلك ضروري، لكشف مثل هذا الاستعمال للمخدرات والحيولة دونه، ومن خلال هذه الجهود أن تتأكد من أن إساءة استعمال العقاقير لن تصبح شائعة أبداً أو مسموحاً بها في مجال الطيران المدني الدولي.
- ٢- تحث المجلس على أن يمنح درجة عالية من الأولوية في برنامج الأعمال الفنية، وفقاً لما ورد في القرار ٢٧-١٢، لتعجيل إعداد ونشر مواد إرشادية تحتوي على تدابير يمكن للدول المتعاقدة أن تطبقها، ولعقد أو الترتيب لعقد ندوات أو حلقات دراسية حسب الضرورة لمساعدة الدول المتعاقدة ونشر الوعي فيها بشأن الحفاظ على أماكن العمل في مجال الطيران المدني خالية من التهديد الذي تشكله إساءة استعمال العقاقير.
- ٣- تطلب إلى المجلس أن يواصل جهوده لرصد:
 - أ) وجود وتزايد التهديد الذي تشكله إساءة استعمال العقاقير على سلامة الطيران المدني الدولي.
 - ب) جهود الدول المتعاقدة في تنفيذ التدابير الوقائية.
- ٤- وتطلب إلى المجلس أن يقدم تقريراً عن تنفيذ هذا القرار إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية.

القرار ٣٣-١٢: مواءمة برامج الفحص الخاصة بالمخدرات والكحول

لما كانت الإيكاو تؤدي وظائفها بكفاءة وفعالية على مر ٥٠ عاماً وفقاً لاتفاقية الطيران المدني الدولي. ولما كانت الأهداف الرئيسية للمنظمة والواردة في المادة ٤٤ من اتفاقية شيكاغو ووظائف المجلس الواردة في المادة ٥٤ والمادة ٥٥ لا تزال ذات أهمية قصوى. وبما أنه تم التعبير عن التقدير للتقدم الذي أحرزه المجلس والأمين العام بشأن منع الاستعمال الخطر للمواد المؤثرة في العقل من قبل الموظفين في وظائف مرتبطة بالسلامة في قطاع الطيران. وبما أنه لا تزال توجد حاجة للتوصل إلى سياسة توائم التنفيذ من قبل السلطات الوطنية المعنية بإصدار الأنظمة المتعلقة بمنع إساءة استعمال الكحول والمخدرات من قبل الموظفين بقطاع مرتبط بالسلامة في مجال الطيران وتطبيقها.

ولما كانت المنظمة تواجه تحديات جديدة وسريعة التطور ذات طبيعة تكنولوجية واقتصادية واجتماعية وقانونية.

ولما كانت مواجهة هذه التحديات تؤثر على سلامة الطيران المدني الدولي.

ولما كانت هناك حاجة إلى قيام الإيكاو بالتصدي بفاعلية لتلك التحديات.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تكلف المجلس باستعراض الإرشادات الحالية لإدخال تحسينات عليها ترمي إلى مساعدة الدول على إعداد برامج متوائمة لمنع الاستعمال وبرامج للفحص.
- ٢- تكلف المجلس بدراسة المسائل وإعداد الأحكام اللازمة لإصدارها عن الإيكاو لتحقيق التوافق بين برامج الدول المتعاقدة للفحص الخاص بالمواد المؤثرة في العقل والتطبيق من قبل الدول المتعاقدة على إساءة استعمال الكحول والمخدرات من قبل بعض الموظفين العاملين في مراكز حساسة مرتبطة بالسلامة.
- ٣- تشجع الدول المتعاقدة على تعزيز التوافق فيما يتعلق ببرامجها الخاصة بالمنع والفحص.

القرار ٣٨-٨: الكفاءة في اللغة الانجليزية المستخدمة في الاتصالات الهاتفية اللاسلكية

لما كانت الايكاو قد وضعت لمنع وقوع الحوادث، أحكاما للكفاءة اللغوية لضمان إتقان مسؤولي الحركة الجوية والطيارين وفهمهم للغة الإنجليزية واستخدامهم لها في اتصالات الهاتف اللاسلكي، تشمل شروط وجوب توفر اللغة الإنجليزية بناء على الطلب في جميع المحطات الأرضية التي تخدم مطارات ومسارات جوية معينة تستخدمها الخطوط الجوية الدولية.

وإذ تدرك أن أحكام الكفاءة اللغوية تعزز الشرط الذي وضعته الايكاو باستخدام مصطلحات قياسية في جميع الحالات التي حددت لها.

وإذ تدرك أن الدول الأعضاء قد بذلت جهودا كبيرة للامتثال لشروط أحكام الكفاءة اللغوية.

وإذ تدرك أن بعض الدول الأعضاء تواجه صعوبات جمة في تنفيذ شروط الكفاءة اللغوية بما في ذلك إنشاء قدرات التدريب والاختبار اللغوية.

وإذ تدرك أنه بموجب المادة الثامنة والثلاثين من اتفاقية شيكاغو، فإن على أي دولة أعضاء يتعذر عليها عمليا الامتثال في كل الوجهه لأي من القواعد القياسية أو الإجراءات الدولية، أن تبلغ فوراً منظمة الطيران المدني الدولي بذلك.

ولما كان يجب، بموجب المادة التاسعة والثلاثين ب) من اتفاقية شيكاغو، على أي شخص لديه رخصة ولكنه لا يستوفي تماما الشروط المفروضة في القاعدة القياسية الدولية فيما يتعلق بدرجة الرخصة أو الشهادة التي يحملها، يجب أن يدون على رخصته أو في ملحق لها بيان كامل بتفاصيل عدم استيفائه لهذه الشروط.

ولما كان بموجب المادة الأربعين من اتفاقية شيكاغو لا يجوز لأي عضو في طاقم الطائرة ممن لديهم شهادات أو رخص معتمدة على هذا النحو أن يشترك في الملاحة الدولية، إلا إذا كان ذلك بإذن من الدولة أو الدول التي يدخل أراضيها:

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحت الدول الأعضاء على استعمال مصطلحات الايكاو القياسية في جميع الحالات التي خصصت لها.

- ٢- وتطلب من المجلس مواصلة دعم الدول الأعضاء في تنفيذها لشروط الكفاءة اللغوية.
- ٣- وتشجع الدول الأعضاء على استخدام خدمة الايكو لاختبار اللغة الإنجليزية في مجال الطيران للتحقق من أدوات اختبار اللغة؛
- ٤- وتبحث الدول الأعضاء على استخدام أداة التدريب بعينات المخاطبة - بشروط الايكو والكفاءة اللغوية؛
- ٥- وتبحث الدول الأعضاء على مساعدة بعضها البعض في تنفيذها لشروط الكفاءة اللغوية؛
- ٦- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٧-١٠.

القرار ٣٩-١٣: استبدال الهالونات

إن الجمعية العمومية،

تسليماً بأهمية أجهزة إطفاء الحرائق لسلامة الطيران؛

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

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

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

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

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

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

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

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

تقرر ما يلي:

- ١- تحث الدول وقطاعات الطيران لديها على تكثيف إنتاج واستخدام بدائل الهالون المقبولة في أجهزة إطفاء الحرائق في مقصورات البضائع بالطائرات؛
- ٢- تحث الدول على تحديد ورصد نوعية الهالونات لضمان استمرار الإمداد بهالونات ذات نوعية جيدة لقطاع الطيران المدني لديها؛

- ٣- **تشجع** الإيكاو على مواصلة التعاون مع فريق عمل حماية أجهزة الطائرات من الحرائق وأمانة الأوزون لدى برنامج الأمم المتحدة للبيئة من خلال اللجنة الفنية لبدائل الهالون التابعة لفريق الخبراء المعني بالتقييم التكنولوجي والاقتصادي بشأن موضوع بدائل الهالون في الطيران المدني؛
- ٤- **تشجع** الدول على التعاون مع اتحاد قطاع الطيران فيما يتعلق بالاستخدام في المحركات ووحدات القدرة الثانوية وفريق العمل المعني باستبدال الهالونات في مقصورة البضائع والذي أنشأه المجلس التنسيق الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء .
- ٥- **تشجع** الدول على دعم التدابير الرامية إلى بلوغ الحد الأدنى في خفض انبعاثات الهالونات غير الضرورية التي تحدث في غياب أي حدث ناجم عن اندلاع نيران تهدد السلامة وعلى ضمان تحسين إدارة احتياطي الهالونات الموجود وصونه.
- ٦- **تكلف** المجلس بمنح تفويض باستبدال الهالون في نظم إخماد حرائق مقصورات البضائع المستخدمة على متن الطائرات، والتي سيُقدم طلب ترخيص طرازها بعد التاريخ المحدد في الإطار الزمني لعام ٢٠٢٤؛
- ٧- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٨-٩.

القرار ٣٩-٢٩: الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران

إن الجمعية العمومية:

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

وتُقر بأنه من أجل تلبية الاحتياجات المتنامية للطيران وضمان التشغيل الآمن والفعال لشبكة النقل الجوي، ثمة حاجة إلى مهنيين مؤهلين وكفاء في مجال الطيران؛ وكذلك تنوع القوى العاملة في مجال الطيران؛

وترى أنه، لتلبية الاحتياجات الحالية والمقبلة من الموارد البشرية، من المهم للدول وقطاع الطيران إشراك الجيل القادم من مهنيي الطيران؛

وتشير إلى أن الشراكات بين الحكومات والمنظمات الإقليمية وقطاع الطيران والمنظمات التعليمية تتسم بالأهمية لاجتذاب الجيل القادم من مهنيي الطيران وتعليمهم والاحتفاظ بهم؛ مع مراعاة المساواة بين الجنسين؛

تقرر ما يلي:

- ١- **تحث** الدول الأعضاء على العمل مع مجتمع الطيران لتحديد احتياجاتها من الموارد البشرية الطويلة الأجل ووضع استراتيجيات لاجتذاب مهنيي الطيران وتعليمهم والاحتفاظ بهم في هذا القطاع؛ مع مراعاة المساواة بين الجنسين؛
- ٢- **تشجع** سلطات الطيران المدني على التواصل مع الهيئات التعليمية الحكومية والعُملالية وشبكة برنامج تدريب المتقدم (TPP) وقطاع الطيران لوضع استراتيجيات للترويج للطيران وتنمية قدرات مهنيي الطيران والحفاظ عليهم داخل الدول؛
- ٣- **تشجع** الدول الأعضاء على تسهيل الإجراءات الإدارية لإتاحة المجال أمام تدفق المهنيين بحرية عبر الحدود، وذلك من خلال الإرشادات وممارسات التقييم المتفق عليها دولياً من أجل الاعتراف المتبادل بالمؤهلات والتراخيص؛
- ٤- **تكلف** المجلس بأن يضمن أن تواصل الإيكاو اضطلاعها بدور قيادي في تيسير التواصل والتعاون مع الدول وقطاع الطيران للمساعدة في تحديد التنبؤات ووضع الاستراتيجيات وتبادل أفضل الممارسات وتخطيط الأدوات القياسية والمبادئ التوجيهية، وذلك لإشراك وتنقيف الجيل القادم من مهنيي الطيران؛

- ٥- **تشجيع** الدول الأعضاء على الترويج لاتباع أفضل الممارسات التي تركز على تلبية الاحتياجات وتحقيق القيم الخاصة بالجيل القادم من مهنيي الطيران لضمان إنتاجية العاملين وأدائهم وتوظيفهم والاحتفاظ بهم وسلامتهم؛
- ٦- **تشجيع** الدول الأعضاء والمنظمات الدولية والإقليمية والمؤسسات الأكاديمية وقطاع الطيران على دعم برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران كواحد من العناصر الأساسية لبناء القدرات، وذلك من خلال توفير الخبرات الفنية والإرشادات والموارد (البشرية والمالية وغيرها) للمساعدة على تحقيق أهداف البرنامج.

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

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

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

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

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

٤- **مناشدة الدول من أجل ما يلي:**

(أ) تشجيع تنفيذ رابطات التعلّم والتنمية في مجال الطيران؛

(ب) تبني شراكات بشأن المسائل المتصلة بالتدريب والتعلّم من خلال التعاون وتبادل المعارف على الصعيد الإقليمي، ويشمل ذلك، على سبيل المثال لا الحصر، تبادل المتاح من موارد التدريب والمدربين ومصممي المناهج التدريبية وأدوات الدورات التدريبية وإعداد قائمة بخبراء التدريب على الطيران.

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

الممارسات المرتبطة بذلك

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

(أ) تحليل البيانات لتحديد الاحتياجات الوظيفية والأداء البشري المتوقع والأولويات والاحتياجات؛

(ب) تحديد الاحتياجات التدريبية اللازمة من أجل تنفيذ أحكام الإيكاو؛

(ج) نهج التدريب القائم على الكفاءة.

القرار ٣٨-١٠: الاعتراف بالموافقة على أجهزة التدريب على الطيران بالمحاكاة

حيث أنّ الإيكاو قد نشرت الوثيقة Doc 9625 - دليل معايير تأهيل أجهزة محاكاة الطيران المستخدمة لأغراض التدريب، المجلد الأول - الطائرات، (الطبعة الثالثة) والمجلد الثاني - المروحيات، (الطبعة الأولى) لتوفير وسيلة لسلطات الدول الأخرى لقبول، دون القيام بتقييمات متكررة، المؤهلات التي تمنحها الدولة التي أجرت التقييمات الأولية والمتكررة لجهاز التدريب على الطيران بالمحاكاة؛ وإدراكاً بأنّه على الرغم من وجود آلية متفق عليها دولياً للتنسيق المنصوص عليه في الوثيقة Doc 9625، يعزّز غياب الاعتراف بمؤهلات أجهزة التدريب على الطيران بالمحاكاة عمليات التقييم المتعددة ويتسبّب بتكاليف مرتفعة للدول وللصناعة؛ وإذ تدرك أن هناك تقدماً بطيئاً نحو تنفيذ نظم للتعرف على الموافقة على أجهزة التدريب على الطيران بالمحاكاة بناء على التوجيهات الواردة في الوثيقة Doc 9625؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تحت الدول الأعضاء على وضع نظم للاعتراف بالموافقة على أجهزة التدريب على الطيران بالمحاكاة بناء على التوجيهات المتوفرة باستخدام الوثيقة Doc 9625؛

٢- **تطلب من المجلس مواصلة الدعم للدول الأعضاء في إنشاء نظم للاعتراف بالموافقة على أجهزة التدريب على الطيران بالمحاكاة؛ و**

٣- تحت الدول الأعضاء على مساعدة بعضها البعض في إنشاء نظم للاعتراف بالموافقة على أجهزة التدريب على الطيران بالمحاكاة.

القرار ٤٠-٤: المرفق (ج): شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الكفاءة وإجازات طواقم قيادة الطائرات

القرار ٤٠-٤: المرفق (د): موظفو الطيران المؤهلون والأكفاء

التحقيق في حوادث الطائرات

القرار ٤٠-٤: المرفق (ن): التعاون بين الدول الأعضاء على التحقيق في بعض حوادث الطائرات

القرار ٤٠-٤: المرفق (س): الأداء البشري

القرار ٣٦-١٠: تحسين سبل تفادي الحوادث في الطيران المدني

القرار ٤٠-٢: حماية بعض سجلات الحوادث والوقائع

وحدات القياس

القرار ٤٠-٤: البيان الموحد بسياسات الايكاء المستمرة وممارساتها التي تخص الملاحة الجوية

التسهيلات والخدمات الأرضية والعاملون الأرضيون

القرار ٤٠-٤: المرفق (ز): عيين حدود المجالات الجوية لخدمات الحركة الجوية

القرار ٤٠-٤: المرفق (ح): توفير خدمات البحث والإنقاذ

القرار ٤٠-٤: المرفق (ط): التنسيق والتعاون بين الحركة الجوية المدنية والحركة الجوية العسكرية

القرار ٤٠-٤: المرفق (ي): توفير المطارات الملائمة

القرار ٤٠-٤: المرفق (ك): شروط ملائمة لتوظيف العاملين الأرضيين في الطيران

القرار ٢٧-١١: الازدحام في المطارات وفي الفضاء الجوي

القرار ٣٨-٨: الكفاءة في اللغة الانجليزية المستخدمة في الاتصالات الهاتفية اللاسلكية

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

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

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

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

إن الجمعية العمومية:

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

الإجراءات الفنية ضد أفعال التدخل غير المشروع

القرار ٢٢-٥: تخريب وتدمير طائرة مدنية كوبية أثناء طيرانها في رحلة منتظمة في منطقة الكاريبي مما نتج عنه فقدان ٧٣ من الركاب وأفراد الطاقم

القرار ٤٠-١١: البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران

القرار ٢٧-١٢: دور الإيكاو في القضاء على النقل غير المشروع
للعقاقير المخدرة بطريق الجو

الباب الثالث — النقل الجوي

سياسات النقل الجوي المستمرة

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 الشوكية 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- تحت الدول الأعضاء على مراعاة هذه السياسات وتجديدها التي يعدها المجلس والأمين العام في وثائق الإيكاو الخاصة بهذا الشأن؛
- ٣- تحت الدول الأعضاء على أن تبذل كل جهد للوفاء بالتزاماتها الناشئة عن اتفاقية شيكاغو وقرارات الجمعية العمومية، وأن تدعم كذلك نشاط المنظمة في مجال النقل الجوي، وأن تقدم على وجه الخصوص الإحصاءات والمعلومات الأخرى الكاملة والموقوتة التي تطلبها المنظمة لأعمالها في مجال النقل الجوي؛
- ٤- تحت الدول الأعضاء في وظائفها التنظيمية على أن تراعي السياسات والمواد الإرشادية التي وضعتها الإيكاو بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي، مثل تلك السياسات والمواد الإرشادية الواردة في الوثيقة Doc 9587، بعنوان "السياسات والمواد الإرشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي"؛
- ٥- تطلب إلى المجلس إعطاء أهمية خاصة للتحدي المرتبط بتمويل تطوير البنى الأساسية والقدرات في مجال الطيران، بما يتناسب مع مستوى توقّعات نمو الحركة وخاصة في البلدان النامية؛
- ٦- تطلب إلى المجلس أن يستشير بأنسب الوسائل في كل المسائل المتصلة بالنقل الجوي خبراء يمثلون الدول الأعضاء إذا رأى ذلك مفيداً لعمله في هذا الشأن، بما في ذلك إنشاء فرق من الخبراء المؤهلين أو مجموعات دراسة تابعة للأمانة العامة من هؤلاء الخبراء المؤهلين الذين سيجتمعون أو يعملون بالمراسلة ويقدمون بعد ذلك تقاريرهم إلى لجنة النقل الجوي؛ وذلك وفقاً للوثيقة "توجيهات لأفرقة خبراء لجنة النقل الجوي ولجنة أمن الطيران" (Doc 9482)؛
- ٧- تطلب إلى المجلس أن يعقد مؤتمرات أو اجتماعات عالمية يستطيع جميع الدول الأعضاء أن تشارك فيها، باعتبارها الوسيلة الرئيسية 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 بصددتها؛
- 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، والتناقص، والتعاون، قد ساعدت على أفضل نحو النقل الجوي الدولي وما زالت تشكل أساس تطوره المستقبلي وتساهم فيه؛

ولما كان تعدد الأطراف إلى أقصى حد ممكن لتحرير النقل الجوي الدولي، وخاصة تبادل الحقوق التجارية، بما في ذلك حقوق النقل، على المستوى المتعدد الأطراف لا يزال يمثل واحداً من أهداف المنظمة؛

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

ولما كانت الحاجة تقضي بالتكيف مع البيئة التنظيمية والتشغيلية 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 أزمة عند الحد الأدنى وأن تتواءم مع الأحكام المنصوص عليها في اتفاقات الخدمات الجوية؛

ولما كانت هناك حاجة إلى إرساء مزيد من الفهم للتحديات والمزايا المرتبطين بتحرير فتح الأسواق، من منظوري خدمات الركاب والشحن معاً؛

ولما كان توفير خدمات النقل الجوي 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 تخصّ معدات الطائرات. وغيره من وثائق الإيكاو التي تحكم النقل الجوي يُسهل ويساهم في تحقيق أهداف المنظمة؛

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

ولما كانت المناقشات التي دارت بين أعضاء فريق خبراء تنظيم النقل الجوي تشير إلى تأييد واسع النطاق لدراسة الجوانب الاقتصادية والتنظيمية للعمليات الدولية للطائرات غير المأهولة نظراً لتزايد العمليات العالمية للطائرات غير المأهولة.

فإن الجمعية العمومية:

١- **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 فضلاً عن المبادئ المتعلقة بتدابير الضمانات الرامية إلى ضمان المشاركة الدائمة والفعالة لجميع الدول في، بما في ذلك مبدأ إيلاء عناية خاصة لمصالح واحتياجات البلدان النامية؛

٣- **تحث** الدول الأعضاء على أن تتفادى اتخاذ إجراءات أحادية قد تؤثر سلباً على النمو المنتظم والمستدام 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 وفقاً 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 والحوجز التي تحول دون فتح الأسواق، بحيث يمكن إيلاء 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 مُحدّد 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 للأزمات 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 دولاً نامية كثيرة من تكافؤ الفرص العادلة لتشغيل الخطوط الجوية الدولية والحصول منها على الفوائد المثلى؛

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

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

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

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

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

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

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

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

٦- تطلب إلى المجلس أن 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 مجحفة داخل القطاع بالإضافة إلى أنها قد تكون غير متوافقة مع المبادئ الأساسية لاتفاقية شيكاغو ومع التطوير المنتظم والمتناسق للنقل الجوي؛

ولما كان أحد المبادئ الرئيسية التي أوصت بها فرقة عمل المجلس لإنعاش قطاع الطيران من أجل إعادة تشغيل قطاع الطيران العالمي وتعافيه من الأثر الكارثي لجائحة فيروس كورونا على نحو يكفل السلامة والأمن والاستدامة 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 الإيكاو قد عملت بنشاط لكي يتحسن فهم جميع الأطراف المعنية لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي وللرسالة والدور اللذين تتفرد بهما الإيكاو في مجال النقل الجوي الدولي.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تؤكد من جديد أن من الضروري أن تستطلع المنظمة الترتيبات التنظيمية المستقبلية وأن تضع التوصيات والمقترحات اللازمة للتصدي للتحديات التي تواجه النقل الجوي الدولي، استجابة للتغيرات الداخلية والخارجية التي تؤثر فيه؛
- ٢- تسلّم بأن تلك الترتيبات ينبغي أن تهيئ البيئة اللازمة لتطور النقل الجوي الدولي واستمرار ازدهاره على نحو يتسم بالانتظام والاستقرار والكفاءة والاقتصاد بدون تقويض السلامة والأمن، وضمان مصالح جميع الدول الأعضاء ومشاركتها الفعالة والمستدامة في النقل الجوي الدولي؛

- ٣- **تؤكد** من جديد على الدور القيادي 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 عقدتها بموجب الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات؛
- ٥- **تطلب من** منظمة التجارة العالمية والدول الأعضاء والمراقبين فيها إيلاء الاهتمام الواجب لما يلي:
- (أ) الهياكل والترتيبات التنظيمية الخاصة بالنقل الجوي الدولي والتحرير الذي يجري على المستوى الثنائي والإقليمي الفرعي؛
- (ب) مسؤولية الإيكاف الدستورية عن النقل الجوي الدولي، وخاصة مسؤوليتها عن سلامته وأمنه؛
- (ج) سياسة الإيكاف 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 الإيكاف 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 بأنواع 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 المؤخدة المتعلقة بفرض الضرائب ونشرها في إضافة ملحقة بالوثيقة رقم Doc 8632، مع مواصلة تحديثها.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحت 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- تحت الدول الأعضاء على تحاشي الازدواج الضريبي في مجال النقل الجوي؛
- ٣- تحت الدول الأعضاء على تزويد الإيكاو بالمعلومات التي تطلبها عن مدى تنفيذها للقرارات المؤخدة المتعلقة بفرض الضرائب من أجل تحديث الإضافة الملحقة بالوثيقة رقم Doc 8632؛
- ٤- تطلب إلى المجلس يواصل الترويج لسياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب ورصد التطورات وتحديث سياساتها وإضافة الملحقة بالوثيقة رقم Doc 8632، كلما لزم الأمر ذلك.

المرفق (ج)

اقتصادات خدمات المطارات والملاحة الجوية

القسم الأول: سياسة فرض الرسوم

لما كانت المادة (١٥) من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" قد حددت أساس فرض رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية والإعلان عنها؛

ولما كانت "سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي" على النحو الوارد في الوثيقة Doc 9082 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 بأكملها 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 الانقاع الأمنية معقولة وفعالة من حيث التكلفة وتعزز التنسيق على المستوى العالمي؛

٧- **تحت** الدول الأعضاء على التعاون على استرداد تكاليف مرافق وخدمات الملاحة الجوية متعددة الجنسيات والنظر في استخدام الإرشادات المرتبطة بسياسات الإيكاو بشأن تخصيص تكاليف "النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية" (GNSS)؛

٨- **تحت** الدول الأعضاء على تحقيق التوازن المناسب بين مُقَدِّمي الخدمات والمستفيدين منها عند تنفيذ التدابير الاقتصادية والمالية في أوقات الأزمات، بما في ذلك مراجعة الرسوم، من خلال التشاور الفعّال 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 وطيد 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 ملائمة 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 والتفويض 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 توقّعات 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 ومُقدِّمي خدمات الملاحة الجوية، والآثار المتوسطة والطويلة الأجل على التمويل من أجل تطوير البنية الأساسية للطيران؛

وإذ تشير إلى أن "إعلان إطار 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- **تشجع** الدول الأعضاء على النظر في إنشاء كيانات مستقلة لتشغيل المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية، مع مراعاة الاستفادة الاقتصادية ومصالح المستخدمين والأطراف المعنية الأخرى؛
- ٣- **تحث** الدول الأعضاء، على إنشاء النظم الإدارية، على سبيل المثال، إنشاء الأطر المؤسسية والقانونية والتنظيمية التمكينية، واتباع نهج يستند إلى البيانات، وإقامة التعاون واتخاذ القرارات المتوافقة بين سلطات النقل وغيرها من الوزارات المكلفة بالمجالات ذات الصلة بالموضوع، والتي يمكن أن تشكل دافعاً لتحفيز الاستثمار في البنى الأساسية في مجال الطيران؛
- ٤- **تحث** الدول الأعضاء على وضع برامج وخطط وطنية و/أو إقليمية للبنى الأساسية في مجال الطيران، والتي ينبغي مواءمتها ودمجها مع التطوير المتوازن بشكل مناسب لوسائل النقل، وربطها بالأطر والاستراتيجيات الإنمائية الوطنية و/أو الإقليمية، وتنسيقها مع الأطر الاقتصادية والمالية الدولية؛
- ٥- **تشجع** الدول الأعضاء على تهيئة مناخ يتسم بالشفافية والاستقرار ويمكن التنبؤ به في مجال الاستثمار لدعم تطوير البنى الأساسية للطيران، على سبيل المثال، من خلال إشراك الجهات المعنية، وتنويع مصادر التمويل وتصعيد دور القطاع الخاص، بما في ذلك من خلال الاستثمار الخاص، وإصلاح الأعمال التجارية، واتخاذ مبادرات التمويل الخاص، وإقامة الشراكات بين القطاعين العام والخاص ومختلف خطط الحوافز؛
- ٦- **تشجع** الدول الأعضاء على النظر في مدى ملاءمة 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 نُظم 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 إطار 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 وتميمته 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 أيضا شروطا لبيانات وإحصاءات عمليات الخطوط الجوية الداخلية والمطارات الدولية وتجهيزات الطرق الدولية، طبقا للمادتين (٥٤) و(٥٥) من اتفاقية شيكاغو؛

ولما كان المجلس قد أعد 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 الموضوعة لها؛

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

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

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

وتسلّم 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؛

وتسلّم 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- تحت 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 والتفديز؛

٣- تطلب إلى المجلس أن يدعو الخبراء الوطنيين في مختلف التخصصات المطلوبة حسب الاقتضاء ليدرّسوا بصفة منتظمة البيانات والإحصاءات، بما فيها البيانات الضخمة، التي تجمعها الإيكاو، وذلك لتلبية احتياجات المنظمة ودولها الأعضاء لتلبية 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 مستنيرة من جانب الدول؛
- (د) وأن ينشر ويتبادل مع الدول الأعضاء بيانات الطيران ذات الاهتمام المشترك في مجال النقل الجوي وفقاً للمبادئ والأحكام الواردة في الاتفاقية وفي القرارات ذات الصلة الصادرة عن المنظمة.

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 تسلّم 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؛

وإذ تسلّم بالحاجة 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 الإيكاو لتكاليف إيرادات النقل الجوي الدولي، قد شجعت على الحياد وأفضت إلى نظام أكثر إنصافاً لتقاسم إيرادات شركات الطيران؛

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

ولما 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 يحلل 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 إعداد دراسة جدوى 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- **تكلف الأمين العام** بأن تزود الاتحاد البريدي العالمي بناء على طلبه وعلى النحو المنصوص عليه في ترتيبات التعاون ذات الصلة بين الاتحاد البريدي العالمي والإيكاو بالمعلومات الوقائية الجاهزة؛

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

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

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

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

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

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 محل 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 اعتمدها الجمعية العامة للأمم المتحدة في شهر ديسمبر ٢٠٠٦، قد دخلت حيز النفاذ في ٣/٥/٢٠٠٨؛

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

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

ولما كان اعتبار النقل الجوي متاح 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 والطاقم الجوي؛

ولما كانت وثائق السفر المقروءة آلياً تسمح أيضاً بإقامة التعاون الرفيع المستوى بين الدول من أجل تعزيز مكافحة غش الجوازات، بما في ذلك تزييف أو تزوير الجوازات ومنع المحتالين من استخدام جوازات صالحة، واستخدام الجوازات المنتهية الصلاحية أو 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 تُسَلَّم 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 تُذَكَّر بالإعلان الصادر عن المؤتمر الرفيع المستوى بشأن أمن الطيران، المنعقد في مونتريال في يومي ٢٩ و ٣٠/١١/٢٠١٨، والاستنتاجات والتوصيات التي خرج بها المؤتمر فيما يتعلق بإدارة مراقبة الحدود.

فإن الجمعية العمومية:

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

- ٢- **تطلب** من الدول الأعضاء تنفيذ تدابير تعاونية منسقة ومقبولة على المستويين العالمي والإقليمي، إلى الحد المستطاع، بحيث تراعى فيها مختلف الظروف والسياسات الوطنية في الدول دون أن تفرض عليها أعباء اقتصادية إضافية أو تتال من سلامة الطيران المدني وتسهيلاته، وذلك تيسيراً لتعافي حركة السفر الجوي للركاب ونموها المستدام؛
- ٣- **تحت** الدول الأعضاء على 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 يتكامل 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 أن المواد الإرشادية ذات الصلة مواكبة للتطورات وملبية لاحتياجات الدول الأعضاء؛
- ٧- **تطلب** إلى المجلس أن يضمن التوافق والتكامل بين أحكام الملحق التاسع - "التسهيلات" المرتبطة بإدارة مراقبة الحدود والملحق السابع عشر - "أمن الطيران"؛
- ٨- **تحت** الدول الأعضاء على إيلاء الاهتمام الواجب بالمواد الإرشادية وأفضل الممارسات الحالية بشأن الاستدلال على الطريق ووضع اللافقات بما في ذلك الوثيقة Doc 9636 - "الإشارات الدولية لإرشاد الأشخاص في المطارات والمحطات البحرية"، بقدر ما تظل أحكامها منطبقة؛
- ٩- **تحت** الدول الأعضاء على ضمان أن جميع الوكالات والفروع التي تضطلع بدور في تنفيذ القواعد القياسية والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع - التسهيلات، بما في ذلك سلطات الطيران المدني وسلطات الهجرة والجمارك والصحة والحجر الصحي وسلطات إصدار وثائق السفر ومراقبة الحركة الجوية وسلطات إنفاذ القانون وسلطات البريد والشرطة على الحدود والسلطات المعنية بالشؤون الخارجية، تُمنح حق الوصول على النحو المناسب إلى النظام الإلكتروني للإبلاغ عن الاختلافات (EFOD)، وذلك من أجل استيفاء بشكل كامل قائمة الامتثال التي ينص عليها الملحق التاسع؛
- ١٠- **تحت** المجلس على ضمان اعتبار برنامج التسهيلات بوصفه أمراً يحظى بأعلى درجات الأولوية وتوفير الموارد المناسبة له من جانب الإيكاو ودولها الأعضاء؛
- ١١- **تحت** جميع الدول الأعضاء على مواصلة توفير الدعم المالي لنشاطات المنظمة في مجال التسهيلات من خلال الإسهامات الطوعية شكل موارد بشرية ومالية تتخطى تلك المحددة في ميزانية البرنامج العادي؛
- ١٢- **وإذ تقرّ** بالدور الريادي للإيكاو في مجال نشاطات التسهيلات، تطلب إلى المجلس والأمين العام أن يضمنوا 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 الإيكو 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 الإيكو في الوثيقة (Doc 9303) "وثائق السفر المقروءة آلياً"؛
- ج) الإجراءات والبروتوكولات الخاصة بإصدار الوثائق من قبل السلطات المختصة إلى الأشخاص المصرح لهم، والضوابط للتصدي لحالات السرقة والتلاعب والفقدان؛
- د) نظم وأدوات التفتيش من أجل ضمان كفاءة وأمن عملية قراءة وثائق السفر المقروءة آلياً والتحقق منها على الحدود، بما في ذلك استخدام دليل المفاتيح العامة (PKD) للإيكو؛
- هـ) تطبيقات قابلة للتشغيل البيني 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 الإيكو لتحديد هوية المسافرين توفر الإطار العام لتحقيق أقصى المنافع من وثائق السفر ومراقبة الحدود وذلك عبر الجمع بين عناصر إدارة شؤون هوية المسافرين؛

ولما كانت الدول الأعضاء في الأمم المتحدة قد قررت، بموجب القرار ١/٧٠ الذي اعتمد في ٢٥/٩/٢٠١٥ اعتماد خطة أعمال التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ التي تشمل مجموعة تتكون من ١٧ هدفاً من أهداف التنمية المستدامة استناداً إلى ١٦٩ غاية، علماً بأن الغاية 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 (٢٠١٤) و ٢٣٩٦ (٢٠١٧) و ٢٤٨٢ (٢٠١٩)، بأنه يجب أن تمنح الدول كافة حركة الإرهابيين أو المجموعات الإرهابية من خلال مراقبة فعالة على الحدود وعلى إصدار وثائق الهوية ووثائق السفر، ومن خلال تدابير لمنع تزيف هذه الوثائق أو تزويرها أو استخدامها بطرق احتيالية؛

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

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

٢- **تحثّ الدول الأعضاء على تنفيذ الإجراءات والأدوات الصارمة للحفاظ على سلامة وأمن مستندات الهوية الأساسية، لاسيما من خلال تطبيق مبادئ دليل إثبات الهوية، مثل ضمان أن صاحب الهوية موجود وأنه ما زال على قيد الحياة، 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 توقيعاتها الإلكترونية والتحقق من صلاحيتها؛
- ٥- **تطلب** إلى المجلس أن يكلف الأمين العام بالمواظبة على تحديث خارطة الطريق لتنفيذ استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين، وذلك من أجل مساعدة الدول الأعضاء على تحديد هوية الأفراد بذاتهم، وتعزيز أمن وسلامة وثائق السفر الخاصة بهم وعمليات مراقبة الحدود؛
- ٦- **تطلب** إلى الدول الأعضاء أن تكثف جهودها للمحافظة على أمن وسلامة وثائق السفر الخاصة بها وعمليات مراقبة الحدود وأن تساعد بعضها بعضاً في هذه المسائل؛
- ٧- **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 ودليل الإيكاو 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- تحت جميع الدول الأعضاء على الانضمام إلى دليل المفاتيح العامة للإيكاو وتحميل المعلومات اللازمة المتاحة لديها إلى الدليل واستخدام المعلومات المتاحة من جميع الدول في هذا الدليل للتحقق من سلامة وثائق السفر الإلكترونية المقروءة آلياً في عمليات مراقبة الحدود؛
- ٢٠- تحت الدول الأعضاء - إن لم تقم بذلك بعد - على الإسراع في الإبلاغ بالبيانات الدقيقة بشأن وثائق السفر المسروقة والمفقودة والملغاة الصادرة عنها إلى الإنترنت 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 الإنترنت لوثائق السفر المسروقة والمفقودة (SLTD)؛
- ٢٢- تحت الدول الأعضاء على أن تنشئ آليات تتسم بالفعالية والكفاءة بهدف تنفيذ عمليات إيداع البيانات في قاعدة بيانات وثائق السفر المسروقة والمفقودة (SLTD) وعمليات استخراج المعلومات منها؛
- ٢٣- تحت 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 سلباً 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 وأسرههم، والتوصية بأن يقوم مشغلو الطائرات والمطارات بوضع الخطط الملائمة لتقديم المساعدة الفعالة وفي الوقت المناسب لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم؛
- وبما أن التعاون بين الدول الأعضاء والأطراف الوطنية والإقليمية والدولية والجهات المعنية الأخرى المهمة بالمسائل المتعلقة بالاتجار غير المشروع في الأحياء البرية كان مفيداً لإجراءات مكافحة الاتجار غير المشروع في الأحياء البرية،

فإن الجمعية العمومية:

- ١- 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 الإيكاو لتحديد هوية المسافرين؛
- ٤- تحثّ الدول الأعضاء على أن تشجع برامج ولجان التسهيلات الوطنية أو برامج ولجان التسهيلات الأخرى على دراسة مشاكل التسهيلات، وأن تتسق نتائج هذه الدراسات مع النتائج التي توصلت إليها الدول الأعضاء الأخرى التي ترتبط معها بصلات في مجال الطيران؛
- ٥- تحثّ الدول الأعضاء المتجاورة والمتاخمة على أن تتشاور فيما بينها بشأن المشاكل المشتركة التي قد تجابهها في مجال التسهيلات، كلما تبيّن 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- تحثّ الدول الأعضاء على أن تدعو مشغلي الطائرات والمطارات واتحاداتهم إلى المشاركة في النظم الإلكترونية لتبادل البيانات، وذلك لتحقيق أعلى مستويات الكفاءة في معالجة البضائع في المطارات الدولية؛

- ٨- **تحت** الدول الأعضاء على أن تنفذ أحكام الملحق التاسع لتيسير تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم، بما في ذلك ما يضمن أن يعد مشغلو الطائرات والمطارات الخطط الملزمة لتقديم المساعدة في الوقت المناسب لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم، مع الاعتراف بأنه يمكن أن تشكل خطط مشغلي المطارات جزءاً من خطط الطوارئ الخاصة بالمطارات التي يلزم إعدادها بموجب أحكام الملحق الرابع عشر.
- ٩- **تحت** الدول الأعضاء ومشغلي الطائرات والمطارات على أن يبذلوا، بالتعاون مع المنظمات الدولية المهتمة، جميع الجهود الممكنة لتعجيل عمليات مناولة البضائع الجوية وتخليص إجراءاتها، وأن يضمنوا أمن سلسلة الإمدادات الدولية؛
- ١٠- **تدعو** الدول الأعضاء إلى النظر في تحديد وتعيين سلطات مختصة أو آليات تنسيق مناسبة للتسهيلات، والتأكد من إتاحة آليات التمويل المستدام والموارد البشرية المناسبة لها بهدف دعم تنفيذ الأحكام المتعلقة بالتسهيلات المنصوص عليها في الملحق التاسع وما يرتبط بها من أنشطة؛
- ١١- **تطلب** من الدول الأعضاء أن تصدق على بروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤ وأن تنفذه، وأن تنتظر في التوصيات الواردة في "دليل الإيكو بشأن الجوانب القانونية للركاب غير المنضبطين والمشغبين" (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 الرافعة والأجهزة الملزمة 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- **تحت** الدول الأعضاء على إجراء الحوار وإقامة التعاون بين الجهات الوطنية والإقليمية والدولية المعنية بمراقبة الحدود والأمن وذلك بشأن التزاماتها إزاء أحكام الملحق التاسع "التسهيلات" وقرارات مجلس الأمن في هذا الصدد؛
- ١٦- **تطلب** إلى الأمين العام أن يكفل استمرار الإيكو 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- **تحت** 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 الإيكو 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 الإيكو 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، يهيب كذلك بالدول الأعضاء والأمم المتحدة والكيانات الدولية والإقليمية ودون الإقليمية الأخرى أن توفر المساعدة الفنية والموارد وبناء القدرات إلى الدول الأعضاء من أجل تفعيل هذه القدرات، وعند الإمكان، يشجع الدول الأعضاء على تبادل بيانات سجل أسماء الركاب مع الدول الأعضاء المعنية أو ذات الصلة من أجل الكشف عن المقاتلين الإرهابيين الأجانب العائدين إلى بلدانهم الأصلية أو البلدان التي يحملون جنسيتها أو المسافرين أو المنقلين إلى بلد ثالث، مع التركيز على جميع الأفراد الذين حددتهم اللجنة المنشأة عملاً بالقرارات ١٢٦٧ (١٩٩٩) و ١٩٨٩ (٢٠١١) و ٢٢٥٣ (٢٠١٥).

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

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

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تحث** الدول الأعضاء على دعوة مشغلي الطائرات الذين يوفر خدمات النقل الجوي الدولية إلى المشاركة في نظم تبادل البيانات الإلكترونية عن طريق توفير معلومات مسبقة عن الركاب من أجل تحقيق أقصى مستويات الكفاءة في معالجة حركة المسافرين في المطارات الدولية؛
- ٢- **تحث** الدول الأعضاء، في استخدامها لنظم تبادل بيانات الركاب الإلكترونية، على ضمان أن تكون شروط بيانات الركاب مطابقة للقواعد القياسية الدولية التي تعتمد عليها 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 المقترحات 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- وتحت الدول الأعضاء، التي لم تقم بذلك بعد، على إعداد القدرات على جمع بيانات سجلات أسماء الركاب ومعالجتها وتحليلها وضمان أن هذه البيانات مستخدمة فقط من جانب السلطات الوطنية المختصة مع الاحترام الكامل لحقوق الإنسان والحريات الأساسية من أجل منع الجرائم الإرهابية وما يتصل بها من سفر الإرهابيين وكشفهما والتحقيق فيهما.

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 بروتوكولها 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 للنقد 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 والتنشيط التي تحد من وصول الأشخاص ذوي الإعاقة إلى البيئة المحيطة ووسائل النقل والمعلومات والاتصالات"؛

وإذ تلاحظ بقلق أنه على الرغم من هذه الموائيق 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 مفهومان ضروريان للنمو المستدام للطيران المدني الدولي؛

وإذ تسلم بالدور الجوهري لخدمات النقل الجوي وضرورة توفير المساواة في سبل الانتفاع بهذه الخدمات لجميع الركاب؛

وإذ تقر أيضاً بأن الرقمنة والابتكار يهيئان فرصاً مستحدثة، ويطرحان أيضاً تحديات جديدة، للأشخاص ذوي الإعاقة والقدرة المحدودة على الحركة وكبار السن من السكان؛

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

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن 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 الإيكاو الاضطلاع بدورها القيادي في مجال الاستدامة، بما في ذلك ضرورات الاستدامة الاجتماعية المتمثلة في الإدماج وتيسير سبل الوصول؛
- (ب) أن يضع استراتيجية وبرنامج عمل فعالين بشأن 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" تُقر 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 الإيكاو بالموارد المالية والعينية على السواء لضمان التنفيذ الناجح للتدابير المتفق 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 بروتوكول منع الاتجار في الأشخاص، وخاصة النساء والأطفال وقمعه والمعاقبة عليه، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية الذي اعتمدته الجمعية العامة للأمم المتحدة في نوفمبر ٢٠٠٠ ودخل حيز النفاذ في ٢٨/١/٢٠٠٤، يوفر إطاراً دولياً وصدقت عليه أغلبية البلدان؛

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

وحيث إن تدريب العاملين الذين يتعاملون مع الزبائن وغيرهم من العاملين في الطيران على كشف الحالات المشبوهة للاتجار 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 الاتجار 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 الاتجار 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 نقي 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 ٣٥-١٥: البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة
لوضع نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة
الجوية

القرار ٢٩-٣: التوافق العالمي للقواعد

القرار ٢٩-١٣: تحسين الإشراف على السلامة

القرار ٢٩-١٤: الرحلات التي تتم لأغراض إنسانية

القرار ١١-٢٧: الازدحام في المطارات وفي الفضاء الجوي

القرار ١٢-٢٧: دور الإيكاو في القضاء على النقل غير المشروع
للعقاقير المخدرة بطريق الجو

الباب الرابع — التمويل المشترك

القرار ٦٥-١: سياسة الدعم المشترك

تقرر:

١- أن تقدم المعونة المالية والفنية من خلال الايكاو من أجل تشجيع توفير تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية الوافية لتحقيق التشغيل الآمن والمنتظم والكفاء والاقتصادي للخطوط الجوية الدولية، وذلك بموجب الشروط الواردة في الفصل الخامس عشر من الاتفاقية، وفقا للمبادئ الأساسية والسياسة العامة المحددة في المرفق ١ بهذا القرار:

المرفق ١ بقرار الجمعية العمومية ٦٥-١

وضع سياسة عامة للايكاو بشأن الدعم المشترك لخدمات الملاحة الجوية بموجب شروط الفصل الخامس عشر من الاتفاقية

١- الغرض من المعونة المالية والفنية

يكون الغرض من المعونة المالية والفنية المقدمة من خلال الايكاو بموجب الشروط الواردة في الفصل الخامس عشر من الاتفاقية هو تشجيع توفير تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية الوافية لتحقيق التشغيل الآمن والمنتظم والكفاء والاقتصادي للخطوط الجوية الدولية في مناطق غير محددة السيادة، وفي أعالي البحار وفي أقاليم الدول التي لا تقدم التجهيزات والخدمات اللازمة.

تشمل تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية التي يجوز النص عليها ما يلي، على سبيل المثال وليس الحصر:

(١) المطارات والمساعدة الملاحية الأرضية

(٢) خدمة مراقبة الحركة الجوية

(٣) خدمة الأرصاد الجوية (الأنواء)

(٤) خدمة البحث والانقاذ

(٥) المواصلات السلكية واللاسلكية والمساعدات الملاحية اللاسلكية

ان المعونة المالية والفنية المقدمة من خلال الايكاو لا تستبعد بأي حال من الأحوال قيام الدول المتعاقدة باتخاذ اجراءات مشتركة لتقديم وتشغيل وصيانة تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية بدون اللجوء الى الايكاو.

٢- مصطلحات

لأغراض هذه الوثيقة:

الدولة "الطالبة" هي الدولة التي طلبت معونة مالية أو فنية إما بمبادرة خاصة منها وإما بناء على قرار من المجلس بموجب المادة ٦٩ من الاتفاقية.

الدولة "المدعومة" هي الدولة المتلقية لمعونة مالية أو فنية من خلال الايكاو.

الدولة "المهتمة" هي الدولة التي أعلنت، في رد منها على استفسار مقدم من الايكاو، عن استعدادها للنظر في الاشتراك في مشروع للدعم المشترك لأحد تجهيزات أو خدمات الملاحة الجوية.

الدولة "المساهمة" هي الدولة التي وافقت على المساهمة في مشروع للدعم المشترك.

٣- مبادئ أساسية

تقدم المعونة المالية والفنية وفقا للمبادئ الأساسية التالي ذكرها :

- ١-٣ يستند دائما تقديم المعونة المالية والفنية من خلال الايكاو الى اجراءات طوعية من جانب الدول المتعاقدة.
- ٢-٣ تكون منظمة الطيران المدني الدولي، من خلال مجلسها، الهيئة الدولية المسؤولة التي تقوم بتقييم مدى كفاية تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية القائمة، والوقوف على المتطلبات الاضافية اللازمة لتشغيل الخطوط الجوية الدولية، والمبادرة باتخاذ التدابير السريعة للوفاء بتلك المتطلبات.
- ٣-٣ تهدف المعونة المالية والفنية من خلال الايكاو الى توفير تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية الكافية فحسب، لتلبية متطلبات الخطوط الجوية الدولية وفقا للقواعد القياسية الموضوعية ومع الأخذ في الحسبان الممارسات الموصى بها من وقت لآخر بمقتضى الاتفاقية.
- ٤-٣ تكون الدولة المتعاقدة، وفقا للمادة ٢٨ من الاتفاقية، مسؤولة عن اقامة تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية داخل اقليمها. وعلى كل دولة متعاقدة أن تستنفذ كل الامكانيات لكي تعمل مباشرة على توفير تجهيزات وخدمات ملائمة للملاحة الجوية قبل التقدم بطلب الى الايكاو للحصول على المعونة.
- ٥-٣ تبادر الايكاو، عندما يطلب اليها ذلك، الى القيام بعمل جماعي نحو توفير التجهيزات والخدمات الضرورية في أعالي البحار، وفي المناطق غير محددة السيادة، وبصفة استثنائية في اقليم الدول غير المتعاقدة.
- ٦-٣ على الايكاو أن تتأكد في كل حالة من أن الظروف تقتضي بالفعل تقديم معونة مالية وفنية من خلال المنظمة.
- ٧-٣ يعتمد تقديم المعونة المالية والفنية من خلال الايكاو على استعداد الدولة الطالبة للاشتراك والتعاون في تقديم التجهيزات والخدمات اللازمة على أساس اقتصادي.
- ٨-٣ تؤكد الايكاو للدول المساهمة أن أموالها ستصرف تحت اشراف المنظمة ضمانا لتحقيق الغرض بأكثر الطرق اقتصادا.
- ٩-٣ يجوز لأي اتفاق متعلق بتقديم المعونة المالية والفنية من خلال الايكاو أن ينص، من حيث المبدأ، على دفع رسم معقول بواسطة مستخدمي التجهيزات والخدمات المعنية، على أن يحدد هذا الرسم وفقا لما هو متبع بصفة عامة في الدول المتعاقدة. وإذا كانت المنفعة المستمدة من التجهيزات أو الخدمات المعنية تمنح، بمقتضى العرف المتبع، للمستخدمين بدون مقابل، يجوز اتباع هذا الأسلوب مؤقتا لمشاريع المعونة المالية والفنية بالاتفاق بين الدول المساهمة وذلك لفترة معينة من الزمن ينص عليها في الاتفاق.
- ١٠-٣ تبذل الايكاو كل جهد لمساعدة الدولة المدعومة على ممارسة حقوقها بموجب المادة ٧٥ من الاتفاقية.

٤ - السياسة العامة

يسترشد المجلس بالمبادئ الآتية وفقا لشروط الفصل الخامس عشر من الاتفاقية:

١-٤ سياسة التمويل

١-١-٤ في كل حالة من حالات تقديم المعونة المالية والفنية، يقوم المجلس ببحث الطرق الملائمة لتمويل ما يلزم من تجهيزات أو خدمات للملاحة الجوية، ولكن هذا التمويل يجب أن يقدم عموما بشكل جماعي من جانب الدول التي تستفيد من التجهيزات أو الخدمات المقدمة.

٢-١-٤ تتفق الدول المساهمة والدول المدعومة والايكاو على قسمة المساهمات النقدية أو العينية فيما بينها. وفي تحديد قيمة مساهمة كل دولة، يجب أن يؤخذ في الحسبان المنفعة التي ستحصل عليها كل دولة.

٣-١-٤ تعتبر الأراضي اللازمة لإنشاء أو تحسين أي من التجهيزات أو الخدمات، التي تقدمها الدولة المدعومة طبقا لأحكام المادة ٧٢ من الاتفاقية، تعتبر جزءا من نصيبها في المساهمة نحو تقديم أي من تلك التجهيزات أو الخدمات.

٤-١-٤ يجوز لأي اتفاق لمنح المعونة أن يشمل النص على التصرف النهائي في الأراضي والمباني والمعدات المشمولة بالاتفاق وذلك بما يتمشى مع أحكام المادة ٧٥ من الاتفاقية.

٥-١-٤ يضاف في أي اتفاق لمنح المعونة نص يقضي بأن ترد الدول المساهمة للايكاو أي مصاريف استثنائية تتفق في شأن التحقيقات والمفاوضات والمؤتمرات وغيرها من التدابير المرتبطة بتنفيذ المشروع.

٦-١-٤ تتحمل الدول المدعومة، الى أقصى حد ممكن، تكلفة تشغيل وصيانة أي من التجهيزات أو الخدمات التي تقدم من خلال الايكاو في اقليم تلك الدولة وأي رسوم انتفاع تفرضها الدولة المدعومة يجب أن تفرض وتستخدم وفقا لشروط الاتفاق الذي تقدم التجهيزات أو الخدمات على أساسه (انظر ٣-٩)، أو في حالة غياب ذلك، طبقا لتوصيات المجلس.

٧-١-٤ لا تفرض رسوم جمركية أو رسوم أخرى من جانب الدولة المدعومة على المعدات والمهمات اللازمة لإنشاء وتشغيل وصيانة أي من التجهيزات أو الخدمات المقدمة من خلال الايكاو.

٢-٤ سياسة الانشاء والتشغيل والصيانة لتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية

١-٢-٤ لا ينفذ عمليات انشاء أو تشغيل أو صيانة التجهيزات والخدمات أشخاص يعملون بالايكاو مباشرة الا في الحالات الاستثنائية القصوى التي تملّي فيها اعتبارات الكفاءة أو غيرها من العوامل المادية اتباع هذا الأسلوب.

٢-٢-٤ تحتفظ الايكاو بقائمة للمستشارين الفنيين المختارين من بين الترشيحات التي تقدمها الدول المتعاقدة الى الايكاو، وذلك لضمان تقديم المشورة والمساعدة الفنية على نحو سريع عند نشوء الحاجة الى ذلك.

٣-٢-٤ أي عقد لتنفيذ أعمال انشائية أو لتشغيل أو صيانة أحد التجهيزات أو الخدمات بأموال مقدمة جماعيا بواسطة دول مساهمة من خلال الايكاو يفضل أن يحرر باسم الدولة المدعومة. وحينما يرى المجلس أن هذا الأمر غير عملي، يجوز للايكاو أن تستخدم وكلاء يقومون، تحت اشراف الايكاو، بكل الترتيبات الضرورية، وبإجراء المسوحات، وإرساء العقود أو العمل على تنفيذ الانشاءات للتجهيزات أو الخدمات المعنية أو تشغيلها أو صيانتها. ويجوز لهؤلاء الوكلاء أن يكونوا حكومات أو منظمات ملائمة أو أفراد تقبلهم حكومات الدول المساهمة والدولة المدعومة. ويجوز للايكاو في حالات استثنائية أن تبرم هي العقد مباشرة.

٤-٢-٤ يتم ارساء العقود عادة بواسطة مناقصة تنافسية ولكن السلطة التي تتولى ارساء العقد تحتفظ بحرية اختيار المتقدم الأكثر ملاءمة لتنفيذ المهمة المعنية ولن تكون ملزمة بقبول أقل العطاءات.

٥-٢-٤ عند ارساء العقد باسم حكومة الدولة المدعومة، للدول المساهمة أن تقتضي الحصول على موافقة الايكاو قبل ارساء العقد.

٦-٢-٤ مع مراعاة اعتبارات الكفاءة والاقتصاد، يجب تشغيل أو استعمال موظفين من الدول المدعومة ومقاوليها وعمالها ومهماتهما وذلك الى أقصى حد ممكن.

٣-٤ سياسة تدريب العاملين

١-٣-٤ تساعد الايكاو عند الضرورة أية دولة طالبة في تدريب مواطنيها على تشغيل وصيانة تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية اما بعمل ترتيبات مع وكيل أو، في الحالات الاستثنائية، بواسطة مدربي المنظمة نفسها. ويتم ارساء عقود التدريب وفقا للسياسة العامة المحددة في الفقرتين ٣-٢-٤ و ٦-٢-٤.

٢-٣-٤ لتلك المساعدة أن تشمل ما يلي :

١-٢-٣-٤ التدريب كجزء عضوي في أي مشروع لانشاء وتشغيل وصيانة التجهيزات أو الخدمات المدعومة بمعونة مقدمة من خلال الايكاو.

٢-٢-٣-٤ أو الاستعانة بمدرسين من خلال الايكاو لتقديم التدريب في اقليم الدولة التي تطلب مثل هذه المساعدة.

٣-٢-٣-٤ أو التدريب خارج اقليم الدولة التي تطلب مثل هذه المساعدة.

٣-٣-٤ أي مساعدة للتدريب تكون مقدمة وفقا لأحكام الفصل الخامس عشر من الاتفاقية من جانب حكومة دولة أو بواسطة هيئة خاصة يجب أن تجرى تحت اسم الايكاو طبقا للقواعد القياسية التي تحددها الايكاو.

٤-٤ السياسة فيما يتعلق بالمسائل الاجرائية

١-٤-٤ قبل بحث المجلس لطلب مساعدة مالية وفنية من خلال الايكاو، يجب أن يكون الطلب مشفوعا بالمستندات التي تبرره مع الاشارة خصوصا الى الاجراءات التي اتخذتها الدولة الطالبة بالطلب عملا بأحكام الفقرة ٣-٤.

٢-٤-٤ عندما تقدم دولة ما طلبا للحصول على المعونة ويرى المجلس ضرورة تقديم تلك المعونة من خلال الايكاو، أو حينما تأتي المبادرة من الايكاو نفسها وفقا للمادة ٦٩ من الاتفاقية، يقوم المجلس فورا باخطار الدول المتعاقدة التي يحتمل أن تهتم بالأمر، ويدعوها الى ايراد تعليقاتها بحيث تقدم تلك التعليقات في غضون فترة محددة. ويجب أن تشير تلك التعليقات خصوصا الى ما اذا كانت الدولة مستعدة أم لا للاشتراك في مشروع للدعم المشترك للتجهيزات والخدمات المعنية.

٣-٤-٤ يقوم المجلس، بعد اجراء بحث للأمر يتضمن عند الضرورة الاستعانة بخبراء لدراسة جميع العوامل المرتبطة بطلب المعونة، بعقد مشاورات مع الدول المهتمة بالأمر، ويدعو، اذا كان ذلك مرغوبا فيه، الى عقد مؤتمر لتلك الدول بهدف التوصل الى قرار مبكر حول الاجراء الذي يجب أن يتخذ.

٤-٤-٤ تكفل الايكاو بشكل مستمر وتام اعلام كل الدول المعنية، بالاضافة الى الدولة الطالبة بكل ما يتصل بالمشروع، ويجب بوجه خاص اعطاء الدولة الطالبة فرصة للانضمام والمشاركة في أي بحث يجري داخل اقليمها أثناء سير هذه المداولات.

القرار ١٤-٣٧: ازدياد مشاركة "الدول المنتفعة" من اتفاقيتي التمويل المشترك

بما أن سياسة المنظمة في مجال الدعم المشترك المحددة في الفصل الخامس عشر من الاتفاقية وفي القرار ١-٦٥ للجمعية العمومية مازالت سارية.

وبما أنه قد عقدت، في إطار السياسة المذكورة، اتفاقيتان بشأن التمويل المشترك لبعض خدمات الملاحة الجوية في مناطق معينة من العالم.

ولما كانت أغلبية ما يطلق عليه اسم "الدول المنتفعة"، التي تطير طائراتها في المناطق المذكورة وهي بذلك تنتفع من الخدمات المذكورة، قد وقعت منذ البداية أو انضمت لاحقا الى اتفاقيتي التمويل المشترك المذكورتين.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تلاحظ** مع الارتياح الجهود السابقة التي بذلها المجلس ورئيسه لتأمين انضمام جميع "الدول المنتفعة" الى اتفاقيتي التمويل المشترك، تلك الجهود التي حققت النجاح في حالات معينة.
- ٢- **تحث** "الدول المنتفعة" التي (١) لا تقدم أية مساهمات بموجب اتفاقيتي التمويل المشترك أو (٢) التي لا تقدم سوى مساهمة جزئية بموجب هاتين الاتفاقيتين وفقا لترتيبات سابقة عقدتها مع المجلس، على أن تنظر في أقرب وقت ممكن في الانضمام الى هاتين الاتفاقيتين، أو أن تساهم مساهمة كاملة فيهما.
- ٣- **تكلف** المجلس بمواصلة جهوده لتحقيق أوسع مشاركة ممكنة في اتفاقيتي التمويل المشترك من جانب "الدول المنتفعة".

القرار ١٦-١٠: الجوانب الاقتصادية والمالية وجوانب الدعم المشترك في مجال تنفيذ المخططات الاقليمية

لما كانت الجمعية العمومية، في قراراتها ١٢-٥ (الفقرتين ٣ و ٤) و ١٥-٥ (الفقرتين ١ و ٢)، قد حددت بعض سياسات المنظمة فيما يتعلق بالجوانب الاقتصادية والمالية وجوانب الدعم المشترك في مجال التنفيذ وما يتعلق به من تطبيق أحكام الفصل الخامس عشر من الاتفاقية.

ولما كانت الجمعية العمومية، في قرارها ١٥-٢، قد كلفت المجلس بأن يدرس ويقدم الى الدورة التالية نصا جديدا من شأنه أن يصنف ويوحد القرارات سارية المفعول، بما في ذلك قرارات الدورة الخامسة عشرة.

ولما كانت السياسات المحددة في القرار المذكور أعلاه تحتاج الى أن توحّد في قرار واحد يشير الى سياسات الجمعية العمومية الثابتة في هذا الشأن، وأن القرارات الأصلية أو أجزاء من تلك القرارات ينبغي الغاؤها تحقيقا لهذا الغرض.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تحث** الدول المتعاقدة المنتفعة بتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية والدول المقدمة لها أن تنظر بعين الجِد، لا سيما في الاجتماعات الاقليمية، الى المبرر الاقتصادي للتجهيزات والخدمات المخطط لإنشائها، وذلك بهدف تلبية المقتضيات المبررة للطيران المدني الدولي دون أن ينطوي ذلك على تكاليف لا تتناسب مع المنافع المستمدة، وتطلب الى المجلس، تحقيقا لهذا الغرض، أن يساعد الدول الى الحد الممكن عمليا في بحثها وتقييمها للجوانب الاقتصادية والمالية للمخططات الاقليمية.

- ٢- **تذكر** الدول المتعاقدة بأنه اذا لم تتمكن بمواردها الخاصة من الوفاء بالتزاماتها في تنفيذ المخططات الاقليمية وفقا للاتفاقية، فينبغي أن تستكشف امكانية انجاز مهام التنفيذ عن طريق الحصول على قروض لتغطية النفقات الرأسمالية واللجوء الى الناقلين الجويين والحصول على المساعدة الفنية بمختلف أشكالها المتاحة، أو بأية وسيلة أخرى تتمشى وأحكام الاتفاقية، وذلك قبل التقدم بطلب الى الايكاو للحصول على تمويل مشترك بموجب أحكام الفصل الخامس عشر من الاتفاقية.
- ٣- **تدعو** الدول المتعاقدة الى طلب المعلومات من الايكاو، عند الضرورة، لدى دراستها لتلك الامكانيات المختلفة.
- ٤- **تكلف** المجلس بأن يقدم الى الدول المتعاقدة المشورة والمساعدة فيما يتعلق بأحكام الفقرة ٢ أعلاه.
-

الباب الخامس — المسائل القانونية

القرار ٤١-٤: البيان الموحد 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 موحد 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 الدولية فرصة تقديم تعليقاتها للإيكاو 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 أمرٌ مرغوبٌ فيه، وعليه أن يقرر ما إذا كانت تلك المشاركة مصحوبة بحق التصويت. ويجوز للمجلس أيضاً أن يدعو منظمات دولية لحضور المؤتمر بصفة مراقب.

المرفق (ج)

التصديق على وثائق الإيكاو الدولية

إن الجمعية العمومية:

إذ تذكّر 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 المعتمدتين في عامي ١٩٩٥ و ١٩٩٨ على التوالي)؛

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

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

وإدراكاً منها للحاجة إلى التعجيل في التصديق على وسريان مفعول وثائق قانون الجو التي أعدت واعتمدت تحت رعاية المنظمة؛ وتذكر أن المشاركة العالمية في بروتوكولات التعديل والوثائق الأخرى هي وحدها التي ستؤمن وتعزز من المنافع المترتبة على توحيد القواعد الدولية الواردة في تلك الاتفاقيات؛

وتحت كل الدول المتعاقدة على اتخاذ جميع الخطوات الضرورية للتصديق على هذه التعديلات لاتفاقية شيكاغو التي لم يسر مفعولها بعد، أي التعديلات على الفقرة الأخيرة لإضافة النصين العربي والصيني، المعتمدين في عامي ١٩٩٥ و ١٩٩٨ على التوالي، إلى النصوص الأصلية للاتفاقية، والتعديلات على المادة ٥٠ (أ) والمادة (٥٦) اللتين اعتمدتا في ٢٠١٦، في أقرب وقت ممكن؛

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

وتحت كل الدول المتعاقدة التي لم تصدق بعد على الوثائق الأخرى لقانون الجو الدولي، 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؛

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

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

المرفق (د)

تدريس قانون الجو

إن الجمعية العمومية:

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

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

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

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

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

المرفق (هـ)

اعتماد تشريع وطني بشأن بعض الجرائم التي ترتكب
على متن الطائرات المدنية (مسألة الركاب غير المنضبطين 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 التهديد بارتكاب مثل هذا الاعتداء ضد أحد أعضاء الطاقم؛
- (٢) التهديد 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 التهديد 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 الإيكاف لأهدافها وأغراضها ولقيام الإيكاف 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 الإيكاف 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 الإيكاف 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 الإيكاف 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 الإيكاف 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 ٣٩-٨: تضارب المصالح في الطيران المدني

إن الجمعية العمومية،

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

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

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

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

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

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

تقرّر ما يلي:

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

٢- **تدعو الدول إلى:**

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

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

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

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

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

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

- ٧- تفوض اللجنة القانونية للقيام باستعراض مسألة تضارب المصالح في الطيران المدني بصورة منتظمة؛
- ٨- تحث الدول على توفير كامل الدعم والمساعدة للأمانة العامة في تطبيق القرار الحالي، بما في ذلك توفير الخبرات والمعلومات.

القرار ٣٩-١٠: تعزيز اتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠

إن الجمعية العمومية،

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

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

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

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

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

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

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

القرار ٣٩-٩: الترويج لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩

إن الجمعية العمومية:

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

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

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

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

- ٢- وتحث جميع الدول التي لم تقم بذلك بعد على أن تصبح طرفاً في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ في أقرب وقت ممكن؛
- ٣- وتكلف الأمانة العامة بتقديم المساعدة، على النحو الملائم، في عملية التصديق إذا طلبت منها ذلك إحدى الدول.
- ٤- وتعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٨-٢٠.

القرار ٥-٧: الدستور المعدل للجنة القانونية

القرار ١١-٤٠: البيان الموحد بسياسات الايكافو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران

القرار ٢٣-٢: تعديل اتفاقية شيكاغو بنقل بعض المهام والواجبات

القرار ١٣-٢٣: تأجير واستئجار وتبادل الطائرات في العمليات الدولية

القرار ٣-٢٩: التوافق العالمي للقواعد

القرار ١٥-٣٥: البيان الموحد بسياسات الايكافو وممارساتها المستمرة
لوضع نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة
الجوية

القرار ٥-٣٣: اقرار اتفاقية فيينا لعام ١٩٨٦ بشأن قانون المعاهدات
بين الدول والمنظمات الدولية أو فيما بين المنظمات
الدولية

القرار ٢-٣٥: تطبيق المادة الرابعة من اتفاقية تمييز المتفجرات
البلاستيكية بغرض كشفها

القرار ٣٢-١٩: ميثاق حقوق الدول والتزاماتها فيما يتعلق بخدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية

لما كانت المادة ٤٤ من اتفاقية الطيران المدني الدولي، الموقعة في ١٩٤٤/١٢/٧ (اتفاقية شيكاغو) تكلف منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) بالعمل على تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وعلى تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي. وبما أن مفهوم نظم الايكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية التي تستخدم التكنولوجيا القائمة على الأقمار الصناعية قد أيدته الدول والمنظمات الدولية في مؤتمر الايكاو العاشر للملاحة الجوية، ووافقت عليه الدورة التاسعة والعشرون للجمعية العمومية بوصفه نظم الايكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية.

وبما أن النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، بوصفه عنصرا مهما في نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية، يقصد به أن يوفر تغطية عالمية وأن يستخدم لملاحة الطائرات.

وبما أن النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية سيكون متوافقا مع القانون الدولي، بما في ذلك اتفاقية شيكاغو وملاحقها والقواعد ذات الصلة التي تطبق على نشاطات الفضاء الخارجي.

وبما أنه من الملائم، مع مراعاة العرف الذي تسير عليه الدول حاليا، تحديد وتأكيد المبادئ القانونية الأساسية التي تحكم النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية.

وبما أن سلامة أي اطار قانوني لتنفيذ وتشغيل النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية تتطلب مراعاة مبادئ أساسية ينبغي تحديدها في ميثاق.

فإن الجمعية العمومية:

تعلن رسميا أن المبادئ التالية لهذا الميثاق بشأن حقوق الدول والتزاماتها فيما يتعلق بخدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية يجب تطبيقها في تنفيذ وتشغيل النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية:

١- أن تعترف الدول بأنه في تقديم خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية والانتفاع بها يجب أن يكون أهم مبدأ هو سلامة الطيران المدني الدولي.

٢- أن تتاح لكل دولة ولطائرات جميع الدول الفرصة، على أساس غير تمييزي وبشروط موحدة، في الحصول على خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، بما في ذلك النظم الإقليمية للتحسين لاستخدامها في مجال الطيران داخل منطقة تغطية مثل هذه النظم.

٣- أ) أن تحتفظ كل دولة بسلطتها ومسؤوليتها لمراقبة عمليات الطائرات وتطبيق أنظمة السلامة وغيرها من الأنظمة داخل المجال الجوي الخاضع لسيادتها.

ب) لا يجوز أن ينتهك تنفيذ وتشغيل النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية سيادة الدول أو سلطتها أو مسؤوليتها في مجال مراقبة الملاحة الجوية وإصدار وتنفيذ أنظمة للسلامة ولا يجوز أن يفرض قيودا على سيادتها أو سلطتها أو مسؤوليتها في هذا المجال. ويجب أيضا المحافظة على سلطة الدول في مجال تنسيق ومراقبة الاتصالات وفي مجال زيادة خدمات الملاحة الجوية القائمة على الأقمار الصناعية حسب ما تقتضيه الأحوال.

٤- يجب على كل دولة تقديم خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، بما في ذلك الاشارات، أو يتم في نطاق اختصاصها تقديم مثل هذه الخدمات أن تكفل استمرارية مثل هذه الخدمات وتوافرها وسلامتها ودقتها وإمكانية الاعتماد عليها، بما في ذلك وضع ترتيبات فعالة للتقليل إلى الحد الأدنى من تأثير اختلالات النظام أو تعطله على التشغيل، وأن تحقق استئناف الخدمة بسرعة. ويجب على مثل هذه الدولة أن تكفل الخدمات وفقا للقواعد القياسية الصادرة عن الايكاو. ويجب على الدول أن تقدم في الوقت الملائم معلومات الطيران عن أي تغيير في خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية قد يؤثر في تقديم الخدمات.

- ٥- يجب على الدول أن تتعاون لكفالة أعلى درجة ممكنة من التوحيد في تقديم وتشغيل خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية.
- يجب على الدول أن تكفل أن الترتيبات الإقليمية أو دون الإقليمية متوافقة مع المبادئ والقواعد المنصوص عليها في هذا الميثاق ومع عملية التخطيط والتنفيذ العالميين للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية.
- ٦- تعترف الدول بأن أي رسوم عن خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية يجب فرضها وفقا للمادة الخامسة عشرة من اتفاقية شيكاغو.
- ٧- بغية تسهيل التخطيط والتنفيذ العالميين للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، تسترشد الدول بمبدأ التعاون والمساعدة المتبادلة سواء كان ذلك على أساس ثنائي أو متعدد الأطراف.
- ٨- تضطلع كل دولة بنشاطاتها الخاصة بالنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية مع المراعاة الواجبة لمصالح الدول الأخرى.
- ٩- لا يمنع أي شيء في هذا الميثاق قيام دولتين أو أكثر بشكل مشترك بتقديم خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية.

القرار ٣٢-٢٠: وضع وتطوير اطار قانوني ملائم طويل الأجل لتنفيذ النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS)

لما كانت الغاية المتوخاة من النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، بوصفه عنصرا هاما من عناصر نظم الايكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM)، هي توفير خدمات بالغة الأهمية لسلامة الملاحة الجوية في جميع أنحاء العالم.

وبما أن النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية يجب أن يكون متفقا مع القانون الدولي، بما في ذلك اتفاقية شيكاغو وملاحقها والقواعد ذات الصلة المنطبقة على أنشطة الفضاء الخارجي.

ولما كانت الجوانب القانونية المعقدة لتنفيذ نظم CNS/ATM، بما فيها النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS)، تتطلب مزيدا من عمل الايكاو لبناء وتعزيز الثقة المتبادلة بين الدول فيما يتصل بنظم CNS/ATM، ودعم تنفيذ الدول المتعاقدة لهذه النظم.

ولما كان المؤتمر العالمي لتنفيذ نظم CNS/ATM، المعقود في مدينة ريو دي جانيرو في شهر مايو ١٩٩٨، قد أوصى بوضع تفاصيل اطار قانوني طويل الأجل للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، وبأن يشمل ذلك النظر في وضع اتفاقية دولية، مع الاقرار بأن التطورات الإقليمية قد تسهم في وضع هذا الاطار القانوني.

ولما كانت التوصيات التي أصدرها المؤتمر العالمي لتنفيذ نظم CNS/ATM المعقود في مدينة ريو دي جانيرو في شهر مايو ١٩٩٨، وكذلك التوصيات التي وضعها فريق الخبراء القانونيين والفنيين بشأن نظام GNSS، توفر ارشادا هاما لوضع وتنفيذ اطار قانوني عالمي لنظم CNS/ATM لا سيما لنظام GNSS.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تقر بأهمية المبادرات الإقليمية المتعلقة بالجوانب القانونية والتنظيمية لنظام GNSS.
- ٢- وتقر بالحاجة الماسة الى وضع تفاصيل المبادئ القانونية الأساسية التي ينبغي أن تنظم تقديم خدمات نظام GNSS، وذلك على المستويين الاقليمي والعالمي.
- ٣- وتقر بالحاجة الى وضع اطار قانوني ملائم طويل الأجل لتنفيذ نظام GNSS.

٤- **وتقر** القرار الذي اتخذته المجلس في ١٠/٦/١٩٩٨ بتفويض الأمين العام في انشاء فريق لدراسة الجوانب القانونية لنظم CNS/ATM.

٥- **وتكلف** المجلس والأمين العام، كلا في نطاق اختصاصاته، بالبدء في انشاء فريق دراسي من الأمانة العامة للقيام بما يلي:

(أ) ضمان الاسراع بمتابعة توصيات المؤتمر العالمي لتنفيذ نظم CNS/ATM، وكذلك التوصيات التي أصدرها فريق الخبراء القانونيين والفنيين، لا سيما ما يتعلق منها بالجوانب التنظيمية ومسائل المسؤولية.

(ب) النظر في وضع تفاصيل اطار قانوني ملائم طويل الأجل لتشغيل نظام GNSS، بما في ذلك النظر في وضع اتفاقية دولية لهذا الغرض، وتقديم مقترحات بذلك الاطار في وقت يسمح للدورة العادية القادمة للجمعية العمومية بالنظر فيها.

القرار ٣٣-٢٠: اتباع نهج منسق لتقديم المساعدة الى شركات الطيران في مجال التأمين على الطيران ضد مخاطر الحرب

بالنظر الى أن المادة ٤٤ من اتفاقية الطيران المدني الدولي تشير الى هدف ضمان نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصاد.

ونظرا لأن أحداث ١١ سبتمبر ٢٠٠١ المأساوية قد أثرت على عمليات مشغلي شركات الطيران في شتى أنحاء العالم.

وحيث أن تغطية التأمين لمشغلي شركات الطيران في مجال التأمين ضد مخاطر الحرب لم تعد متاحة تماما في أسواق التأمين العالمية. **وحيث أن** الايكاو ناشدت، في كتاب بتاريخ ٢١ سبتمبر ٢٠٠١، جميع الدول المتعاقدة فيها أن تتخذ ما يلزم من الاجراءات لضمان عدم انقطاع الطيران وخدمات النقل الجوي ولدعم مشغلي شركات الطيران وأطراف أخرى، حسبما يلزم، عن طريق التزام بتغطية المخاطر التي استبعدت من التأمين بسبب التطورات سابقة الذكر وذلك الى أن تستقر أسواق التأمين.

وبالنظر الى أن العديد من الدول المتعاقدة في شتى أنحاء العالم قد عملت بما ورد في هذه المناشدة وقدمت المساعدة الى مشغلي شركات الطيران.

ونظرا لأن التدابير التي اعتمدتها الدول المتعاقدة في تقديم المساعدة الى مشغلي شركات الطيران معظمها تدابير قصيرة الأجل تختلف من دولة لأخرى.

وحيث أنه من المرغوب فيه لذلك وضع نهج منسق في الأجلين القصير والمتوسط لتقديم المساعدة الى مشغلي شركات الطيران في مجال تأمين الطيران ضد مخاطر الحرب.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول المتعاقدة على العمل سويا لوضع نهج أكثر استدامة وتنسيقا لاتباعه في معالجة المشكلة المهمة المتمثلة في تقديم المساعدة الى مشغلي شركات الطيران في مجال تأمين الطيران، بما في ذلك التأمين ضد مخاطر الحرب.

٢- **وتكلف** المجلس بانشاء مجموعة خاصة للنظر في المسائل المشار اليها في الفقرة السابقة وتقديم تقرير الى المجلس مع توصيات في أقرب وقت ممكن.

٣- **وتدعو** المجلس والأمين العام لاتخاذ أي تدابير أخرى تعتبر ضرورية أو مرغوبا فيها.

الباب السادس — التعاون الفني

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 حلت 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 وفقا 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 تقدم طيرانها المدني والنهوض في الوقت ذاته بتحقيق الأهداف الاستراتيجية.

ولما كان القرار رقم 222 (IX)A الصادر في ١٥/٨/١٩٤٩ عن المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة، والذي أقرته الجمعية العامة للأمم المتحدة في قرارها الصادر بتاريخ ١٦/١١/١٩٤٩ وأيدته الجمعية العمومية للإيكو في قرارها رقم ٤-٢٠، قد طلب من جميع منظمات الأمم المتحدة أن تشارك على نحو كامل في البرنامج الموسع لتقديم المساعدة الفنية من أجل التنمية الاقتصادية، ولما كانت 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 الإيكاو لتمويل تنفيذ الأهداف، بالإضافة إلى تنفيذ الهيكل التنظيمي الجديد لإدارة التعاون الفني في التسعينات، قد أدت إلى خفض التكاليف بدرجة كبيرة وإلى تحسين ملحوظ للأوضاع المالية في برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية.

ولما كانت أهداف السياسات الجديدة قد شددت على أهمية برنامج التعاون الفني والمساعدة الفنية لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وخطط الملاحة الجوية، ولتطوير البنية الأساسية للطيران المدني والموارد البشرية في الدول النامية التي تحتاج إلى تعاون فني أو مساعدة فنية من الإيكاو .

ولما كان توحيد ورصد تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية هما من الوظائف المهمة للمنظمة وإذ تم التشديد على دور الإيكاو إزاء التنفيذ ودعم الدول المتعاقدة.

ولما كان المجلس قد أقر اعتبار المساعدة الفنية والتعاون الفني اتجاهاً استراتيجياً جديداً يُنفَّذ في سياق نهج "الإيكاو الواحدة"؛

ولما كانت سياسة الإيكاو الجديدة بشأن دعم التنفيذ المقدم إلى الدول، والتي اعتمدها المجلس، تهدف إلى تعزيز واتساق سبل 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 وسبل 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 المنفعة.

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 والتي تقدمها إدارة التعاون الفني إلى البرنامج العادي.

فإن الجمعية العمومية:

برنامجا التعاون الفني والمساعدة الفنية

- ١- تسلم بأهمية برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية في التشجيع على تحقيق الأهداف الاستراتيجية للمنظمة؛
- ٢- تؤكد من جديد على أن برنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية اللذين ينفذا وفقا للقواعد والأنظمة والإجراءات التي وضعتها الإيكو يشكلان نشاطاً دائماً وذا أولوية ضمن أنشطة الإيكو ، ويكمل دور البرنامج العادي في تزويد الدول بالدعم لكي تنفذ سياسات الإيكو والقواعد والتوصيات الدولية والخطط العالمية وخطط الملاحة الإقليمية والوطنية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والمواد الإرشادية تنفيذاً فعالاً وتتمى البنية الأساسية لهيئات الطيران المدني ومواردها البشرية؛
- ٣- تؤكد من جديد على ضرورة تعزيز برنامجي الإيكو 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 الإيكو 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 الإيكو 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 الإيكو لتجنب الازدواج والتكرار؛
- ٦- تقر سياسة الإيكو الجديدة بشأن دعم التنفيذ المقدم إلى الدول، التي اعتمدها المجلس، والتي تهدف إلى تعزيز واتساق سبل تنسيق وإدارة برامج ومشاريع وخدمات وأنشطة دعم التنفيذ، وتسلم 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.

الإيكاف 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 الإيكاف 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 بالإيكاف 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 الاستفادة 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 تتخذ في الدول المتعاقدة مشاريع في مجال الطيران المدني تهدف إلى تعزيز سلامة وأمن وفعالية 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 برنامجيها للتعاون الفني والمساعدة الفنية اتفاقات الصناديق الائتمانية واتفاقات الخدمات الإدارية وخدمة مشتريات الطيران المدني والاتفاقات الإطارية الأخرى وترتيبات التمويل حسب الاقتضاء لتقديم أقصى تعاون ومساعدة لأصحاب المصلحة الذين ينفذون مشاريع الطيران المدني؛

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 بمبالغ 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 وسد الثغرات المكتشفة؛

ولما كان المجلس قد أنشأ صناديق ائتمانية محدّدة الغرض ومتعدّدة المانحين بهدف مساعدة الدول الأعضاء في النهوض بالطيران المدني؛

ولما كان بناء الشراكات وتعبئة الموارد مسألة ضرورية للحصول على تمويل مستدام ويمكن التنبؤ به من أجل دعم التنفيذ ونفاذ تكرار الجهود؛

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

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 الملزم إلى إفادة مؤسسات التمويل برغبتها في إشراك الإيكاو بوصفها وكالة منفذة في مشاريع الطيران المدني التي قد تمولها تلك المنظمات؛

٥- **تشجع** البلدان النامية على أن تطلب الحصول على الأموال اللازمة لتنمية قطاعات طيرانها المدني من جميع المصادر الأخرى لاستكمال الأموال المتاحة في الميزانيات الوطنية ومؤسسات التمويل والدول المانحة وشركاء التنمية الآخرين، حتى تتقدم هذه التنمية بأسرع ما يمكن؛

٦- **تسلم** بأن المساهمات المقدمة من المانحين خارج إطار الميزانية تتيح لبرنامجي التعاون الفني والمساعدة الفنية أن يوسع نطاق الخدمات التي يقدمها إلى الدول بخصوص السلامة وأمن الملاحة الجوية والحماية البيئية والكفاءة فيما يتعلق بمجال الطيران المدني، بما يشكل مزيداً من الإسهام في بلوغ الأهداف الاستراتيجية، وخصوصاً تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وسد الثغرات التي كشفتها عمليات التدقيق؛

٧- **تأذن** للأمانة العامة بأن تتلقى باسم 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 للامتثال للقواعد والتوصيات الدولية وتلبية احتياجاتها المكتملة المتعلقة بالطيران المدني؛

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

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

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

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 جوهرى 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 الإمكانيات 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 أعدت 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 تجريها الإيكاو، وأن تساعد في الجهود التي تبذلها الدول لإعادة التشغيل والتعافي ومواجهة الأزمات المتعلقة بفيروس كورونا؛

ولما كانت أعمال تقييم المشاريع التالية للتنفيذ تشكّل أداة قيمة لتقييم ورصد تأثير فرادى المشاريع على الطيران وتخطيط المشاريع في المستقبل؛

ولما كانت الهيئات غير الحكومية (العامة والخاصة) التي تنفذ مشاريع في مجال الطيران المدني لحساب الدول المتعاقدة تعتمد على الإيكاو أكثر فأكثر للحصول من خلال إدارة 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 للتعبيل 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- **تشجّع 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- **تشجّع الدول التي تتلقى التعاون الفني والمساعدة الفنية من خلال الإيكاو على أن تتفادى التأخير في تنفيذ المشاريع، وذلك باتخاذ القرارات في حينها بشأن الخبراء والتدريب وشراء المكونات طبقاً لاتفاقات المشاريع؛**
- ٩- **توجّه انتباه الدول المتعاقدة إلى خدمة مشتريات الطيران المدني، وهي خدمة تقدمها الإيكاو للبلدان النامية لشراء المعدات ذات القيمة العالية من معدات الطيران المدني والتعاقد على الخدمات الفنية؛**
- ١٠- **توجّه انتباه الدول المتعاقدة وشركاء التمويل وغيرها من الجهات المعنية في مجال الطيران إلى مجموعات أدوات التنفيذ التي أعدتها الإيكاو ، والتي تتيح حلاً جاهزاً للتطبيق وفعالاً وموحّداً يتضمن المواد الإرشادية والتدريب والأدوات ودعم الخبراء ، ويهدف إلى تيسير تنفيذ أحكام الإيكاو وإرشاد الهيئات الحكومية من خلال إتاحة حلول تتسم بالانساق والمرونة؛**
- ١١- **تطلب إلى جميع الدول المتعاقدة، أن تشجّع 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 ٢٢-٧: لائحة وحدة التفتيش المشتركة

القرار ٣٩-١٧: برنامج الإيكاو للمتطوعين في مجال الطيران

- حيث إنه** وفقاً للمادة ٣٧ من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" تتعهد كل دولة بأن تتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة من التوحيد في الأنظمة والقواعد القياسية والإجراءات والتنظيم فيما يتعلق بالطائرات والأفراد والمطارات والطرق الجوية والخدمات المساعدة في جميع الأمور التي يؤدي فيها هذا التوحيد إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها؛
- وحيث إن** الكثير من الدول تواجه صعوبات في الوفاء بالتزاماتها بموجب الاتفاقية وحالات الاختلاف في مستوى تنفيذ قواعد الإيكاو وتوصياتها الدولية؛
- وحيث إن** عدد من الدول لا يملك ما يكفي من الموارد المالية والبشرية ولا يمكنه التصدي بصورة مناسبة لجوانب النقص في نظم طيرانها المدني؛
- وحيث إن** الإيكاو تتقلد دور الريادة في تيسير تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وتصحيح جوانب النقص المتصلة بالطيران المدني بواسطة تنسيق المساعدة وتعبئة الموارد ضمن الشركاء في مجال الطيران؛
- وحيث إن** المساعدة المقدمة إلى الدول للتصدي لجوانب النقص المحددة أثناء عمليات الإيكاو لتدقيق السلامة والأمن، لإعداد القدرات لتنفيذ قواعد الإيكاو وتوصياتها الدولية، والتصدي لحالات الطوارئ التي تؤثر على نظم طيران الدول ولتعزيز الاعتماد الذاتي والنمو هي مساعدة لازمة ومرغوبة؛
- وإذ تذكر** بقرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم ١٢٩/٧٠ - إدماج العمل التطوعي في مجالي السلام والتنمية: خطة عمل للعقد المقبل وما بعده؛
- وإذ تقر** بأن العمل التطوعي، من حيث تنوعه وعالميته وقيمه، يمكن أن يشكل أداة تنمية قوية للحكومات والشركاء في جميع أنحاء العالم، مع إمكانية العمل كمورد تكميلي للدعم الفني، ينبغي استغلاله استغلالاً تاماً؛
- وحيث إن** مهنيي الطيران من ذوي الخبرة من الإيكاو وقطاع الطيران والدول والقطاع الخاص يشكلون مورداً قيماً للمعرفة التي يمكن أن تسهم في تنمية الطيران المدني المستدامة؛
- فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:**

- ١- **دعم** العمل التطوعي كأداة هامة ومجدية للخبراء المؤهلين للمشاركة إيجابية في تنمية الطيران المدني المستدامة في جميع أنحاء العالم؛

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

**القرار ٢٢-١١ : المساعدة الدولية في إعادة تشغيل المطارات الدولية
وتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية ذات الصلة بها**

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

ولما كان تقديم المطارات وخدمات الملاحة الجوية والأرصاء الجوية والاتصالات وغيرها من تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية يعد أمراً جوهرياً لتسهيل الملاحة الجوية الدولية.

ولما كانت ثمة حالات أصيبت فيها المطارات وتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية ذات الصلة بها بالتلف أو الخلل نتيجة لحوادث كبرى، ولم تتمكن الدول المعنية، بدون تعاون دولي، من إعادة تشغيل تلك المطارات والتجهيزات والخدمات.

ولما كان في صالح كل الدول المتعاقدة أن يعاد تشغيل تلك المطارات الدولية والتجهيزات والخدمات ذات الصلة بها وذلك في أقرب وقت ممكن.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تحث** كل الدول القادرة على تقديم المساعدة الفورية، بناء على طلب تقدمه الدولة المعنية إلى المجلس، من خلال تقديم موظفين مؤهلين ومعدات تشغيلية، بما يسمح على وجه السرعة باستئناف التشغيل الكامل للمطار الدولي، بما في ذلك التجهيزات أو الخدمات التي أصابها تلف أو تدمير، وذلك إلى حين العودة إلى الخدمة الكاملة في البلد المعني.
- ٢- **تكلف** المجلس بأن يضع في أقرب موعد ممكن خطة للطوارئ تضم خبراء في التشغيل ومعدات للطوارئ من أجل الاستجابة لطلب الدولة المعنية في تقديم المساعدة الفورية إليها، وعلى حسابها، من أجل الإسراع في استئناف تشغيل المطار الدولي والتجهيزات والخدمات ذات الصلة به التي أصابها تلف أو تدمير، على أن تستمر هذه المساعدة إلى حين العودة إلى الخدمة الأصلية في البلد المعني.
- ٣- **تكلف** المجلس باستخدام كل الوسائل المتوفرة لديه لتلبية أي طلبات من الدول.

٤- تدعو كل الدول المتعاقدة التي تتيح، لهذا الغرض، وبناء على طلب المجلس، ما يلزم من موظفين ومعدات لمساعدة الدول المعنية على الاسراع في اعادة تشغيل المطارات الدولية وتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية ذات الصلة.

القرار ٣٩-٢٢: صياغة وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحة الجوية والإبلاغ عن الاختلافات

القرار ٤٠-٤: البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة وممارساتها التي تخص الملاحة الجوية

القرار ٢٢-١٩: المساعدة والمشورة في تنفيذ المخططات الاقليمية

القرار ٢٩-١٣: تحسين الاشراف على السلامة

القرار ٣٢-١١: انشاء برنامج عالمي للايكاو للتدقيق في مراقبة السلامة الجوية

القرار ٣٣-٩: التغلب على الثغرات المحددة من خلال البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة والتشجيع على ضمان جودة مشروعات التعاون الفني

القرار ٣٥-١٥: البيان الموحد بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة لوضع نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية

القرار ٣٢-١٢: أعمال المتابعة للمؤتمر العالمي لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية، ١٩٩٨

القرار ٤٠-٣: حماية المعلومات المستمدة من نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة من أجل الحفاظ على السلامة الجوية وتحسينها

القرار ٤٠-١: تخطيط الايكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية

القرار ٤٠-١٣ : نهج الرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة
السلامة الجوية

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

القرار ٣٨-٨ : الكفاءة في اللغة الانجليزية المستخدمة في الاتصالات
الهاتفية اللاسلكية

الباب السابع — التدخل غير المشروع

عام

القرار ٣٣-١: إعلان بشأن إساءة استعمال الطائرات المدنية كأسلحة
دمار وبشأن الأعمال الإرهابية الأخرى في الطيران المدني

ان الجمعية العمومية:

اذ تشهد الأعمال الإرهابية المقيمة التي وقعت في الولايات المتحدة في ١١/٩/٢٠٠١ والتي أسفرت عن فقدان أرواح بريئة كثيرة وعن آلام بشرية ودمار كبير.

واذ تعرب عن أعمق تعاطفها مع الولايات المتحدة، ومع أكثر من ستين دولة أخرى في العالم فقدت بعض مواطنيها، ومع أسر ضحايا هذه الأفعال الإجرامية غير المسبوقة.

واذ تقر بأن هذه الأفعال الإرهابية لا تتناقض وحسب مع أبسط الاعتبارات الإنسانية، بل وتشكل أيضا استخداما للطائرات المدنية في هجوم مسلح على المجتمع المدني المتحضر، كما أنها لا تستقيم مع القانون الدولي.

واذ تقر بأن النوع الجديد من التهديد من جانب المنظمات الإرهابية يقتضي من الدول جهودا متضافرة جديدة وسياسات تعاونية جديدة.

واذ تشير الى قرار الجمعية العمومية ٢٢-٥ و ٢٧-٩ و ٣٢-٢٢ بشأن أفعال التدخل غير المشروع والأعمال الإرهابية التي تهدف الى تدمير الطائرات المدنية أثناء طيرانها.

واذ تذكر بقرار الجمعية العامة للأمم المتحدة ١٥٨/٥٥ بشأن التدابير الرامية الى القضاء على الارهاب الدولي والى القرارين رقم ١٣٦٨ و ١٣٧٣ الصادرين عن مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة بادانة ومكافحة الارهاب الدولي.

فإن الجمعية العمومية :

١- تدين بقوة هذه الأعمال الإرهابية باعتبارها تتناقض مع أبسط الاعتبارات الإنسانية وقواعد سلوك المجتمع المتحضر وباعتبارها انتهاكات للقانون الدولي.

٢- تعلن أن مثل هذه الأعمال التي تستخدم فيها الطائرات المدنية كأسلحة دمار تتناقض مع نص وروح اتفاقية الطيران المدني الدولي، ولا سيما ديباجتها ومادتيها الرابعة والرابعة والأربعين، وأن تلك الأفعال والأعمال الإرهابية التي تستخدم الطيران المدني أو تجهيزات الطيران المدني تشكل جرائم خطيرة من جرائم انتهاك القانون الدولي.

٣- تحث جميع الدول المتعاقدة على أن تكفل، وفقا للمادة الرابعة من اتفاقية شيكاغو، عدم استخدام الطيران المدني في أي غرض مخالف لأهداف اتفاقية الطيران المدني الدولي، وأن تحاسب حسابا عسيرا كل من يستغل الطائرات المدنية كأسلحة دمار، بمن فيهم المسؤولون عن تخطيط وتنظيم هذه الأعمال أو عن مساعدة أو دعم أو إيواء مرتكبيها.

٤- تحث جميع الدول المتعاقدة على تعزيز عرى التعاون فيما بينها لتقديم المساعدة في تحقيقات هذه الأعمال والقبض على المسؤولين عنها ومقاضاتهم، وعلى أن تضمن أن من شاركوا في هذه الأعمال الإرهابية، بصرف النظر عن طبيعة مشاركتهم، لن يجدوا ملاذا مأمونا في أي مكان.

- ٥- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على تكثيف جهودها من أجل التوصل الى التنفيذ والانفاذ الكاملين للاتفاقيات متعددة الأطراف بخصوص أمن الطيران، وتنفيذ القواعد والتوصيات والاجراءات الصادرة عن الايكاو بشأن أمن الطيران تنفيذا تاما، وعلى رصد هذا التنفيذ، وعلى اتخاذ جميع تدابير الأمن الاضافية الملائمة في أراضيها بالتناسب مع مستوى الخطر من أجل تفادي واستئصال الأعمال الارهابية في الطيران المدني.
- ٦- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على تقديم اسهامات في صورة موارد مالية أو بشرية لآلية الايكاو لأمن الطيران، بغية دعم وتعزيز الكفاح ضد الارهاب وأفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني، وتدعو الدول المتعاقدة الى الموافقة على تقديم تمويل خاص لنشاط الايكاو العاجل في مجال أمن الطيران المذكور في الفقرة السابعة أدناه، وتكلف المجلس بأن يضع اقتراحات لتقديم التمويل الأكثر ثباتا لنشاط الايكاو في مجال أمن الطيران، بما في ذلك التدابير العلاجية الملائمة.
- ٧- **تكلف** المجلس والأمين العام بالعمل على وجه الاستعجال للتصدي للتهديدات الجديدة والناشئة ضد الطيران المدني، وبأن يستعرض على وجه الخصوص مدى ملاءمة اتفاقيات أمن الطيران الراهنة، واستعراض برنامج الايكاو لأمن الطيران، بما في ذلك استعراض الملحق السابع عشر وملحق الاتفاقية الأخرى ذات الصلة، والنظر في انشاء برنامج عالمي تابع للايكاو لتدقيق مراقبة الأمن، والنظر في أي تدابير أخرى قد تعتبر مفيدة أو ضرورية، بما في ذلك التعاون الفني.
- ٨- **تكلف** المجلس بأن يعقد في مونتريال، في أقرب وقت ممكن وحذا لو كان ذلك في عام ٢٠٠١، مؤتمراً وزارياً دولياً رفيع المستوى لأمن الطيران، بهدف منع ومكافحة واستئصال الأعمال الارهابية في الطيران المدني، وتعزيز دور الايكاو في اعتماد القواعد والتوصيات في مجال الأمن وتدقيق تنفيذها، وتأمين الوسائل المالية اللازمة بالصورة المشار اليها في الفقرة ٦ أعلاه.

القرار ١٧-١ : اعلان من الجمعية العمومية

لما كان النقل الجوي المدني الدولي يساعد في انشاء الصداقة والتفاهم والحفاظ عليهما بين شعوب العالم، وينهض بالتجارة بين الأمم. ولما كانت أفعال العنف الموجهة ضد النقل الجوي المدني الدولي والمطارات وغيرها من التجهيزات والخدمات التي يستخدمها النقل الجوي تشكل خطرا على سلامته، وتؤثر تأثيرا جسيما في تشغيل الخطوط الجوية الدولية، وتقوض ثقة شعوب العالم في سلامة النقل الجوي المدني الدولي.

ولما كانت الدول المتعاقدة، اذ تلاحظ العدد المتزايد لأفعال العنف ضد النقل الجوي الدولي، تشعر بالقلق الخطير تجاه سلامة النقل الجوي وأمنه.

فإن الجمعية العمومية :

تدين كل أفعال العنف التي قد توجه ضد الطائرات وطواقم الطائرات والركاب في النقل الجوي الدولي.

تدين جميع أفعال العنف التي قد توجه ضد العاملين في مجال الطيران المدني، والمطارات المدنية، وغيرها من التجهيزات والخدمات التي يستعملها النقل الجوي المدني الدولي.

تناشد بصفة عاجلة الدول ألا تلجأ، تحت أي ظروف، الى أفعال العنف الموجهة ضد النقل الجوي المدني الدولي والمطارات وغيرها من التجهيزات والخدمات التي تخدم ذلك النقل.

تناشد بصفة عاجلة الدول، الى حين سريان مفعول الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، أن تتخذ التدابير الفعالة لردع ومنع تلك الأفعال، وأن تكفل، وفقا لقوانينها الوطنية، مقاضاة الذين يرتكبون مثل هذه الأفعال.

تقر الاعلان التالي :

ان الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي

وقد اجتمعت في دورة استثنائية للبت في الزيادة المفزعة في أفعال الاستيلاء غير المشروع وأفعال العنف ضد طائرات النقل الجوي المدني الدولي، ومنشآت المطارات المدنية والتجهيزات والخدمات ذات الصلة بها.

وادرأكا منها للمبادئ المقترحة في اتفاقية الطيران المدني الدولي.

واذ تعترف بالحاجة العاجلة الى استعمال كل موارد المنظمة لمنع مثل تلك الأفعال وردعها.

تعلن رسميا أنها :

- ١- تستكر الأفعال التي تقوّض ثقة شعوب العالم في النقل الجوي.
- ٢- تعرب عن أسفها للخسائر في الأرواح والاصابات والضرر الذي يلحق بموارد اقتصادية مهمة من جراء تلك الأفعال.
- ٣- تدين جميع أفعال العنف التي قد توجه ضد الطائرات والطواقم والركاب في النقل الجوي المدني الدولي، وضد العاملين في مجال الطيران المدني والمطارات المدنية وغيرها من التجهيزات والخدمات المستعملة في النقل الجوي المدني الدولي.
- ٤- تدرك الحاجة العاجلة للتوصل الى اتفاق عام بين الدول بغية كفالة التعاون الدولي على نطاق واسع تحقيقا لمصالح سلامة النقل الجوي المدني الدولي.
- ٥- تطلب من الدول القيام بعمل مشترك نحو قمع الأفعال التي تهدد بالخطر سلامة النقل الجوي المدني الدولي وانتظام تطوره.
- ٦- تطلب تنفيذ مقررات وتوصيات هذه الجمعية العمومية، في أقرب وقت ممكن، من أجل منع هذه الأفعال وردعها.

القرار ٣٣-٣: تحسين انتاجية المنظمة (في مواجهة التحديات الجديدة)

القرار ٣٤-١: استعمال أموال من الحساب المنفصل الذي أنشئ بموجب
الفقرة ٣ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٣٣-٢٧

سياسة الايكاو الثابتة بخصوص التدخل غير المشروع

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 تنظيمًا 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 كثيراً على إيجاد الصداقة وحسن التفاهم والحفاظ عليهما بين أمم العالم وشعوبه، بينما يمكن لسوء استعماله أن يصبح تهديداً للأمن العام؛

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

ولما كان الطابع المتغير لتهديد الأعمال الإرهابية، بما فيها تلك التي تشكّلها الأجهزة المتفجرة المخبأة والهجمات في المنطقة المفتوحة للجمهور، والتهديدات التي تشكّلها 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 تأثيراً ضاراً وخطيراً على سلامة الطيران المدني الدولي وكفاءته وانتظامه، مما يعرض للخطر أرواح الأشخاص على متن الطائرات وعلى الأرض ويقوّض ثقة شعوب العالم في سلامة الطيران المدني الدولي؛

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

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

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

وتشير إلى القرار ٤٠-١٢ 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 الإيكو ودولها الأعضاء لتنفيذ "استراتيجية الأمم المتحدة العالمية لمكافحة الإرهاب" من أجل تعزيز الجهود الدولية والإقليمية والوطنية لمكافحة الإرهاب، بما يشمل اتخاذ الخطوات العملية لتعزيز قدرات الدول الأعضاء على مكافحة التهديدات الإرهابية وزيادة التنسيق في أنشطة مكافحة الإرهاب التي تتخذها منظومة الأمم المتحدة؛

وتسلم بأن المشاورات العالمية وجهود التواصل مع الدول الأعضاء لإعداد وتنقيح عناصر الخطة العالمية لأمن الطيران قد تكللت بالنجاح باعتماد المجلس 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 والإيكو والمنظمات الإقليمية وقطاع الطيران وجميع الجهات المعنية الأخرى؛

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

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

وتضع في اعتبارها خطط الطريق الإقليمية التي اعتمدتها المؤتمرات الإقليمية لأمن الطيران المعقودة في مصر وبنما والبرتغال وتايلند في الفترة بين عامي ٢٠١٧ 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 الإيكو 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 الإيكاو الثابتة وذلك بتطبيق أكثر إجراءات الأمن فعالية على النحو المطلوب والموصى به في الملحق السابع عشر — "أمن الطيران" والأحكام المتعلقة بالأمن الواردة في الملحق التاسع — "التسهيلات" سواء بشكل فردي أو بالتعاون فيما بينها للوقاية من أفعال التدخل غير المشروع ومعاينة المرتكبين والمخططين والراعين 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- **ثُقِرَ بالدور القيادي الذي تضطلع به الإيكاو في مجال أمن الطيران وتطلب إلى الأمين العام إعلاء شأن أمن الطيران داخل الإيكاو ومكاتبها الإقليمية وضمن الاستدامة طويلة الأجل لبرنامج أمن الطيران في المنظمة، في سياق ميزانية البرنامج العادي؛**
- ٩- **تبحث 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 بضمن 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 تنقيحات 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- **توجه 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 تقي بالغرض المقصود منها وقابلة للتكيف مع التحديات الجديدة والناشئة في مجال أمن الطيران، مع النظر في نهج مبتكرة لمواصلة تحسين فعاليتها أو تعزيزها. وينبغي إفادة المجلس بانتظام بنتائج هذه الاستعراضات، بما في ذلك أي توصيات تصدر عنها.**
- ١٣- **تبحث 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- تحت الدول الأعضاء التي لم تتضمن بعد إلى "الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات" (طوكيو، ١٩٦٣) و"اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (لاهاي، ١٩٧٠) و"اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني" (مونتريال، ١٩٧١)، و"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 ترتكب على متن الطائرات" (مونتريال، ٢٠١٤)^٢ تحثها على الانضمام إليها؛

٢- تناشد الدول الأعضاء التي لم تصبح بعد أطرافا 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، وتناشد الدول الأعضاء التي تصنع المتفجرات البلاستيكية أن تنفذ تدابير تمييز هذه المتفجرات بأسرع ما يمكنها؛

٣- تطلب إلى الأمين العام مواصلة تنكير 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 ترتكب 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؛

^٢ 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.

(ج) المرفق**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 تتادي 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 تتخذ بالكامل وبشكل مستدام أحكام الملحق السابع عشر — "الأمن" والأحكام المتعلقة بالأمن الواردة في الملحق التاسع — "التسهيلات" من أجل تعزيز جهودها الرامية إلى تنفيذ القواعد والتوصيات والإجراءات الدولية الراهنة المتعلقة بأمن الطيران، وأن ترصد هذا التنفيذ، وأن تسد أي فجوات أو تصحح أي أوجه قصور على وجه السرعة وأن تتخذ كل الخطوات الضرورية لمنع وقوع أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني الدولي، وأن تراعي المواد الإرشادية الواردة في دليل أمن الطيران الصادر عن الإيكاو (Doc 8973 - مقيّد التوزيع) والمواد الإرشادية الأخرى المتصلة بالأمن والمتاحة في موقع الإيكاو الإلكتروني المقيّد 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- تشجع الدول الأعضاء على العمل بالتشارك مع قطاع الطيران لإعداد وتنفيذ اختبارات تشغيلية للتدابير الأمنية وتكنولوجيات وتقنيات وإجراءات مبتكرة وتنفيذها بفعالية؛

٨- تشجع الدول الأعضاء والصناعة على تنسيق جهودها لتطوير عملية الكشف الأمني في مجال الطيران لتصبح أكثر مرونة في التصدي للتهديدات الجديدة، وأكثر سلاسة وتركيزاً على الركاب مع ضمان الاستمرار في تحقيق الأهداف الأمنية الواردة في الملحق السابع عشر — "أمن الطيران"؛

- ٩- تشجع الدول الأعضاء وجميع هيئات الطيران على إعلاء شأن ثقافة أمنية قوية وفعالة في مجال الطيران، بما في ذلك إعداد وبرامج وحملات التوعية الأمنية بين القوى العاملة والجمهور، والتي تشدد على أن الأمن مسؤولية الجميع؛
- ١٠- تحث الدول الأعضاء على الحفاظ على قوى عاملة كفوءة ومتحمسة ومدرّبة تدريباً جيداً واتخاذ الإجراءات لضمان وصول كفاءات الموظفين التي كانت موجودة قبل جائحة فيروس كورونا؛
- ١١- تشجع الدول الأعضاء على تطبيق رقابة فعالة، بما يشمل التقنيات عن بُعد عندما لا تسمح القيود أو الظروف الأخرى بإجراء أنشطة المراقبة في الموقع، على جميع جوانب نظمها الخاصة بأمن الطيران لضمان تنفيذ الإجراءات الأمنية بصورة فعالة ومستدامة؛
- ١٢- تشجع الدول الأعضاء، طبقاً لقوانينها وأنظمتها وبرامجها الداخلية لأمن الطيران ووفقاً للقواعد والتوصيات الدولية القابلة للتطبيق، على النهوض بتنفيذ تدابير أمن الطيران بطريقة عملية للقيام بما يلي:
- (أ) توسيع نطاق الآليات القائمة للتعاون بين الدول الأعضاء والصناعة، على النحو 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 وإنسجام 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 تقادم 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 وفقاً للشروط المنصوص عليها في الملحق السابع عشر، والتي تستند إلى عملية تحقيق شاملة ومستمرة وتبادل فعال ومستمر للمعلومات عن نظم أمن الطيران في كل منها؛

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 - مقيد التوزيع) على فترات ملائمة وإعداد مواد إرشادية جديدة مصممة لمساعدة الدول الأعضاء على معالجة التهديدات الجديدة والقائمة ضد الطيران المدني وعلى تنفيذ المواصفات والإجراءات المتعلقة بأمن الطيران المدني؛**
- 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 مبدأ أساسيا وعنصرا وظيفيا للأمانة العامة للإيكاو، بما يتناسب مع أهميته في تقدم الطيران المدني الدولي واستدامته وتتميته 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؛

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

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

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

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

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

وتسَلَّم بأن تأثير جائحة فيروس كورونا والقيود المفروضة على الموارد قد حدت 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 كمحققين في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر ليعملوا كخبراء لفترات قصيرة الأجل لإجراء عمليات تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر، وكذلك كخبراء لفترات طويلة للعمل كرؤساء أفرقة تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر؛

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

٥- تحيط علماً بما اضطلعت به الأمانة العامة للإيكاو من عمل، بالتشاور مع الدول الأعضاء، من أجل استعراض نطاق ومنهجية "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA) وتحت الأمانة العامة على مواصلة تحسين فعالية 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- تحت جميع الدول الأعضاء على تقديم الدعم الكامل للإيكاف عن طريق:
- (أ) توقيع مذكرة التفاهم الخاصة بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر؛
 - (ب) إعداد جميع الوثائق المطلوبة وتقديمها إلى الإيكاف حسب الجداول الزمنية المقررة قبل أنشطة البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر في المواعيد التي تحددها الإيكاف؛
 - (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 الأجل الزمنية المتفق عليها بين الدول الأعضاء والإيكاف .
- 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 .

(هـ) المرفق

دعم التنفيذ والتنمية من جانب الإيكاف — 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 الأعضاء من خلال تشجيع الأنشطة المنسقة والموجهة وذات الأولوية لبناء القدرات في مجال أمن الطيران الدولي؛
- ٢- **تحت** الدول الأعضاء على أن تسهم طوعاً بالموارد المالية والعينية لزيادة نطاق وتأثير أنشطة الإيكاف لتعزيز أمن الطيران؛
- ٣- **توجّه** الأمين العام إلى التأكد من أن المساهمات المتلقاة من أجل أنشطة دعم التنفيذ والتنمية في مجال أمن الطيران قد تم تخصيصها بالكامل لتلك الأنشطة دون غيرها؛
- ٤- **تحت** الدول الأعضاء القدرة 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 ومُحسن؛

- 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 تنتظر أيضاً في طلب المساعدة من الإيكاو والمنظمات الدولية والإقليمية الأخرى لتلبية احتياجاتها إلى المساعدة الفنية الناشئة عن الحاجة لحماية الطيران المدني الدولي؛
- ٧- تحث الإيكاو والدول الأعضاء والمنظمات على أن تشارك في معلومات الإيكاو عن برامج المساعدة لديها وأنشطتها من أجل تعزيز كفاءة وفعالية استخدام الموارد؛
- ٨- توجه الأمين العام إلى تسهيل تنسيق برامج وأنشطة المساعدة بقدر المستطاع بما في ذلك من خلال جمع أي معلومات متاحة عن هذه المبادرات؛
- ٩- توجه 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 جزءاً لا يتجزأ من الاتفاقات متعددة الأطراف والثنائية بشأن الخدمات الجوية؛

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

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تدرك أن النجاح في إزالة الأخطار التي تهدد الطيران المدني لن يتسنى إلا من خلال تضافر جهود جميع المعنيين ومن خلال إقامة علاقات عمل وثيقة بين الهيئات الوطنية ومنظمي أمن الطيران في جميع الدول الأعضاء؛
- ٢- تحث جميع الدول الأعضاء على إدراج بند يتعلق بأمن الطيران في اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية، مع مراعاة البند النموذجي الذي اعتمدته المجلس في ١٩٨٦/٦/٢٥، وعلى أن تأخذ في الحسبان نص الاتفاق النموذجي الذي اعتمدته المجلس في ١٩٨٩/٦/٣٠؛
- ٣- تحث جميع الدول الأعضاء على أن تعتمد المبادئ الرئيسية التالية باعتبارها 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 المعرفة في الاتفاقات الثنائية و/أو متعددة الأطراف للخدمات الجوية؛
 - (ب) الاعتراف بتدابير الأمن المكافئة؛
 - (ج) التركيز على نتائج الأمن؛
- ٤- تحث جميع الدول الأعضاء على أن تشترك في شبكة ضباط الاتصال لشؤون أمن الطيران التي أنشأتها الإيكاو - إن لم تكن قد اشتركت فيها - والتي أنشئت للإبلاغ عن الأخطار المحدقة بعمليات النقل الجوي المدني بهدف توفير شبكة دولية لاتصالات أمن الطيران في داخل كل دولة، وأن تعزز من الاتساق والتعاون فيما بينها لضمان تبادل أفضل الممارسات من خلال وسائل AVSECPaedia.
- ٥- تحث الإيكاو على تعزيز المبادرات التي تمكن 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 اللزيمين لمعالجة التهديدات الجديدة والقائمة ضد الطيران المدني والتخفيف من حدة أي اضطراب في السفر الجوي نتيجة للخطر 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

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

وتقرّ 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 (الجنة 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 الإيكافو إلى أقصى درجة ممكنة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع؛

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

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

القرار ٤٠-١٢: إعلان بشأن أمن الطيران - يؤكد الالتزام العالمي بتعزيز التنفيذ

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

(١) بذل المزيد من الجهود لتنفيذ قرارات مجلس الأمن ٢٣٠٩ و ٢٣٤١ و ٢٣٩٥ و ٢٣٩٦ و ٢٤٨٢ وفقاً للكفاءات ذات الصلة وتأكيد القيادة العالمية للإيكافو في المسائل المتعلقة بحماية الطيران المدني الدولي من أعمال التدخل غير المشروع؛

- ٢) تعزيز الوعي بالتهديدات والمخاطر التي يتعرض لها الطيران المدني من خلال تبادل المعلومات بين الدول ومع الجهات المعنية، ومن خلال الاهتمام المستمر ببيان سياق المخاطر العالمية للإيكاو (DOC 10108)؛
- ٣) زيادة تعزيز وتشجيع التطوير الفعال لقواعد وتوصيات الإيكاو الدولية واعتمادها وتنفيذها، مع التركيز بشكل خاص على الملحق السابع عشر - أمن الطيران؛
- ٤) مواصلة تطوير وتبادل نهج جديدة ومبتكرة لتعزيز أمن الطيران ومواجهة التهديدات والمخاطر المستمرة والناشئة؛
- ٥) ضمان التنفيذ السريع لقرار الجمعية العمومية ٤٠-١٢/٢ المتعلق بمعالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني؛
- ٦) اتخاذ خطوات عملية لتعزيز ثقافة الأمن وبرامج التوعية الأمنية بالشاركة مع جميع الجهات المعنية داخل بيئة الطيران؛
- ٧) التشجيع على التنسيق والتعاون الفعالين بين أمن الطيران والتخصصات الأخرى لضمان اتباع نهج شامل ومنسق لأمن الطيران وتسهيلاته ومسائل السلامة لتوفير أنظمة طيران وطنية وعالمية قوية؛
- ٨) المشاركة الفعالة في الجهود العالمية والإقليمية لتحقيق أهداف ومقاصد الخطة العالمية لأمن الطيران وغاياتها الطموحة والأولويات الصعيدين الوطني والإقليمي، وتبادل الخبرات والدروس المستفادة في تنفيذ هذه الإجراءات مع الإيكاو؛
- ٩) ضمان التنفيذ الفعال لأحكام الملحق التاسع - التسهيلات التي تعود بالنفع على أمن الطيران؛
- ١٠) تنفيذ الالتزامات المتعلقة باستخدام البيانات المسبقة للركاب (API) وبيانات سجل أسماء الركاب (PNR)، مع الاحترام الكامل لحقوق الإنسان والحريات الأساسية، وفقا لأهداف قراري مجلس الأمن الدولي رقم ٢٣٩٦ و٢٤٨٢؛
- ١١) تقديم المساعدة الفنية إلى الدول التي هي في حاجة إلى ذلك، بما في ذلك التمويل وبناء القدرات والوصول إلى التكنولوجيا، والتي تكون مستدامة وتعالج بفعالية التهديدات والمخاطر الأمنية التي تهدد الطيران المدني بالتعاون مع الدول الأخرى والمنظمات الدولية وشركاء الصناعة، بما يتماشى مع مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب؛
- ١٢) دعم المنظمة في تطوير مزيد من التعاون والتنسيق مع وكالات الأمم المتحدة الأخرى والمنظمات الدولية الأخرى ذات الصلة للمساهمة في تعزيز جهود أمن الطيران العالمية؛
- ١٣) تعزيز قدرة المنظمة وإمكاناتها للتصدي بفعالية للتهديدات والمخاطر العالمية لأمن الطيران من خلال زيادة المشاركة والانخراط النشط، بما في ذلك من خلال تحديد أولويات مسائل أمن الطيران في كل من المقر الرئيسي والمكاتب الإقليمية؛
- ١٤) دعم عمل المكاتب الإقليمية للمنظمة لتعزيز تطوير أمن الطيران والتعاون بين الدول الأعضاء وأصحاب المصلحة.

القرار ٣٦-١٨: المساهمات المالية في خطة عمل أمن الطيران

إنه تعتبر تطوير الطيران المدني الدولي يساعد بشكل كبير على إقامة وصون أوأصر الصداقة والتفاهم بين الأمم وشعوب العالم، ولما كانت إساءة استخدامه تشكل تهديدا على الأمن العام.

ولما كان خطر الأعمال الإرهابية والاستيلاء غير المشروع على الطائرات وأفعال التدخل غير المشروع الأخرى ضد الطيران المدني، بما في ذلك الأعمال التي تستهدف تدمير الطائرات، والأعمال التي تستخدم الطائرات كأسلحة تدمير، ينطوي على تأثير خطير يناوئ السلامة الجوية وكفاءة وانتظام الطيران المدني الدولي، ويعرض للخطر أرواح الأشخاص على متن الطائرات وعلى الأرض، ويقوض بالتالي ثقة شعوب العالم في سلامة الطيران المدني الدولي.

وإن تشير إلى القرار ٣٥-١٠.

وإن تعرب عن تأييدها لخطة عمل أمن الطيران التي اعتمدها المجلس، للقيام على نحو عاجل بالتصدي للتهديدات الجديدة والناشئة ضد الطيران المدني، لا سيما إنشاء برنامج الإيكو العالمي لتدقيق أمن الطيران الذي يتعلق ضمن جملة أمور بترتيبات أمن المطارات وبرنامج أمن الطيران المدني، واستعراض مدى كفاية اتفاقيات أمن الطيران الراهنة، واستعراض برنامج الإيكو لأمن الطيران، بما في ذلك مراجعة الملحق السابع عشر وغيره من ملاحق اتفاقية شيكاغو.

واقترانها منها بأن أمن الطيران سيظل برنامجا حرجا وذا أولوية بالنسبة للإيكو، وبالحاجة إلى وضع برامج عمل وتنفيذها في الفترة الثلاثية المقبلة لمعالجة المسائل المحددة في قرار الجمعية العمومية ٣٥-١٠.

وإن تلاحظ أن الأمين العام قد أدرج ما يقارب ٥٠ في المائة من خطة عمل أمن الطيران في الميزانية العادية، وأن الأموال اللازمة لتنفيذ برنامج عمل أمن الطيران لا يمكن أن تدرج بالكامل في الميزانية العادية للفترة الثلاثية ٢٠٠٨-٢٠١٠ نظرا للقيود المالية والتمويلية.

إن الجمعية العمومية،

١- تعرب عن تقديرها للدول المتعاقدة التي تبرعت بموارد بشرية ومالية يتوقع أن تبلغ قيمتها ما لا يقل عن ٤,٦ مليون دولار أمريكي بحلول نهاية سنة ٢٠٠٨ من أجل تنفيذ خطة عمل أمن الطيران على مدى الفترة الثلاثية ٢٠٠٨-٢٠١٠.

٢- تحث جميع الدول المتعاقدة على تقديم التبرعات في أقرب وقت ممكن، ويحبذ أن تكون هذه التبرعات جزءا من اشتراكاتها المقررة لسنة ٢٠٠٨، لتمويل تنفيذ خطة عمل أمن الطيران. ويقترح أن تكون هذه التبرعات على أساس جدول الأنصبة المقررة الذي اعتمدته الجمعية العمومية للميزانية العادية لسنة ٢٠٠٨.

٣- تحث جميع الدول المتعاقدة على أن تعلن سلفا عن تبرعاتها وأن تقدم إسهاماتها في أوائل سنة ٢٠٠٨ على نحو يكفل التخطيط والتنفيذ للملتزمين لخطة عمل أمن الطيران.

٤- تحث المجلس على أن يدعم استدامة خطة عمل أمن الطيران على الأجل الطويل بمواصلة إدراج الاحتياجات التمويلية تدريجيا في الميزانية العادية، وتطلب بناء على ذلك أن يقدم الأمين العام اقتراحات محددة من أجل دمجها الكامل في الميزانية البرنامجية للفترة ٢٠١١-٢٠١٣.

٥- تعلن أن هذا القرار يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٥-١٠.

القرار ٢٧-٩: أفعال التدخل غير المشروع التي تهدف الى تدمير الطائرات المدنية أثناء طيرانها

اذ تضع في اعتبارها أفعال التدخل غير المشروع التي ارتكبت مؤخرا ضد الطيران المدني الدولي وتسببت في مقتل الكثير من الأبرياء وفي تدمير طائرات مدنية، واذ تعرب عن تعاطفها العميق مع أسر جميع الأشخاص الذين لقوا حتفهم نتيجة لتلك الأفعال الاجرامية. واذ تلاحظ بسخط بالغ أفعال التدخل غير المشروع المتكررة التي تهدف الى احداث التدمير التام لطائرات مدنية أثناء طيرانها وقتل كل من على متنها من أشخاص.

واعترافا منها بأن جميع أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني الدولي تشكل جرما خطيرا في انتهاك القانون الدولي.

واذ تذكر بقراريها ١٧-١ و ٢٧-٧.

واذ تلاحظ القرار رقم ٦٣٥ الصادر عن مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة.

فإن الجمعية العمومية :

- ١- تدين بشدة كل الأفعال الاجرامية الأخيرة من أفعال تدمير الطائرات المدنية أثناء طيرانها.
- ٢- تحث الدول الأعضاء على تعزيز جهودها من أجل التنفيذ الكامل للقواعد والتوصيات والاجراءات الصادرة عن الايكاو بشأن أمن الطيران وأن تتخذ أى تدابير أمنية اضافية ملائمة عندما يتطلب ذلك حدوث زيادة في مستوى التهديد.
- ٣- ترجو من الدول الأعضاء، التي في مقدورها أن تفعل ذلك، أن تزيد من المساعدة الفنية والمالية والمادية للدول التي تحتاج اليها من أجل كفالة تنفيذ هذه الأحكام على الصعيد العالمي.
- ٤- ترجو على وجه الاستعجال من الدول الأعضاء أن تسرع في اجراء الدراسات والبحوث المتعلقة بمعدات الأمن وبالكشف عن المتفجرات، من أجل تطبيقها على نطاق واسع في أسرع وقت ممكن عمليا، وأن تشارك بنشاط في اعداد نظام دولي لوضع علامات على المتفجرات بغرض تسهيل الكشف عنها.
- ٥- تكلف المجلس باتخاذ التدابير الضرورية لاستئناف نشاطه ونشاط هيئاته الفرعية في أقرب وقت ممكن بعد هذه الدورة للجمعية العمومية، بغية القيام بانجاز مجمل البرنامج الذي اعتمدته المجلس في قراره الصادر بتاريخ ١٦ فبراير ١٩٨٩ في أقصر وقت ممكن، وأن يقوم بأى اجراء آخر يراه ضروريا.

شؤون أخرى متعلقة بالتدخل غير المشروع

القرار ٣٦-١٩: الأخطار التي تهدد الطيران المدني من جراء الصواريخ الجوية المحمولة (أسلحة الماناباز)

إن الجمعية العمومية

إذ تعبر عن قلقها الشديد إزاء الأفعال الإرهابية التي تهدد الطيران المدني في جميع أنحاء العالم، وخاصة الأخطار المتمثلة في الصواريخ الجوية المحمولة (أسلحة الماناباز)، والصواريخ الأخرى أرض-جو والأسلحة الخفيفة والقذائف الصاروخية.

وإذ تشير الى قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم ٦١/٦٦ بشأن "اللاتجار غير المشروع بالأسلحة الصغيرة والأسلحة الخفيفة من جميع جوانبه" والقرار ٦٠/٧٧ بشأن منع النقل غير المشروع لصواريخ الدفاع الجوي التي يحملها الأفراد والحصول عليها واستخدامها دون إذن، والقرار ٦١/٧١ بشأن تقديم المساعدة الى الدول من أجل كبح الاتجار غير المشروع بالأسلحة الصغيرة والأسلحة الخفيفة وجمعها والقرار ٦٠/٢٨٨ بشأن استراتيجية الأمم المتحدة العالمية لمكافحة الإرهاب.

وإذا تحيط علماً "بالصك الدولي الذي يمكن الدول من التعرف على الأسلحة الصغيرة والأسلحة الخفيفة غير المشروعة وتعبئها في الوقت المناسب وبطريقة يعول عليها"، المرفق بقرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم (٨٨/٦٠) واتفاق فاسنار بشأن مراقبة تصدير الأسلحة التقليدية والسلع والتكنولوجيات مزدوجة الاستخدام وعناصر فرض الضوابط على تصدير الصواريخ الجوية المحمولة يدوياً والاتفاقية الأمريكية المشتركة لمكافحة التصنيع والاتجار غير المشروع في الأسلحة النارية والذخيرة والمتفجرات والمواد الأخرى ذات الصلة.

وإذ تلاحظ بارتياح الجهود المستمرة التي تبذلها المنظمات الدولية والإقليمية الأخرى لإعداد رد أكثر شمولاً واتساقاً لمواجهة الأخطار التي تهدد الطيران المدني من جراء أسلحة المانبادز.

وإذ تقر بأن الأخطار الخاصة التي تمثلها أسلحة المانبادز تتطلب من الدول نهجاً شاملاً وسياسات مسؤولة.

١- تحث جميع الدول المتعاقدة على اتخاذ التدابير اللازمة لتطبيق ضوابط صارمة وفعالة على استيراد أسلحة المانبادز وتصديرها ونقلها أو إعادة نقلها وإدارة المخزونات منها وعلى التدريب عليها والتكنولوجيات ذات الصلة بها بالإضافة إلى الحد من نقل قدرات إنتاج أسلحة المانبادز.

٢- تدعو جميع الدول المتعاقدة إلى التعاون على المستويات الدولية والإقليمية وشبه الإقليمية بغية تعزيز وتنسيق الجهود الدولية الرامية إلى تنفيذ تدابير مكافحة التي يتم اختيارها بعناية حسب فاعليتها وتكلفتها، والتصدي للأخطار التي تمثلها أسلحة المانبادز.

٣- تدعو جميع الدول المتعاقدة إلى أن تبادر بأسرع ما يمكن إلى اتخاذ التدابير اللازمة لتدمير أسلحة المانبادز غير المصرح بها والموجودة في أراضيها.

٤- تحث جميع الدول المتعاقدة على تنفيذ "الصك الدولي لتمكين الدول من التعرف على الأسلحة الصغيرة والأسلحة الخفيفة غير المشروعة وتعبئها في الوقت المناسب وبطريقة يعول عليها" كما هو مذكور في قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة ٦٦/٦١ بشأن "الاتجار غير المشروع بالأسلحة الصغيرة والأسلحة الخفيفة من جميع جوانبه".

٥- تحث جميع الدول المتعاقدة على تطبيق المبادئ المحددة في الوثيقة الصادرة بعنوان عناصر فرض ضوابط اتفاق فاسنار على تصدير أسلحة المانبادز.

٦- تكلف المجلس بأن يطلب من الأمين العام أن يقوم بعملية رصد مستمرة للخطر الذي تمثله أسلحة المانبادز على الطيران المدني والاستمرار في إعداد الأساليب المناسبة لمكافحة هذا الخطر وأن يطلب بصورة دورية من الدول المتعاقدة إبلاغ المنظمة بشأن حالة تنفيذ هذا القرار والإجراءات المتخذة للاستجابة إلى أحكامه.

٧- تعلن أن هذا القرار يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٥-١١.

القرار ٣٥-٢: تطبيق المادة الرابعة من اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها

ان الجمعية العمومية:

اذ تقر بأهمية اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها في منع الأفعال غير المشروعة ضد الطيران المدني.

واذ تترك الاقتراح الحالي المقدم من اللجنة الفنية الدولية للمتفجرات بتعديل الملحق الفني للاتفاقية بغرض زيادة أدنى نسبة تركيز لمادة الكشف DMNB من ٠,١ في المائة إلى ١ في المائة بالكتلة.

واذ تضع في اعتبارها الرغبة في الإبقاء على طريقة موحدة لنظام كشف المتفجرات، لا سيما بعد تعديل الملحق الفني.

واذ تأخذ علماً بتوصية اللجنة القانونية التي وافق عليها المجلس بضرورة تطبيق المادة الرابعة من هذه الاتفاقية، مع ادخال التعديلات اللازمة، بما يساير التطورات، على المتفجرات البلاستيكية التي أصبحت غير مميزة بسبب تعديل الملحق الفني.

تحت الدول المتعاقدة لدى الايكو الأطراف في هذه الاتفاقية على تطبيق المادة الرابعة من هذه الاتفاقية في علاقاتها المتبادلة، وذلك على النحو التالي:

- (١) أن المتفجرات التي استوفت في وقت التصنيع المواصفات الواردة في الجزء الثاني من الملحق الفني، ولكنها لم تعد مستوفية للمواصفات الواردة في هذا الجزء الثاني نتيجة للتعديل الوارد أعلاه على الملحق الفني، ألا وهو زيادة أدنى نسبة تركيز لمادة DMNB الكاشفة من ٠,١ في المائة الى ١ في المائة بالكتلة، يجب أن تخضع لأحكام الفقرتين ٢ و ٣ من المادة الرابعة اعتباراً من وقت سريان مفعول هذا التعديل.
- (٢) بناء على ذلك عندما يسري هذا التعديل على الجزء الثاني من الملحق الفني، يجب على كل دولة طرف لم تعترض صراحة على هذا التعديل أن تتخذ التدابير اللازمة لتضمن ما يلي:
 - (أ) أن جميع المخزونات من المتفجرات المذكورة في الفقرة السابقة والموجودة في اقليمها قد تم اتلافها أو استهلاكها لأغراض لا تتنافى مع أهداف هذه الاتفاقية، أو قد تم تمييزها أو ابطال مفعولها بصفة مستديمة في غضون ثلاث سنوات من تاريخ سريان مفعول هذا التعديل، ما لم تكن هذه المتفجرات في حوزة السلطات التي تؤدي مهام عسكرية أو شرطية.
 - (ب) أن جميع المخزونات من المتفجرات المذكورة في الفقرة الفرعية (أ)، والموجودة لدى السلطات التي تؤدي مهام عسكرية أو شرطية، والتي لا تشكل جزءاً لا يتجزأ من آلات عسكرية مصرح بها حسب الأصول قد تم اتلافها أو استهلاكها لأغراض لا تتنافى مع أهداف هذه الاتفاقية، أو قد تم تمييزها أو ابطال مفعولها بصفة دائمة في غضون ١٥ سنة من تاريخ سريان مفعول هذا التعديل.
- (٣) تطبق الفقرة السابقة على أي دولة طرف تسحب اعتراضها على هذا التعديل، ويبدأ هذا التطبيق اعتباراً من التاريخ الذي تعرب فيه عن موافقتها على الالتزام.
- (٤) تطبق الفقرات المذكورة أعلاه، مع ادخال التعديلات اللازمة، على أي تعديل لاحق يدخل على الملحق الفني ما لم تقم أي دولة متعاقدة باخطار جميع الدول المتعاقدة الأخرى والمجلس بأنها لا توافق على هذا التطبيق. وينبغي أن يتم هذا الاخطار في غضون فترة التسعين يوماً المذكورة في الفقرة ٣ من المادة السابعة من الاتفاقية.

القرار ٢٠-١: قيام طائرات عسكرية اسرائيلية بتحويل مسار طائرة مدنية لبنانية والاستيلاء عليها

القرار ٢٢-٥: تخريب وتدمير طائرة مدنية كوبية أثناء طيرانها في رحلة منتظمة في منطقة الكاريبي، مما نتج عنه فقدان ٧٣ من الركاب وأعضاء الطاقم

القرار ٣٥-١: الأعمال الارهابية وتدمير طائرتين مدنيتين روسيتين نتج عنهما مصرع ٩٠ شخصا: الركاب وأعضاء الطاقم

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 أنّ قطاع الطيران يعتمد اعتماداً متزايداً على توفّر المعلومات والبيانات والنظم، مع الحفاظ على موثوقيتها وسريتها؛

وتدرك أنّ التهديدات الإلكترونية ضد الطيران المدني تتطور بشكل سريع ومستمر، وأنّ الطيران المدني لا يزال هدفاً جذاباً لمرتكبي الجرائم في المجال الإلكتروني على غرار ما هو الحال في العالم الحقيقي، وأنّ التهديدات الإلكترونية يُمكن أن تتطور لكي تتال من منظومات الطيران المدني الحيوية بجميع أنحاء العالم؛

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

وتقرّر بالسمة المتعددة الوجوه والتخصّصات للتحديات والحلول الخاصة بالأمن الإلكتروني وإذ تلاحظ بأنّ 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 أنّ "اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي" (اتفاقية بيجين) و"البروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (بروتوكول بيجين) ستعزّز الإطار القانوني العالمي للتصدّي 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 مُرتكبيها في أي مكان تحدّث من أنحاء العالم؛

وإذ تُعيد التأكيد على الأهمية والطابع الملّح لمعالجة الأمن الإلكتروني وتحصين 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؛

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

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

وإذ تُقرّر بأنّ الأمن الإلكتروني في مجال الطيران يحتاج إلى التنسيق على المستويات العالمي والإقليمي والوطني من أجل وضمان الاتساق والقابلية للتشغيل البيئي الكامل لتدابير الحماية ونظم إدارة المخاطر؛

وإذ تُقرّر 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،

وتُقدّر قيمة المبادرات وخطط العمل والمطبوعات وغيرها من الوسائل الإعلامية في هذا المجال والمصمّمة للتصدّي للمسائل الخاصة بالأمن الإلكتروني بطريقة تعاونية وشمولية.

فإن الجمعية العمومية تُقرّر 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 ضدّ الطيران المدني:
 - أ) تنفيذ استراتيجية الإيكاو للأمن الإلكتروني في مجال الطيران، والاستفادة من "خطة عمل الإيكاو للأمن الإلكتروني" بوصفها أداة لدعم تنفيذ "استراتيجية الأمن الإلكتروني في مجال الطيران"؛
 - ب) تعيين سلطة مخوّلة 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 نُظُم الطيران الهامة لضمان تأمين هياكل هذه النُظُم من حيث التصميم وحمايتها وتحسينها، وأن تكون البيانات مؤمنة ومتاحة أثناء تخزينها وأثناء نقلها، وتنفيذ أساليب رصد النُظُم 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 يتعلّق باستراتيجيات الأمن الإلكتروني للطيران والسياسات والخطط في هذا الشأن، فضلاً عن تبادل المعلومات للمساعدة على تحديد أوجه الضعف الأساسية التي يتعيّن 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 حدّتها؛
 - 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 شاملٍ وجامعٍ وعملي يتضمّن السلامة الجوية وأمن الطيران والتسهيلات والملاحة الجوية والاتصالات والمراقبة وإدارة الحركة الجوية وعمليات الطائرات وصلاحيّة الطائرات للطيران وغيرها من التخصّصات اللازمة.

٣- تكليف الإيكاو بالقيام بما يلي:

- أ) مواصلة التشجيع على اعتماد "اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتصلة بالطيران المدني الدولي" (اتفاقية بيجين) و"البروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (بروتوكول بيجين)؛ 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.

الباب الثامن — الشؤون التنظيمية والموظفون

الشؤون التنظيمية

القرار ٢٠-٤٠ : زيادة كفاءة الإيكو وفعاليتها

القرار ١-٣٢ : تحسين إنتاجية المنظمة (التدابير اللازمة لمواصلة التحسينات في الفترة الثلاثية ١٩٩٩-٢٠٠١ وما بعدها)

القرار ٣-٣٣ : تحسين إنتاجية المنظمة (في مواجهة التحديات الجديدة)

القرار ٧-٢٢ : لائحة وحدة التفتيش المشتركة

السياسة العامة للموظفين

القرار ٥١-١ : السياسة العامة للموظفين

لما كانت الجمعية العمومية قد استعرضت الاجراءات التي اتخذها المجلس المؤقت في وضع وتطوير السياسات والقواعد التنظيمية التي تحكم شروط الخدمة لموظفي المنظمة المؤقتة.

ولما كان من الضروري أن يحدد المجلس شروط الخدمة لموظفي المنظمة الدائمة.

ولما كانت الجمعية العمومية تلاحظ أن المنظمة المؤقتة لم تتمكن من تحقيق القدر المرغوب فيه من دولية التعيينات في الأمانة العامة.

لذلك، فإن الجمعية العمومية:

١- تؤيد من ناحية المبدأ السياسات والقواعد التنظيمية الخاصة بالموظفين التي وضعها المجلس المؤقت وتؤيد استمرار العمل بها الى حين تغييرها بقرار من المجلس.

٢- تصدر تعليماتها بوضع سياسة دائمة وقواعد تنظيمية تحكم الخدمة في المنظمة وذلك استنادا للقواعد التنظيمية المؤقتة، مع اقامة الاعتبار بصفة خاصة للتوصيات الواردة في تقرير اللجنة الخامسة حول هذا الموضوع (Doc 4383, AI-AD/29).

٣- وتكلف المجلس بوضع الاجراءات التي يمكن على أساسها قيام الدول المتعاقدة باعارة الأشخاص المؤهلين تأهيلا خاصا للخدمة في الأمانة العامة، كلما حققت تلك السياسة المصلحة العليا للمنظمة.

القرار ٣٨-٢١: وضع حد أقصى لمدد العمل في مناصبي الأمين العام ورئيس المجلس

بالإشارة إلى أحكام قرار الجمعية العامة ٢٤١/٥١ بعنوان "تعزيز منظومة الأمم المتحدة"، الذي اعتمدته الجمعية العامة للأمم المتحدة بالإجماع في سنة ١٩٩٧، وأوصت فيه بتوحيد مدد عمل الرؤساء التنفيذيين لبرامج الأمم المتحدة وصناديقها وهيئاتها الأخرى التابعة للجمعية العامة للأمم المتحدة والمجلس الاقتصادي والاجتماعي بحيث تكون مدة العمل أربع سنوات وقابلة للتجديد مرة واحدة، وشجعت فيه الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة على النظر في وضع أحكام وحدود قصوى موحدة لمدد عمل رؤسائها التنفيذيين؛

ولما كان بوسع الجمعية العمومية، عملاً بالمادة ٥٨ من اتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو، سنة ١٩٤٤)، أن تضع قواعد تنظم عمل المجلس بشأن تحديد طريقة تعيين الأمين العام وإنهاء تعيينه؛

وإذ تضع في اعتبارها أن المجلس قد قرر، في ٢ و ٦/٩/٢٠٠٦، أن يعين الأمين العام لمدة عمل محددة من ثلاث إلى أربع سنوات، وأن الأمين العام لا يعين لمدة ثلاثة إذا كان قد عمل لمدتين؛

وتضع في اعتبارها كذلك أن المجلس قد قرر في ٢٢/٦/٢٠١١، أن تكون مدة جميع التعيينات المقبلة للأمين العام ثلاث سنوات وأن لا تتراوح مدة التعيين بين ثلاث وأربع سنوات ولا أن تكون أربع سنوات في الحالات الاستثنائية؛

ولما كانت المادة ٥١ من اتفاقية شيكاغو لم تحدد عدد مرات إعادة انتخاب رئيس المجلس، وتركت بذلك الباب مفتوحاً أمام أي حد أقصى معقول يمكن تطبيقه في الواقع؛

وإقراراً منها بأنه من المستصوب والملائم تحديد الحد الأقصى لمدد العمل في مناصبي الأمين العام ورئيس المجلس، حيث أن تحديد هذا الحد الأقصى سيعطي شاغلي هذين المنصبين مدة زمنية معقولة لبلوغ الأهداف التي وضعها المجلس قبل شغلها المنصبين، ويساعد أيضاً على ضمان استعادة الايكاء وبصفة دورية من ضخ الأفكار الجديدة والخبرة على أعلى المستويات، واستفادتها من مجموعة أكبر من أساليب القيادة والتنوع الثقافي والإقليمي الذي سيأتي به التغيير المنتظم لشاغلي هذين المنصبين الرفيعي المستوى؛ وإقراراً منها بأنه من المستصوب، لأسباب مماثلة، تطبيق هذا الحد الأقصى بحيث لا يمكن العمل لأكثر من مدتين في أي من مناصبي رئيس المجلس والأمين العام أو كليهما؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تحيط علماً بقرار المجلس بوضع حد أقصى لا يتجاوز مدتي عمل لمنصب الأمين العام، فترة كل مدة منهما ثلاث سنوات.

٢- تحث الدول الأعضاء على ألا ترشح، وتطلب من المجلس ألا يقبل لمنصب رئيس المجلس، أي شخص كان عند حلول تاريخ بدء العمل قد قضى مدتين كاملتين في منصب الرئيس.

٣- تحث الدول الأعضاء على ألا ترشح، وتطلب من المجلس ألا يقبل الترشيح لمنصب رئيس المجلس ولا لمنصب الأمين العام، أي شخص يكون عند حلول تاريخ انتهاء مدة العمل قد قضى في المجموع أكثر من مدتين كاملتين في كلا المنصبين مجتمعين.

٤- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٦-٢٨.

القرار ٢١-١٢: لجنة الخدمة المدنية الدولية

القرار ٢٧-٢: امتيازات وحصانات الايكاو

التوظيف والملاك الوظيفي

القرار ٣١-٤: توزيع الجنسيات في الأمانة العامة

بما أنه يجوز للجمعية العمومية، وفقا للمادة ٥٨ من الاتفاقية، أن تضع القواعد التي تحكم قيام المجلس بتحديد طريقة تعيين الأمين العام وغيره من موظفي المنظمة وطريقة انهاء خدماتهم.

ولما كانت المبادئ الواردة في لائحة الخدمة بالايكاو (الجزء الأول - السياسة العامة، ألف - سياسة تدبير الموظفين) تتضمن حكما يقضي بأن التوظيف يجب أن يقوم على أوسع قاعدة جغرافية ممكنة، وأن يتجه نحو تحقيق توزيع متوازن، الى الحد الممكن عمليا، بين مواطني الدول المتعاقدة في جميع أقسام الأمانة العامة.

ولما كان واضحا من تقرير المجلس الى هذه الجمعية العمومية (Doc 6980, A4-AD/1) أنه لم يتيسر تحقيق التنفيذ الكامل لهذه المبادئ حتى الوقت الحاضر وأن الموظفين المعيّنين دوليا ينتمون، بنسبة كبيرة، الى مجموعة من الدول تنتمي الى نفس الأصل التاريخي والسياسي، والتي تستعمل لغة واحدة مشتركة.

فإن الجمعية العمومية تكلف المجلس:

دون مساس بالكفاءة اللازمة، أو بالمسؤولية الصريحة التي تعود الى الأمين العام، بأن يتخذ اجراءات ملائمة لكفالة وجود توزيع متوازن بين مواطني الدول المتعاقدة في موظفي المنظمة.

القرار ١٤-٦: احترام مبدأ التوزيع الجغرافي العادل في وظائف الأمانة العامة للايكاو وفي مكاتبها الاقليمية

لما كانت المادة ٥٨ من اتفاقية شيكاغو تقضي بأن يقوم المجلس، مع مراعاة أية قواعد تضعها الجمعية العمومية، بتحديد طريقة تعيين موظفي المنظمة.

ولما كان المجلس يدرس حاليا الهيكل التنظيمي للمنظمة وسياسة التوظيف وشروط الخدمة فيها.

ولما كان العبء الرئيسي في توجيه عمل الأمانة للايكاو وإداراتها قد تحمله حتى الآن موظفون معيّنون من الدول المتعاقدة الأكثر تقدما.

وبما أن الدول المتعاقدة الأقل تقدما قد يتوفر فيها قريبا موظفون بأعداد متزايدة يتمتعون بالخبرة المناسبة للتعيين في الوظائف على جميع المستويات.

ولما كان من المرغوب فيه الى أقصى حد أن يشارك في عمل الأمانة العامة للايكاف موظفون من أكبر عدد ممكن من هذه الدول.

فإن الجمعية العمومية تقرر:

- ١- أن يعطى وزن لمبدأ التوزيع الجغرافي العادل مع كل العوامل الأخرى ذات الصلة عند تعيين موظفين جدد أو تجديد عقود الموظفين الحاليين.
- ٢- باستثناء فئتي الخدمات العامة وخدمات اللغات، أن يتبع المجلس سياسة للتوظيف من شأنها أن تعطي نسبة أكبر للعقود قصيرة الأجل التي لا تزيد على ثلاث سنوات عند أول تعيين مع امكانية تمديد الخدمة من وقت لآخر لفترات أخرى لا تتعدى ثلاث سنوات في كل حالة من حالات التمديد هذه.
- ٣- في الحالات التي يكون من المرغوب توظيف شخص من الخدمة الحكومية لدولة متعاقدة، على الأمين العام أن يتخذ كل الخطوات العملية للحصول على موافقة تلك الدولة وتعاونها، وإذا كان ذلك ملائماً الحصول على رأيها بشأن مدي ملاءمة الشخص للمنصب المعني.

القرار ٢٤-٢٠: الالتزام بتنفيذ مبدأ التمثيل الجغرافي العادل في وظائف أمانة الايكاف وتطبيقه

عملا بما يتفق وقرار الجمعية العمومية ١٤-٦، وعلى الأخص البند ٢ منه، بشأن مبدأ التمثيل الجغرافي العادل في وظائف أمانة الايكاف.

وأخذاً في الاعتبار أنه من المرغوب فيه جدا الالتزام بهذا المبدأ مع غيره من المعايير في تعيين العاملين وفي تجديد عقود الموظفين. واعترافاً برغبة الدول المتعاقدة في الحصول على تفاهم وتعاون أفضل لتعزيز الطابع الدولي للمنظمة. واذ تؤكد مجددا الاهتمام العام للدول المتعاقدة بالحفاظ على مستوى عال من الكفاءة والدراية الفنية.

تقرر الجمعية العمومية:

- ١- أن يقوم المجلس على وجه الاستعجال بما يلي:
 - (أ) أن يتخذ التدابير لتحقيق توزيع جغرافي لمناصب أمانة الايكاف يكون أقرب الى العدالة حتى تمكن مناطق العالم المختلفة من التمثيل الوافي بقدر الامكان.
 - (ب) أن يضع سياسات للتوظيف، مثل السياسات المتعلقة بالاختيار والترقية وتجديد العقود، ومدة العقود، ومد الخدمة وانهاء التعيين والشؤون التابعة لذلك كله، بحيث يتحقق مبدأ التمثيل المتوازن بين رعايا كل الدول المتعاقدة في المناطق.
 - (ج) أن يستعرض الأسلوب المعمول به حالياً في التعيينات والترقيات وأن يقرر مبادئ وسياسات وطرائق تحكم التعيين وانهاء التعيين والترقية ومد الخدمة وتجديد العقود ومدة العقود بالنسبة للمناصب الرئيسية في الأمانة.
 - (د) أن يتخذ تدابير جديدة لتطبيق السياسات والطرائق والاجراءات التي توضع وفقاً للفقرات (أ) و (ب) و (ج) أعلاه تطبيقاً فعالاً في التوقيت المناسب.

(هـ) أن يقدم الى الجمعية العمومية في دورة ١٩٨٦ تقريراً عن التدابير المتخذة لتنفيذ هذا القرار على أساس تقرير مرحلي سنوي يقدمه الأمين العام الى المجلس.

٢- وتدعو الدول المتعاقدة الى تشجيع المرشحين المؤهلين الى تقديم طلبات لشغل الوظائف الشاغرة في الفئة التخصصية.

القرار ٢٦-٤١: "برنامج الإيكو والمساواة 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؛

وتقر 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 أثّرت في القرارات السابقة بشأن "تعزيز الترتيبات المؤسسية لدعم المساواة بين الجنسين وتمكين المرأة" ويدعو جميع الجهات الفاعلة، بما في ذلك وكالات الأمم المتحدة المتخصصة والقطاع الخاص، إلى تكثيف وتسريع الإجراءات المتخذة لتنفيذ إعلان ومنهاج عمل بيجين بشكل شامل وفعال؛

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

وترحب بنتائج اجتماع قادة العالم بشأن المساواة بين الجنسين وتمكين المرأة: الالتزام بالعمل المنعقد في سبتمبر ٢٠١٥، حيث التزم أكثر من ٨٠ قائداً من القادة العالميين بالقضاء على التمييز ضد المرأة وبتأخذ 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 للتضامن من أجل بناء الدعم لحقوق المرأة ومشاركتها في الميادين السياسية والاقتصادية واضطلاعها بصلاحيات اتخاذ القرار؛

وتشدد 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 الإيكو، 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؛

وترحّب 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، وأن هناك حاجة ملحة إلى اتخاذ خطوات جديدة وطموحة من أجل بلوغ هذا الهدف؛

وتحيط علماً بأن القرار الذي اعتمدته الجمعية العامة للأمم المتحدة في ٢٠/٧/٢٠ الذي كرس 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 وللمشاركة 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 أن هدفاً وسيطاً مثل هدف "٢٥ بحلول ٢٠٢٥" الذي وضعته الأيانات، 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- **وتحث** 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 قذوات يُحتذى بنجاحهن في قطاع الطيران؛
- ١٠- **وتحث** الدول، في إطار الالتزامات الوطنية بالمساواة بين الجنسين، على التعاون مع الإيكاو من خلال تبادل أفضل الممارسات والعمل بالشاركة 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 تقدم، 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 (٢٠٢٠) 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- **تعلن** أن هذا القرار يحلّ محلّ قرار الجمعية العمومية ٣٩-٣٠.

القرار ٤٠-٤، المرفق (م): موظفو الأمانة العامة الفنيون في المقر
الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية

القرار ٥١-١: الفقرة ٣: الاعارة

التعيينات والترقيات

القرار ٨-١: التعيينات والترقيات في الايكاو

لما كانت المادة ٥٨ من اتفاقية الطيران المدني الدولي تقضي بأن يقوم المجلس، مع مراعاة أية قواعد تضعها الجمعية العمومية للايكاو ومع مراعاة أحكام الاتفاقية، بتحديد طريقة التعيين وإنهاء الخدمة، والتدريب والمرتبات والعلاوات، وشروط الخدمة للأمين العام وموظفي الايكاو الآخرين، وأنه يجوز له استخدام أو الاستعانة بمواطني أية دولة متعاقدة.

ولما كانت هذه الجمعية العمومية ترى أنه من المرغوب فيه تعريف طريقة تعيين وترقية موظفي الايكاو بشكل أكثر تحديدا.
ولما كانت الاجراءات التي اعتمدها المجلس المؤقت لليكاو تحظى بقبول الجمعية العمومية، تلك الاجراءات التي تقضي بإنشاء مجالس للتعيينات والترقيات لاستعراض مؤهلات المرشحين وتقديم المشورة بشأن التعيينات والترقيات.
لذلك، فإن الجمعية العمومية تقرر:

- أ) أن يجري الأمين العام تعيينات وترقيات موظفي هيئة العاملين بالمنظمة، باستثناء منصب الأمين العام نفسه، وذلك بعد النظر في مشورة مجالس التعيينات والترقيات، التي يقوم المجلس بإنشائها لهذا الغرض وتتألف من أعضاء الأمانة العامة الذين يحددهم المجلس، وتعمل وفقا للقواعد والاجراءات التي يضعها المجلس.
- ب) أن التعيينات والترقيات في المناصب العليا التي يحددها المجلس تخضع لموافقة رئيس المجلس.

مسائل متنوعة

القرار ٩-٣: صندوق ادخار العاملين وخطة المعاشات

ان الجمعية العمومية الثالثة:

- ٥- تقرر تفويض المجلس سلطة الأعضاء في لجنة المعاشات لموظفي الايكاو، وذلك بالنيابة عن الجمعية العمومية، عملا بالمادة ٢١ من القواعد التنظيمية لصندوق المعاشات التقاعدية لموظفي الأمم المتحدة، وتحديد عدد أعضاء تلك اللجنة.

القرار ٤-١: الفقرة ٥: برنامج التعريف بالايكاو

الباب التاسع — اللغات والخدمات الادارية

اللغات

القرار ٣٧-٢٥: سياسة الايكاو بشأن خدمات اللغات

لما كان تُوفّر مستويات ملائمة من الخدمة بلغات عمل الايكاو وفقاً للقرارات والمقررات ذات الصلة التي أصدرتها الجمعية العمومية أمراً مهماً للغاية لنشر وثائق المنظمة على نطاق العالم، ولاسيما نشر القواعد والتوصيات الدولية، وكذلك لحسن سير أعمال المنظمة وهيئاتها الدائمة.

ولما كان من الضروري الحفاظ على المساواة بين جميع لغات عمل المنظمة وعلى نوعية الخدمة التي تقدم بهذه اللغات. ولما كان من المهم جداً توفير فهم موحد ومتسق لمطبوعات الايكاو من قبل جميع الدول المتعاقدة بجميع لغات عمل المنظمة، وبهدف الحفاظ على سلامة وأمن الطيران المدني الدولي وتقليل أثر الطيران على البيئة إلى الحد الأدنى.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تعيد التأكيد** على أنّ تعدّد اللغات هو أحد المبادئ الأساسية لبلوغ أهداف الايكاو بصفتها وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة.
- ٢- **تعيد التأكيد** على قراراتها السابقة بشأن تعزيز لغات عمل المنظمة.
- ٣- **تقرّر** بأنّ خدمات اللغات هي جزء لا يتجزأ من أيّ برنامج من برامج الايكاو.
- ٤- **تقرر** أن المساواة بين جميع لغات عمل المنظمة ونوعية الخدمة التي تقدم بهذه اللغات يشكلان الهدف المستمر للمنظمة.
- ٥- **تقرر** أن العمل بأي لغة جديدة ينبغي ألا يؤثر في نوعية الخدمة التي تقدم بلغات العمل الأخرى في المنظمة.
- ٦- **تقرر** أن يواصل المجلس رصد خدمات اللغات الذي سيكون خاضعاً للاستعراض.
- ٧- **تطلب** من الأمين العام أن يضع ويطبّق نظاماً لإدارة النوعية في مجال خدمات اللغات.
- ٨- **تطلب** من الأمين العام للايكاو الالتزام بأفضل الممارسات المتبعة في الأمم المتحدة بشأن خدمات اللغات، بما في ذلك تعيين موظفين مؤقتين في أوقات الذروة وتحديد مستوى الاستعانة بالمصادر الخارجية في مجالي الترجمة التحريرية والشفوية.
- ٩- **يطلب** من المجلس النظر في ضرورة تعديل الوثيقة Doc 7231/11 بعنوان "لوائح مطبوعات الايكاو" لإتاحة نشر مطبوعات الايكاو بجميع لغات عمل المنظمة.

- ١٠- تدعو الدول الأعضاء التي تمثل لغات عمل الايكو، إذا ما رغبت في ذلك، إلى دعم المنظمة من خلال إقامة مراكز معترف بها رسمياً لترجمة مطبوعات الايكو ومن خلال إعارة الموظفين الكفوئين إلى أمانة الايكو، بما في ذلك المكاتب الإقليمية، وذلك بهدف خفض الأعمال المتأخرة في الترجمة والدعم في المناسبات الخاصة.
- ١١- تعلن أنّ هذا القرار يحلّ محلّ قرار الجمعية العمومية A31-17.

القرار ٢٢-٣٠: استعراض جميع جوانب خدمات اللغات

ان الجمعية العمومية:

اذ تنظر بعين الاعتبار للحاجة الى الحفاظ على فاعلية الايكو في كل الأمور التي تخص الطيران المدني الدولي.

واذ تأخذ علماً بالتعليقات التي أدلى بها في اللجنة التنفيذية التي أشارت الى نتائج تقرير وحدة التفتيش المشتركة رقم JIU/REP/77/5 بتاريخ يوليو ١٩٧٧ بخصوص ارتفاع نفقات خدمات اللغات، والعبء المتزايد لخدمات اللغات على موازنات الايكو.

توصي المجلس بما يلي:

- ١- أن يستمر في استعراض جميع جوانب خدمات اللغات في الايكو.
- ٢- أن يبحث بالتشاور مع الدول في الوسائل التي يمكن من خلالها تخفيف عبء تكلفة الخدمات اللغوية المتزايد على موازنة الايكو، وأن يقدم مقترحات بشأنها.

القرار ٢٢-٢٩: استعمال اللغات في لجنة الملاحة الجوية

ان الجمعية العمومية:

لما كانت قد طلبت من المجلس، في دورتها الحادية والعشرين أن يدرس الجوانب المالية لخدمات اللغات في الايكو، ولا سيما ادخال لغات عمل اضافية في المنظمة.

ولما كان المجلس قد بحث هذه المسألة في دوراته ٨٣ و ٨٤ و ٩٠، وأنه قد قدم في ورقة العمل رقم ١٧ دراسة وافية جدا لاستعمال اللغات في الايكو وفي الأمم المتحدة ووكالاتها المتخصصة، وللاثار الوظيفية والمالية لتعدد اللغات.

وبما أن المجلس وفقا للمادة ٢٣ من النظام الأساسي للجنة الملاحة الجوية يختص بتحديد اللغات التي " تجرى بها مناقشات اللجنة وتعد بها وثائقها".

ولما كانت الترجمة الفورية بلغات المنظمة الأربع تقدم لمناقشات لجنة الملاحة الجوية، بينما تعد وثائق اللجنة وتوزع بلغة واحدة فقط من اللغات الأربع وهي الانجليزية.

وبما أن المادتين ٦٤ و ٦٥ من النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية للايكو تقضيان باعداد وتوزيع الوثائق التحضيرية للجمعية العمومية فضلا عن توصياتها وقراراتها ومقرراتها باللغات الانجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية وبأن "الكلمات الملقاة بأي من اللغات الأربع يجب أن تترجم شفها الى اللغات الثلاث الأخرى"، وأن نفس الشيء ينطبق على المجلس وفقا للمادتين ٥٦ و ٥٧ من نظامه الداخلي، وأن المجلس قد قرر كذلك، تطبيقا للمادة ٣٨ من النظام الداخلي للجانه الدائمة، وأن تعد وثائق اللجنة القانونية وتوزع بنفس اللغات الأربع وفقا للمادة ٤٤ من النظام الداخلي لتلك اللجنة.

وبما أن اللغات الرسمية ولغات العمل للجمعية العامة للأمم المتحدة تستعمل كذلك، وفقا للمادة ٥١ من النظام الداخلي الأساسي للجمعية العامة، في لجانها ولجانها الفرعية، وأن هذه المادة يشار إليها دوما في القواعد الاجرائية للمؤتمرات التي تعقد تحت رعاية الأمم المتحدة.

ولما كانت هذه المادة تطبق في جميع الوكالات المتخصصة وأنه يتضح من المرفق جيم لورقة العمل رقم ١٧ أن عدم ترجمة الوثائق الخاصة بلجنة الملاحة الجوية هو الاستثناء الوحيد في أسرة الأمم المتحدة.

ولما كان ذلك الأسلوب ينطوي على ضرر ليس لأعضاء اللجنة فحسب بل أيضا للادارات الوطنية التي تهتم بأعمالها، وأن تعديل هذا الوضع سيمكن الدول من الاشتراك بشكل أكثر فاعلية في الأنشطة الأساسية للايكافو.

ولما كان من الضروري والعلمي على ما يبدو اجراء مثل هذا التعديل مع الحفاظ على وضع مالي متوازن في الايكافو، والابقاء على النفقات اللازمة لتنفيذه داخل حدود معقولة.

ولما كان من الجوهري، تبعا لذلك، النص على توفير الترتيبات لتنفيذ هذا التعديل على نحو تدريجي.

١- تقرر مبدأ اعداد وتوزيع أوراق عمل لجنة الملاحة الجوية بلغات عمل المنظمة الأربع.

٢- تكلف المجلس، وفقا لمسؤولياته بموجب المادة ٢٣ من النظام الداخلي للجنة الملاحة الجوية، أن يرصد التطبيق التدريجي لهذا القرار، مع بذل كل الجهود للحفاظ على كفاءة عمل اللجنة وزيادة هذه الكفاءة اذا أمكن ذلك.

القرار ١٦-١٦: النص الفرنسي والنص الاسباني للاتفاقية

القرار ٢٢-٢: تعديل بشأن النص الروسي المعتمد للاتفاقية

المقرر ٢١: الاستعمال المحدود للغة العربية

(انظر الوثيقة Doc 9113, A21-EX، الصفحة ٥٢، الفقرة ٥:٤٤)

المقرر ٢٣: استعمال اللغة العربية في دورات الجمعية العمومية

(انظر الوثيقة Doc 9311, A23-EX, Vol.1، الصفحة ١٨، الفقرة ٢٩:٧)

المقرر ٢٦: التوسع في خدمات اللغة العربية في الايكافو

(انظر الوثيقة Doc 9489, A26-EX، الصفحة ٢٥، الفقرة ٤٠:٧)

القرار ٢٩-٢١: تعزيز استخدام اللغة العربية في المنظمة

ان الجمعية العمومية:

اذ تذكر بالقرارات المتخذة في دوراتها الحادية والعشرين والرابعة والعشرين والسادسة والعشرين والسابعة والعشرين بخصوص اعتماد اللغة العربية والتوسع في استخدامها في المنظمة.

واذ تلاحظ أن عددا من الدول العربية قدم تبرعات لتعزيز استخدام اللغة العربية في المنظمة.

واذ تلاحظ رغبة الدول الناطقة باللغة العربية والدول المهتمة بها في توسيع استخدام هذه اللغة ليشمل جميع نشاطات المنظمة بما فيها المجلس.

١- **تطلب** من المجلس والأمين العام اتخاذ الاجراءات اللازمة لتعزيز الاستخدام المطرد للغة العربية في خدمات الترجمة الفورية والتحريرية ابتداء من ١ يناير ١٩٩٣، بما فيه المجلس.

٢- **تطلب** من المجلس المتابعة الحثيثة لتلك الاجراءات بهدف تحقيق استخدام اللغة العربية في المنظمة أسوة باللغات الأخرى في المنظمة على أن يتم تحقيق هذا الهدف بنهاية عام ١٩٩٨.

٣- **تطلب** الى المجلس أن يرفع تقريراً عن مدى التقدم المحرز في تنفيذ هذا القرار الى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية.

المقرر ٢٢: ادخال اللغة الصينية في الايكو

(انظر الوثيقة Doc 9210, A22-EX، الصفحة ٥١، الفقرتان ١:١٧ و ٢:١٧)

القرار ٣١-١٦: تعزيز استخدام اللغة الصينية في المنظمة

ان الجمعية العمومية:

اذ تشير الى ما قرره في دورتها الثانية والعشرين، والى ما قرره المجلس في دورته ١٤٠، بشأن اعتماد اللغة الصينية والتوسع في استخدامها في المنظمة.

واذ تلاحظ أن استخدام اللغة الصينية لم يتجاوز أعمال الترجمة الفورية في دورات الجمعية العمومية والمجلس.

واذ تحيط علماً بأن جمهورية الصين الشعبية قد قدمت تبرعات لتعزيز استخدام اللغة الصينية في المنظمة.

واذ تحيط علماً بأهمية التوسع في استخدام اللغة الصينية لتشمل جميع نشاطات المنظمة.

١- **تطلب** الى المجلس والأمين العام اتخاذ التدابير اللازمة في أقرب وقت ممكن لتكثيف استخدام اللغة الصينية في خدمات الترجمة الفورية والتحريرية بطريقة اطارية.

٢- **تطلب** الى المجلس متابعة هذه التدابير عن كثب بهدف تحقيق استخدام اللغة الصينية في المنظمة على قدم المساواة مع اللغات الأخرى في المنظمة بحلول نهاية عام ٢٠٠١ في حدود موارد المنظمة.

٣- **تطلب** الى الأمين العام أن يعد النص الصيني الرسمي لاتفاقية شيكاغو لاعتماده في مؤتمر دولي يجتمع اياه انعقاد الدورة المقبلة للجمعية العمومية.

٤- **تطلب** الى المجلس أن يقدم تقريراً مرحلياً عن تنفيذ هذا القرار الى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية.

القرار ٣٢-٢: تعديل اتفاقية الطيران المدني الدولي فيما يتعلق بالنص الصيني الرسمي للاتفاقية

القرار ٣٢-٣: التصديق على البروتوكول بتعديل البند الختامي لاتفاقية الطيران المدني الدولي

الخدمات الادارية

القرار ٣١-١: الشعار الرسمي والختم الرسمي للايكاو

القرار ٣٩-٢٢: صياغة وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية (SARs) وإجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS) والإبلاغ عن الاختلافات

القرار ٥٤-١: مطبوعات الايكاو

لما كان من الضروري لتحقيق أهداف المنظمة أن تتاح للدول المتعاقدة في شكل مطبوعات مناسبة نتائج أعمال المنظمة ومعلومات عن أنشطتها.

ولما كانت الجمعية العمومية تهتم، فيما يتعلق بهذه المطبوعات، بخفض التأخير في الانتاج والتوزيع وتفاذي ازدواج المحتويات، وخفض النفقات الى الحد الأدنى.

لذلك، فإن الجمعية العمومية تقرر:

١- أن تكون سياسة المنظمة اصدار نشرة شهرية، ومحاضر المناقشات والقواعد القياسية، ومراجع فنية ومعاجم متعددة اللغات وغيرها من المطبوعات التي يقرر المجلس، بناء على توصيات لجنة المطبوعات، أنها ضرورية لتحقيق أهداف المنظمة، وذلك في حدود الاعتمادات المالية للسنة المالية.

٢- أن يضع المجلس القواعد التنظيمية التي تحكم كل مراحل اعداد وتوزيع المطبوعات، ويجب أن تحدد هذه القواعد العلاقات بين لجان المجلس الدائمة وسلطة المطبوعات المركزية في الأمانة العامة التي تتولى المسؤولية الكاملة عن تنسيق برنامج المطبوعات من كافة جوانبه.

٣- أن يقدم الأمين العام الى المجلس توصيات ليسترشد بها في وضع هذه القواعد التنظيمية، مع الإشارة بوجه خاص الى شكل المطبوعات وأسلوب الطباعة وحجم المطبوعات وطريقة انتاجها، مع اقامة الاعتبار الواجب لاحتياجات المنتفعين بها، والوفورات الكبيرة التي يمكن تحقيقها من خلال استعمال أسلوب "الافست" في الطباعة، واقامة نظام دائم للطلب على هذه المطبوعات مع الراغبين في شرائها لخفض العدد، ومزايا الانتاج المحلي لبعض المطبوعات في أماكن خارج كندا، واعداد وبيع فهرس شامل لمطبوعات الايكاو، وتحقيق التجانس في سياسة التسعير، وتعيين وكلاء في جميع أنحاء العالم لبيع مطبوعات الايكاو.

القرار ٢٤-٢١: اصدار الوثائق وتوزيعها

حيث أن الجمعية العمومية قد أبدت، وفقا للقرار ١-٥٤، منذ نشأة المنظمة اهتماما بالحد من التأخير في انتاج وتوزيع مطبوعات الايكاو ووثائقها.

واذ تضع نصب عينيها الحاجة الى ممارسة الاقتصاد والتماس الكفاءة في أعمال المنظمة وفي توزيع الوثائق وإدارة الاجتماعات.

وحيث أنه توجد قواعد واتفاقات في الايكاو بشأن لغات العمل.

وحيث أن من الأهمية القصوى الاعتراف بأن لغات العمل المتفق عليها هي، من حيث النشر والتوزيع، متساوية في الأهمية في جميع مجالات المنظمة وأوجه نشاطها.

وحيث أن الجمعية العمومية قد اتخذت بالفعل قرارات أخرى تنص على استخدام اللغات في لجنة الملاحظة الجوية، اعترافا صريحا منها بمبدأ المساواة.

وحيث أنه يجب أن تتوفر لجميع الدول المتعاقدة فرص عادلة ومتكافئة للاطلاع على الوثائق التي تنتجها المنظمة في مختلف لغات العمل المتفق عليها.

فإن الجمعية العمومية:

١- تعتمد التوزيع المتزامن بجميع لغات عمل الايكاو كمبدأ يطبق على مطبوعات ووثائق المنظمة وفقا للشروط التي تقرها الجمعية العمومية والمجلس.

٢- تطلب الى المجلس:

أ) أن يطبق، بالتعاون الوثيق مع الأمين العام، المبدأ أنف الذكر الخاص بالتوزيع المتزامن في اللغات المتفق عليها، وأن يراقب عن كثب الامتثال لهذا المبدأ.

ب) أن يبلغ الدورات القادمة للجمعية العمومية بما يتم احرازه من تقدم فيما يتعلق بالتطبيق الفعال والكامل للمبدأ أنف الذكر.

٣- تدعو الدول المتعاقدة الى التعاون مع المنظمة في تحقيق أهداف هذا القرار.

القرار ١١-١٦: الكفاءة في الاعداد للاجتماعات وفي تصريف أعمالها

القرار ١٦-١٣: انعقاد الدورات العادية للجمعية العمومية ومكان انعقادها

القرار ٣-٥: ارسال الوثائق الخاصة باجتماعات الايكاو

ان الجمعية العمومية الثالثة تقرر:

٢- أن يبقى المجلس الى الحد الممكن عمليا على أسلوبه الجاري الذي يتمثل في ارسال الوثائق* الرئيسية المساندة لجدول أعمال الاجتماعات قبل افتتاح الاجتماع بتسعين يوما على الأقل.

القرار ٤٠-٤: البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة وممارساتها التي تخص الملاحة الجوية

* الوثائق الرئيسية المساندة" تعنى دراسة الأمانة العامة للمشكلة بالاضافة الى أية مواد مناسبة ذات أهمية كافية بما يبرر اضافتها لدراسة الأمين العام. أما الوثائق التالية، مثل تعليقات الدول المتعاقدة على جدول الأعمال، فينبغي أن توزع في أقرب وقت ممكن.

الباب العاشر — الشؤون المالية

النظم المالية

القرار ٣٦-٣٥: تعديل النظام المالي

حيث أن المجلس قد وافق على إنشاء الصندوق الفرعي لإدارة الإيرادات لإضفاء المزيد من الزخم وكفالة استدامة الأنشطة المدرة للدخل، وفي الوقت نفسه لزيادة الشفافية والمساءلة في مجال العمليات؛

وحيث أن المجلس قد وافق على مبدأ الميزنة على أساس النتائج من أجل المواءمة بشكل أفضل بين الاحتياجات المالية للمنظمة والنتائج المخططة؛

وحيث أن المجلس قد وافق على اعتماد المعايير المحاسبية الدولية التي اعتمدها الأمم المتحدة ومجلس الرؤساء التنفيذيين المعني بالتنسيق في الأمم المتحدة وتطبيقها في ٢٠١٠/١/١ أو قبل ذلك من أجل تحسين نوعية التقارير المالية في منظومة الأمم المتحدة وزيادة قابليتها للمقارنة وتعزيز مصداقيتها؛

وحيث أن المجلس قد وافق على تعديلات أخرى على النظام المالي للمزيد من التوضيح وتبسيط الضوء بقدر أكبر على الإجراءات والممارسات الجاري تطبيقها والإجراءات والممارسات التي ستطبق في المستقبل عندما ينفذ النظام المالي الجديد؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تقرر أن التعديلات الواردة أدناه المدخلة على القاعدتين الماليتين ٢-٥ و ٢-٦ قد تم إقرارها وستصبح نافذة اعتباراً من ٢٠٠٨/١/١.
- ٢- تؤكد النظام المالي الذي أقره المجلس وسيصبح نافذاً اعتباراً من ٢٠٠٨/١/١ بصيغته الواردة في المرفق بورقة العمل A36-WP/45, AD/11.
- ٣- تحيط علماً بأن هذا القرار يحل، اعتباراً من ٢٠٠٨/١/١، محل جميع القرارات السابقة بشأن النظام المالي (١٢-٣٥ و ١٤-٥٤ و ١٤-٥٥ و ١٨-٢٧ و ٢١-٣٥ و ٢٤-٢٩ و ٣٢-٢٩ و ٣٣-٢٩ و ٣٥-٢٥).
- ٤- وتوافق على التغييرات التالية في ورقة العمل A36-WP/45, AD/11:

القاعدة المالية ٢-٥

ج) حتى المبلغ الذي يمثل الزيادة في الإيرادات المتفرقة الفعلية في أي سنة مالية أو أكثر لم تعرض بعد على الجمعية العمومية عن مبلغ الإيرادات الذي أخذته في الاعتبار الجمعية العمومية عند اقرار اعتمادات تلك السنة الواحدة أو الأكثر، وذلك بصرف النظر عن أحكام الفقرتين أ) وب) أعلاه، لتمويل الإنفاق على مشاريع مرتبطة بكفاءة تنفيذ خطة أعمال المنظمة.

القاعدة المالية ٢-٦

يُحدد الفائض النقدي على أنه الفرق بين الفائض المتراكم المقيد في البيانات المالية تحت بند "الصندوق العام" وبين الاشتراكات واجبة التحصيل من الدول المتعاقدة. ويجوز استخدام الفائض النقدي للوفاء بالمصروفات وتمويل حالات العجز في الصندوق المتجدد المنشأ بموجب القاعدة المالية ٧-٨، بشرط موافقة المجلس إلا أنه يتم التصرف في الفائض النقدي المتبقي في نهاية السنة السابقة لسنة انعقاد الجمعية العمومية على النحو الذي تقررته الجمعية العمومية

القرار ٣٧-٢٩: تعديل النظام المالي

لما كان المجلس يحترم مكانة الجمعية العمومية باعتبارها الهيئة التي تعتمد ميزانيات ومخصصات المنظمة؛
ولما كان المجلس قادراً على الاجتماع بشكل منتظم لمعالجة المتطلبات والتطورات التي قد تؤثر على المبالغ المخصصة؛
ولما كان المجلس في حاجة إلى المرونة فيما بين دورات الجمعية العمومية لمعالجة التغيرات التي تطرأ على الاحتياجات المالية؛
فإن الجمعية العمومية تقرر:

١- إعتد التبعديلات المبينة في تذييل الورقة A37-WP/57, AD/14 على المادة ٥-٢ من النظام المالي ودخولها حيز التطبيق ابتداء من ١ يناير ٢٠١١، وتأكيد التبعديلات على المواد الأخرى من النظام المالي بموجب المادة ١٤-١ من النظام المالي.

القرار ٣٨-٢٨: تعديل النظام المالي

لما كان المجلس يحترم مكانة الجمعية العمومية باعتبارها الهيئة التي تعتمد ميزانيات ومخصصات المنظمة؛
ولما كان المجلس قادراً على الاجتماع بشكل منتظم لمعالجة المتطلبات والتطورات التي قد تؤثر على المبالغ المخصصة؛
ولما كان المجلس في حاجة إلى المرونة فيما بين دورات الجمعية العمومية لمعالجة التغيرات التي تطرأ على الاحتياجات المالية؛
فإن الجمعية العمومية تقرر تأكيد التبعديلات المبينة أدناه على المادة ٥-٦ والمادة ٧-٦ من النظام المالي بموجب المادة ١٤-١ من النظام المالي.

رقم المادة	بيان التعديلات	النص الجديد المنقح
٦-٥	يجوز للأمين العام، في حدود ١٠ في المائة من الاعتماد المخصص لكل هدف استراتيجي أو استراتيجية داعمة، ويجوز للمجلس في حالة تجاوز هذه النسبة المئوية، وبغض النظر عن سلطته بموجب القاعدة المالية ٩-٥ في نقل الأموال بين الأهداف الاستراتيجية والاستراتيجيات الداعمة، أن يُرَجَّل إلى السنة التالية أي رصيد لم ينفق من اعتمادات أي سنة مالية خلال الفترة التي تفصل بين الدورات العادية ثلاثية السنوات للجمعية العمومية. ولا يتجاوز مجموع الاعتمادات المنفقة والمرحلة إجمالي الاعتماد المأذون به زائداً المبالغ المرحلة من السنة السابقة. وبلغى أي رصيد لم ينفق من الاعتمادات وكذلك الاعتمادات التي لم تُرَحَّل إلى السنة التالية.	يجوز للأمين العام، في حدود ١٠ في المائة من الاعتماد المخصص لكل هدف استراتيجي أو استراتيجية داعمة، ويجوز للمجلس في حالة تجاوز هذه النسبة المئوية، وبغض النظر عن سلطته بموجب القاعدة المالية ٩-٥ في نقل الأموال بين الأهداف الاستراتيجية والاستراتيجيات الداعمة، أن يُرَجَّل 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. وبلغى أي رصيد لم ينفق من الاعتمادات وكذلك الاعتمادات التي لم تُرَحَّل إلى السنة التالية.
٦-٧	يُقيّد الدخل بما في ذلك من استثمارات صندوق رأس المال العامل والصندوق العام والفوائد المصرفية لحساب الصندوق العام التي يحصلها الصندوق أي صندوق لحساب ذلك الصندوق، باستثناء: (أ) بوصفها إيرادات متفرقة، دخل الاستثمارات والفوائد المصرفية الذي يحصله الصندوق العام وصندوق رأس المال العامل تقيد لصالح الصندوق العام بوصفها إيرادات متفرقة؛ (ب) دخل الاستثمارات والفوائد المصرفية الذي تحصله الصناديق المنشأة لتمويل برنامج التعاون الفني تُقيد لصالح صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية أو للجهة الممولة، حسبما هو محدد في الاتفاق مع الجهة الممولة.	يُقيّد الدخل بما في ذلك الفوائد المصرفية التي يحصلها أي صندوق لحساب ذلك الصندوق، باستثناء: (أ) دخل الاستثمارات والفوائد المصرفية الذي يحصله الصندوق العام وصندوق رأس المال العامل تقيد لصالح الصندوق العام بوصفها إيرادات متفرقة؛ (ب) دخل الاستثمارات والفوائد المصرفية الذي تحصله الصناديق المنشأة لدعم برنامج التعاون الفني تُقيد لصالح صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية أو للجهة الممولة، حسبما هو محدد في الاتفاق مع الجهة الممولة.

القرار ٣٩-٣٤: تعديل النظام المالي

لما كان المجلس يحترم مكانة الجمعية العمومية باعتبارها الهيئة التي تعتمد ميزانيات ومخصصات المنظمة؛
ولما كان المجلس قادراً على الاجتماع بشكل منتظم لمعالجة المتطلبات والتطورات التي قد تؤثر على المبالغ المخصصة؛
ولما كان المجلس في حاجة إلى المرونة فيما بين دورات الجمعية العمومية لمعالجة التغيرات التي تطرأ على الاحتياجات المالية؛
فإن الجمعية العمومية تقرّر تأكيد التعديلات المبينة أدناه على المادة ٥-٩ والمادة ٧-٣ والمادة ١١-٤ من النظام المالي بموجب المادة ١٤-١ من النظام المالي.

رقم المادة	التغييرات المنقحة	النص الجديد المنقح
٩-٥	يجوز للأمين العام أن ينقل أموالاً من أحد الأهداف الاستراتيجية إلى آخر أو من إحدى استراتيجيات الدعم إلى أخرى بما لا يتجاوز نسبة ٢٠٪ في المائة من الاعتمادات السنوية لكل هدف استراتيجي أو استراتيجية دعم، ويجوز للأمين العام أن يُجري تحويلات تتجاوز هذه النسبة بين الأهداف الاستراتيجية بموافقة مسبقة من المجلس بعد الحصول على مشورة اللجنة المالية. وتُبلغ الجمعية العمومية بكل عمليات نقل الأموال، بما فيها تلك التي تندرج ضمن سلطة الأمين العام.	يجوز للأمين العام أن ينقل أموالاً من أحد الأهداف الاستراتيجية إلى آخر أو من إحدى استراتيجيات الدعم إلى أخرى بما لا يتجاوز نسبة ٢٠ في المائة من الاعتمادات السنوية لكل هدف استراتيجي أو استراتيجية دعم، ويجوز للأمين العام أن يُجري تحويلات تتجاوز هذه النسبة بين الأهداف الاستراتيجية بموافقة مسبقة من المجلس بعد الحصول على مشورة اللجنة المالية. وتُبلغ الجمعية العمومية بكل عمليات نقل الأموال، بما فيها تلك التي تندرج ضمن سلطة الأمين العام.
٣-٧	ب) يُستخدم صندوق رأس المال العامل لتقديم سُلف عند الضرورة إلى: (١) الصندوق العام، لتمويل العجز النقدي المؤقت نتيجة تأخيرات في تحصيل الإيرادات، وتُسدد السلف المقدمة بهذه الصورة حالما تصبح الإيرادات متاحة لهذا الغرض؛ (٢) وصندوق التمويل المشترك ذي الصلة لتشغيل المشاريع بموجب اتفاقات مبرمة في إطار الفصل الخامس عشر من الاتفاقية لغرض دفع المصروفات إلى حين تحصيل الاشتراكات المقررة بموجب تلك الاتفاقات على الدول المشاركة، بحيث لا تتجاوز المبالغ غير المسددة من هذا الرصيد المسحوب على هذا النحو ١٠٠,٠٠٠ دولار في أي وقت، على أن يسدد الرصيد المستحق حالما تصبح المقبوضات من الدول المشاركة متاحة لهذا الغرض؛ (٣) والصندوق الخاص ذي الصلة المنشأ طبقاً للقاعدة المالية ٨-٤ مع مراعاة الحد المقرر له، في الحالات التي يكون المجلس قد وافق فيها على اعتمادات بموجب المادتان (٢-٥ أ) و (ب) من النظام المالي.	ب) يُستخدم صندوق رأس المال العامل لتقديم سُلف عند الضرورة إلى: (١) الصندوق العام، لتمويل العجز النقدي المؤقت نتيجة تأخيرات في تحصيل الإيرادات، وتُسدد السلف المقدمة بهذه الصورة حالما تصبح الإيرادات متاحة لهذا الغرض؛ (٢) وصندوق التمويل المشترك ذي الصلة لتشغيل المشاريع بموجب اتفاقات مبرمة في إطار الفصل الخامس عشر من الاتفاقية لغرض دفع المصروفات إلى حين تحصيل الاشتراكات المقررة بموجب تلك الاتفاقات على الدول المشاركة، بحيث لا تتجاوز المبالغ غير المسددة من هذا الرصيد المسحوب على هذا النحو ١٠٠,٠٠٠ دولار في أي وقت، على أن يسدد الرصيد المستحق حالما تصبح المقبوضات من الدول المشاركة متاحة لهذا الغرض؛ (٣) والصندوق الخاص ذي الصلة المنشأ طبقاً للقاعدة المالية ٨-٤ مع مراعاة الحد المقرر له، في الحالات التي يكون المجلس قد وافق فيها على اعتمادات بموجب المادتان (٢-٥ أ) و (ب) من النظام المالي.
٤-١١	يجوز للأمين العام أن يشطب الخسائر النقدية والمخزونات والأصول الأخرى، بشرط تقديم بيان بكل	يجوز للأمين العام أن يشطب الخسائر النقدية والمخزونات والأصول الأخرى، بشرط تقديم بيان بكل

رقم المادة	التغييرات المنقحة	النص الجديد المنقح
	هذه الحسابات المشطوبة للمراجعين الخارجيين للحسابات مع الحسابات السنوية. وبالنسبة لعمليات الشطب الفردية التي تتجاوز قيمتها الأصلية قيمتها الدفترية الصافية ٢٠,٠٠٠ دولار كندي، يجب الحصول على موافقة مسبقة من اللجنة المالية بشأنها.	هذه الحسابات المشطوبة للمراجعين الخارجيين للحسابات مع الحسابات السنوية. وبالنسبة لعمليات الشطب الفردية التي تتجاوز قيمتها الدفترية الصافية ٢٠,٠٠٠ دولار كندي، يجب الحصول على موافقة مسبقة من اللجنة المالية بشأنها.

القرار ٤١-٣١: تعديل النظام المالي

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

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

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

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

رقم المادة	التغييرات المنقحة	النص الجديد المنقح
المادة الأولى — نطاق التطبيق والمساءلة		
	المادة الأولى — نطاق التطبيق ^١ والمساءلة ^١ تحكم المواد الرابعة والخامسة والسادسة الميزانية البرنامجية العادية وإعدادها وإقرارها وتنفيذها وتسويلها، 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 ١-٥ 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 ^٢ الإدارة المالية لمنظمة الطيران المدني الدولي. ^٢ يعرض المرفق (ألف) سرداً 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 الإيكو المالية وعملها، ويجوز له أن يفوض السلطة لتنفيذ جوانب محدّدة من النظام المالي وفقاً للمادة الحادية عشرة من "القواعد المالية".
٣-١	مادة جديدة	ترد التعاريف المتعلّقة بالمصطلحات المحدّدة المستخدمة في هذا النظام المالي في المادة الخامسة عشرة.

رقم المادة	التغييرات المنقحة	النص الجديد المنقح
المادة الرابعة — الميزانية		
٣-٤	تعرض تقديرات الأمين العام للميزانية العادية الموارد الضرورية لتحقيق النتائج اللازمة للامتثال للالتزامات الإيكو بمقتضى اتفاقية شيكاغو وقرارات الجمعية العمومية السارية على النحو الذي أدرجت به في خطة الأعمال لخطة الأعمال التي تقدم للتقديرات لأجلها.	تعرض تقديرات الأمين العام للميزانية العادية الموارد الضرورية لتحقيق النتائج اللازمة للامتثال للالتزامات الإيكو بمقتضى اتفاقية شيكاغو وقرارات الجمعية العمومية السارية على النحو الذي أدرجت به في خطة الأعمال.
٤-٤	تقسم 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 يتعلّق "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.	تقسم 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		
٦-٥	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 يجوز ترحيل رصيد الاعتمادات غير المنفقة في أي سنة مالية إلى السنة المالية التالية بموجب سلطة الأمين العام، وذلك في حدود ١٠ في المائة من الاعتماد المخصص لكل هدف استراتيجي أو استراتيجية داعمة أو أي استراتيجية أو هدف آخر صوتت عليه الجمعية العمومية واعتمدته، ولأي مبلغ يتجاوز هذه النسبة المئوية بموجب سلطة المجلس، وبغض النظر عن سلطته بموجب المادة ٩-٥. ولا يتجاوز مجموع الاعتمادات المنفقة والمرحلة إجمالي الاعتماد المأذون به زائدا المبالغ المرحلة من السنة السابقة. ويلغى أي رصيد لم ينفق من الاعتمادات وكذلك الاعتمادات التي لم تُرحّل إلى السنة التالية.

رقم المادة	التغييرات المنقحة	النص الجديد المنقح
	اعتمادات أي سنة مالية. ولا يتجاوز مجموع الاعتمادات المنفقة والمرحلة إجمالي الاعتماد المأذون به زائدا المبالغ المرحلة من السنة السابقة. ويلغى أي رصيد لم ينفق من الاعتمادات وكذلك الاعتمادات التي لم تُرحّل إلى السنة التالية.	
٩-٥	يجوز للأمين العام أن ينقل أموالا 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 في المائة من الاعتمادات السنوية لكل هدف استراتيجي أو واستراتيجية داعمة أو استراتيجية أو هدف آخر يجري من أجله هذا النقل إليه أو إليها. أما نقل الأموال فيما بين الأهداف الاستراتيجية أو الاستراتيجية 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. وتبلغ الجمعية العمومية بكل عمليات نقل الأموال، بما فيها تلك التي تندرج ضمن سلطة الأمين العام.	يجوز للأمين العام أن ينقل أموالا 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 عنصر آخر بما لا يتجاوز ٢٠ في 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 الاستراتيجية 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. وتبلغ الجمعية العمومية بكل عمليات نقل الأموال، بما فيها تلك التي تندرج ضمن سلطة الأمين العام.
المادة السادسة — توفير الأموال		
٦-٦	يُقدّر جزء 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.	يُقدّر جزء من اشتراكات الدول الأعضاء 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.
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 المدوّرة للدخل المشار إليه في القاعدة المالية ٣-٧ (ج) بغرض تحقيق الإدارة المالية الفعّالة لتلك الصناديق والاحتياطات والحسابات الخاصة المنشأة بموجب المادة ١-٧.	يجوز للأمين العام أن يستحدث صناديق أو حسابات خاصة بغرض تحقيق الإدارة المالية الفعّالة لتلك الصناديق والاحتياطات والحسابات الخاصة المنشأة بموجب المادة ١-٧.
٣-٧	فيما يتعلق بالصندوق العام وصندوق رأس المال العامل والصندوق الفرعي لتحقيق الإيرادات للأنشطة المدوّرة للدخل:	فيما يتعلق بالصندوق العام وصندوق رأس المال العامل والصندوق الفرعي لتحقيق الإيرادات:

رقم المادة	التغييرات المنقحة	النص الجديد المنقح
	(أ) تقيد لحساب الصندوق العام اشتراكات الدول الأعضاء، (بما في ذلك أي اشتراكات متأخرة) والاياردات المتفرقة، والسلف المسحوبة من صندوق رأس المال العامل، وتخصم منه كل المصروفات العامة للمنظمة والأموال المسددة إلى صندوق رأس المال العامل؛ (ب) يُستخدم صندوق رأس المال العامل لتقديم سلف عند الضرورة إلى: (١) الصندوق العام، لتمويل العجز النقدي المؤقت نتيجة تأخيرات في تحصيل الايرادات، وتُسدد السلف المقدمة بهذه الصورة حالما تصبح الايرادات متاحة لهذا الغرض؛ (٢) وصندوق التمويل المشترك ذي الصلة لتشغيل المشاريع بموجب اتفاقات مبرمة في إطار الفصل الخامس عشر من الاتفاقية لغرض دفع المصروفات إلى حين تحصيل الاشتراكات المقررة بموجب تلك الاتفاقات على الدول المشاركة، بحيث لا تتجاوز المبالغ غير المسددة من هذا الرصيد المسحوب على هذا النحو ١٠٠٠ دولار في أي وقت، على أن يسدد الرصيد المستحق حالما تصبح المقبوضات من الدول المشاركة متاحة لهذا الغرض؛ (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)؛ (ج) يُستخدم الصندوق الفرعي لتحقيق الإيرادات والأنشطة المؤجلة للدخل في تسجيل كل الإيرادات والنفقات الناتجة من إدارة الأنشطة المؤجلة ذاتياً ذاتية التمويل والمنتجات والخدمات المؤجلة للدخل. وفي حالة حدوث عجز في نهاية السنة المالية، يجري تمويل ذلك العجز من الفائض المتراكم أو يُرحّل إلى السنة التالية، ويعادل من العجز إلى السنة التالية، ويعادل من الإيرادات في تلك الفترة، ولا يُموّل العجز من الميزانية العادية. أما تقديرات الميزانية الموسوعة للصندوق الفرعي لتحقيق الإيرادات، التي تُظهر الإيرادات والنفقات وتقديرات المبالغ المخصصة للنقل إلى الصندوق العام لتمويل الميزانية العادية التي أقرها المجلس، فتُقدم إلى الجمعية العمومية مصحوبة بالميزانية العادية لتتظر فيها وتقرّها. ويجوز للأمين العام إجراء تعديلات لتقديرات الميزانية، التي أقرتها الجمعية العمومية، حسب الاقتضاء، أثناء فترة الميزانية المعنية من أجل زيادة تحسين تحقيق الإيرادات وتقديم خدمات إدارية وخدمات دعم وافية 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؛ (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 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 ويغطيها الاحتياطي على ما يلي:	(أ) تقيد لحساب الصندوق العام اشتراكات الدول الأعضاء، (بما في ذلك أي اشتراكات متأخرة) والاياردات المتفرقة، والسلف المسحوبة من صندوق رأس المال العامل، وتخصم منه كل المصروفات العامة للمنظمة والأموال المسددة إلى صندوق رأس المال العامل؛ (ب) يُستخدم صندوق رأس المال العامل لتقديم سلف عند الضرورة إلى: (١) الصندوق العام، لتمويل العجز النقدي المؤقت نتيجة تأخيرات في تحصيل الايرادات، وتُسدد السلف المقدمة بهذه الصورة حالما تصبح الايرادات متاحة لهذا الغرض؛ (٢) وصندوق التمويل المشترك ذي الصلة لتشغيل المشاريع بموجب اتفاقات مبرمة في إطار الفصل الخامس عشر من الاتفاقية لغرض دفع المصروفات إلى حين تحصيل الاشتراكات المقررة بموجب تلك الاتفاقات على الدول المشاركة، بحيث لا تتجاوز المبالغ غير المسددة من هذا الرصيد المسحوب على هذا النحو ١٠٠٠ دولار في أي وقت، على أن يسدد الرصيد المستحق حالما تصبح المقبوضات من الدول المشاركة متاحة لهذا الغرض؛ (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)؛ (ج) يُستخدم الصندوق الفرعي لتحقيق الإيرادات والأنشطة المؤجلة للدخل في تسجيل كل الإيرادات والنفقات الناتجة من إدارة الأنشطة المؤجلة ذاتياً ذاتية التمويل والمنتجات والخدمات المؤجلة للدخل. وفي حالة حدوث عجز في نهاية السنة المالية، يجري تمويل ذلك العجز من الفائض المتراكم أو يُرحّل إلى السنة التالية، ويعادل من العجز إلى السنة التالية، ويعادل من الإيرادات في تلك الفترة، ولا يُموّل العجز من الميزانية العادية. أما تقديرات الميزانية الموسوعة للصندوق الفرعي لتحقيق الإيرادات، التي تُظهر الإيرادات والنفقات وتقديرات المبالغ المخصصة للنقل إلى الصندوق العام لتمويل الميزانية العادية التي أقرها المجلس، فتُقدم إلى الجمعية العمومية مصحوبة بالميزانية العادية لتتظر فيها وتقرّها. ويجوز للأمين العام إجراء تعديلات لتقديرات الميزانية، التي أقرتها الجمعية العمومية، حسب الاقتضاء، أثناء فترة الميزانية المعنية من أجل زيادة تحسين تحقيق الإيرادات وتقديم خدمات إدارية وخدمات دعم وافية 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؛

رقم المادة	التغييرات المنقحة	النص الجديد المنقح
	(د) تُخصّص ضمن الصندوق الفرعي لتحقيق الإيرادات احتياطات تشغيلية بمستويات ~~للأنشطة المدرة للدخل~~ ~~الاحتياطات التالية بالمستويات التي يحددها المجلس؛~~ (أ) احتياطي تشغيلي، الغرض منه هو لضمان الاستدامة والسلامة الماليتين للصندوق الفرعي لتحقيق الإيرادات ~~للأنشطة المدرة للدخل~~. ويُمول 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: (١) التقلبات ذات الاتجاه النزولي في قيمة الموارد أو حالات العجز فيها؛ (٢) التدفقات النقدية غير المنتظمة؛ (٣) الزيادات في التكاليف الفعلية بالمقارنة بالتقديرات عند التخطيط أو التقلبات في الإنجاز؛ (٤) حالات طوارئ أخرى تؤدي إلى خسارة في الموارد التي عقد الصندوق الفرعي لتحقيق الإيرادات ~~للأنشطة المدرة للدخل~~ ~~التزامات بشأنها~~. ويعود قرار سحب أموال من الاحتياطي التشغيلي إلى الأمين العام، الذي يقدم تقريراً بكل المبالغ المسحوبة إلى اللجنة المالية في دورتها العادية المقبلة.	(١) التقلبات ذات الاتجاه النزولي في قيمة الموارد أو حالات العجز فيها؛ (٢) التدفقات النقدية غير المنتظمة؛ (٣) الزيادات في التكاليف الفعلية بالمقارنة بالتقديرات عند التخطيط أو التقلبات في الإنجاز؛ (٤) حالات طوارئ أخرى تؤدي إلى خسارة في الموارد التي عقد الصندوق الفرعي لتحقيق الإيرادات التزامات بشأنها.
٩-٧	مادة جديدة	يجوز للأمين العام أن يقبل مساهمات طوعية (تبرعات) إذا كانت هذه المساهمات متّبعة مع مقاصد المنظمة أو أغراضها 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	تُموّل 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.~~	تُموّل 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 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 ~~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.~~

رقم المادة	التغييرات المنقحة	النص الجديد المنقح
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 يُشكل ينشئ ويدير هذه الصناديق لدعم برنامج التعاون الفني وفقاً لأحكام هذا 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 يُشكل ويدير هذه الصناديق لدعم برنامج التعاون الفني 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، تُحدد الرسوم الإدارية مع البرنامج الإنمائي، وفي حالة كل المشاريع الأخرى، وتُحدد 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. وتُحدد الرسوم الإدارية على أساس التكاليف التقديرية التي ستتحملها المنظمة لتنفيذ المشروع، وذلك بموجب المادة ٧-٧.
المادة العاشرة — جهات الإيداع والاستثمارات		
	المادة العاشرة — جهات الإيداع المصارف والاستثمارات	المادة العاشرة — المصارف والاستثمارات
١-١٠	يُعين الأمين العام المصرف (المصارف) أو أي مؤسسة (مؤسسات) أخرى من المؤسسات المؤسسية (المؤسسات) المالية التي تُحفظ فيها أموال المنظمة. ويكون الأمين العام مسؤولاً عن الإدارة الفعالة للأموال النقدية والاستثمارات وفقاً للقواعد المفصلة في "القواعد المالية" وأي سياسات سارية.	يُعين الأمين العام المصرف (المصارف) أو أي مؤسسة (مؤسسات) أخرى من المؤسسات المؤسسية (المؤسسات) المالية التي تُحفظ فيها أموال المنظمة. ويكون الأمين العام مسؤولاً عن الإدارة الفعالة للأموال النقدية والاستثمارات وفقاً للقواعد المفصلة في "القواعد المالية" وأي سياسات سارية.
٢-١٠	يحدد 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	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.

رقم المادة	التغييرات المنقحة	النص الجديد المنقح
	المنصوص عليها في "القواعد المالية" وفي إرشادات الإيكاب 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 وتحقيقا للاقتصاد؛ (ب) وضع وإنفاذ مدونة قواعد للمشتريات تنظم إدارة جميع أنشطة المشتريات، بما في ذلك طلب تقديم العروض وعمليات التقييم والموافقة على جميع عمليات شراء السلع والخدمات، بما في ذلك الشراء لحساب الغير؛ (ج) والأمر بتنفيذ جميع المدفوعات على أساس المستندات الداعمة التي تثبت أن الخدمات والبضائع قد تم تسلمها وأن قيمتها لم تدفع من قبل؛ (د) وتعيين المسؤولين الذين يجوز لهم تسلم الأموال، والتعهد بالنفقات وتنفيذ المدفوعات بالنيابة عن المنظمة، مع مراعاة القواعد المادة ١١-٢؛ (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؛ (و) وإنشاء نظام للمراقبة الداخلية يتتبع مع كل من نظام إدارة مخاطر المؤسسة وإطار المراقبة الداخلية لدى المنظمة، وإنشاء مهمة منفصلة للإشراف والتدقيق الداخلي على النحو 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.	يتولى الأمين العام: (أ) وضع القواعد والإجراءات المالية التفصيلية لضمان فعالية الإدارة المالية وتحقيقا للاقتصاد؛ (ب) وضع وإنفاذ مدونة قواعد للمشتريات تنظم إدارة جميع أنشطة المشتريات، بما في ذلك طلب تقديم العروض وعمليات التقييم والموافقة على جميع عمليات شراء السلع والخدمات، بما في ذلك الشراء لحساب الغير؛ (ج) والأمر بتنفيذ جميع المدفوعات على أساس المستندات الداعمة التي تثبت أن الخدمات والبضائع قد تم تسلمها وأن قيمتها لم تدفع من قبل؛ (د) وتعيين المسؤولين الذين يجوز لهم تسلم الأموال، والتعهد بالنفقات وتنفيذ المدفوعات بالنيابة عن المنظمة، مع مراعاة القواعد المادة ١١-٢؛ (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؛ (و) وإنشاء نظام للمراقبة الداخلية يتتبع مع كل من نظام إدارة مخاطر المؤسسة وإطار المراقبة الداخلية لدى المنظمة، وإنشاء مهمة منفصلة للإشراف والتدقيق الداخلي على النحو 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.

رقم المادة	التغييرات المنقحة	النص الجديد المنقح
	(٢) ومطابقة النفقات للاعتمادات والموارد المالية الأخرى، أو مطابقتها للأغراض والقواعد المتصلة بالصناديق والاحتياطات والحسابات الخاصة. (٣) وتوخي الاقتصاد في استخدام موارد المنظمة.	
المادة الثانية عشرة — الحسابات والبيانات المالية		
١-١٢	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: (أ) حالة الاعتمادات المالية بما في ذلك ما يلي: (١) الاعتمادات التي أقرتها الجمعية العمومية؛ (٢) والاعتمادات المالية سالفة الذكر بعد تعديلها بأي عمليات نقل للأموال وبأي اعتمادات جديدة خُصصت بموجب المادة ٥-٢؛ (٣) والمبالغ المحملة على الاعتمادات المالية. (ب) والائتمانات التي لم تدرج الجمعية العمومية لها بنوداً في الميزانية.	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: (أ) حالة الاعتمادات المالية بما في ذلك ما يلي: (١) الاعتمادات التي أقرتها الجمعية العمومية؛ (٢) والاعتمادات المالية سالفة الذكر بعد تعديلها بأي عمليات نقل للأموال وبأي اعتمادات جديدة خُصصت بموجب المادة ٥-٢؛ (٣) والمبالغ المحملة على الاعتمادات المالية. (ب) والائتمانات التي لم تدرج الجمعية العمومية لها بنوداً في الميزانية.
المادة الثالثة عشرة — المراجعة الخارجية للحسابات		
٤-١٣	تُجرى مراجعة الحسابات وفقاً لقواعد التدقيق الشائعة المقبولة عموماً، ورهنأُ بمراجعة أي توجيهات خاصة من الجمعية العمومية، وفقاً للصلاحيات الإضافية الواردة في المرفق (ب) بهذا النظام المالي.	تُجرى مراجعة الحسابات وفقاً لقواعد التدقيق الشائعة المقبولة عموماً، ورهنأُ بمراجعة أي توجيهات خاصة من الجمعية العمومية، وفقاً للصلاحيات الإضافية الواردة في المرفق (ب) بهذا النظام المالي.
٨-١٣	يتضمن تقرير المراجع الخارجي عن مراجعة البيانات المالية وجدولها المتعلقة بحسابات الفترة المالية المعلومات التي يراها المراجع الخارجي ضرورية للأمور المذكورة في القواعد المادة ٥-١٣ وفي الصلاحيات الإضافية المذكورة في المرفق (ب).	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.
٩-١٣	مادة جديدة	يُطبق مبدأ التدقيق الواحد كجزء من إطار مشترك للمراقبة الداخلية والتدقيق الداخلي على النحو المُعترف به في المنظمات التابعة للأمم المتحدة.
المرفق (أ) — مسرد المصطلحات		
	المرفق (أ) — مسرد المصطلحات	المادة الخامسة عشرة — التعاريف
١	"المخصّص" أو "تخصيص الأموال": (أ) عندما يُستخدم هذا المصطلح في نطاق الميزانية العادية، فهو يعني الوثيقة، سواء كانت الكترونية أو غير ذلك، التي	"المخصّص" أو "تخصيص الأموال": (أ) عندما يُستخدم هذا المصطلح في نطاق الميزانية العادية، فهو يعني الوثيقة، سواء كانت الكترونية أو غير ذلك، التي

رقم المادة	التغييرات المنقحة	النص الجديد المنقح
	تجعل من الممكن الإنفاق من أموال الميزانية العادية أو تأذن به. ب) عندما يُستخدم هذا المصطلح في نطاق الصناديق والاحتياطات والحسابات الخاصة الأخرى، فهو يعني أن الأموال متاحة وتسلمتها المنظمة، مما يسمح بتحمل المصروفات.	تجعل من الممكن الإنفاق من أموال الميزانية العادية أو تأذن به. ب) عندما يُستخدم هذا المصطلح في نطاق الصناديق والاحتياطات والحسابات الخاصة الأخرى، فهو يعني أن الأموال متاحة وتسلمتها المنظمة، مما يسمح بتحمل المصروفات.
٢	"خطة الأعمال" تعني الوثيقة التي تُحدد التوجّه العام وتضع الإطار لتوجيه الإيكوا من أجل تحقيق الأهداف والاستراتيجيات.	"خطة الأعمال" تعني الوثيقة التي تُحدد التوجّه العام وتضع الإطار لتوجيه الإيكوا من أجل تحقيق الأهداف والاستراتيجيات.
٣	"الإنفاق الرأسمالي" تعني الأصول المادية، مثل المال، والمنشآت الآلية، والمعدات، والأصول غير المادية المحسوبة في رأس المال (تسمى أيضاً 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.
		"المدفوعات على سبيل الهبة" تشير إلى دفع مبلغ دون وجود التزام قانوني ولكن هناك التزام أخلاقي بربط دفع هذا المبلغ.
٥	يعني مصطلح "الإنفاق" مجموع المدفوعات والالتزامات القائمة، بينما يعني مصطلح "الصرف" المبلغ المُسدّد، ويمكن استخدامه بالتبادل مع مصطلح "المدفوعات". "الإنفاق" 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 إنفاق رأسمالي للمنظمة.	يعني مصطلح "الإنفاق" مجموع المدفوعات والالتزامات القائمة، بينما يعني مصطلح "الصرف" المبلغ المُسدّد، ويمكن استخدامه بالتبادل مع مصطلح "المدفوعات". "الإنفاق" 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 إنفاق رأسمالي للمنظمة.
٦	"المصروفات" تعني الانخفاض في المزايا الاقتصادية أو إمكانات توفير الخدمات خلال الفترة المشمولة بالتقرير على شكل تدفقات إلى الخارج أو استهلاك للأصول أو تحمل الخصوم بما يؤدي إلى انخفاض في صافي الأصول/الأسم، 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 تحمل الخصوم بما يؤدي إلى انخفاض في صافي الأصول/الأسم، 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 حساباً 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 حساباً 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 المنقحة	النص الجديد المنقح
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 المتفرق" يعني الأموال التي تكتسبها المنظمة نتيجة للإيرادات من الفوائد والرسوم التي تتقاضاها مقابل الخدمات أو التكاليف غير مباشرة والمقبوضات المتنوعة الأخرى.	"الدخل المتفرق" 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 ويمول 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 ويمول 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.
		"الشراء لحساب طرف ثالث (الغير)" يعني عمليات الشراء التي تضطلع بها الإيكوا بناءً على طلب أطراف ثالثة (الغير) وبالنسبة عنها.
١٨	"السندات الائتمانية" تعني الصكوك المالية التي توافق عليها اللجنة المالية للاستعمال في استثمار أموال المنظمة خلاف	

رقم المادة	التغييرات المنقحة	النص الجديد المنقح
	الودائع لأجل في البنوك والمؤسسات المشار إليها في القاعدة المالية ١-١	
		"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 يحددها 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.

أنصبة الاشتراكات

القرار ٣٦-٣١: قسمة نفقات الإيكاو فيما بين الدول المتعاقدة (المبادئ التي يجب أن تطبق عند تحديد جداول أنصبة الاشتراكات)

ان الجمعية العمومية تقرر:

١-

أن تحدد جداول أنصبة الاشتراكات لقسمة نفقات المنظمة على أساس المبادئ المذكورة أدناه:

(أ) فيما يلي بيان المبادئ العامة التي تحدد قسمة النفقات بين الدول المتعاقدة:

(١) قدرة الدول المتعاقدة على الدفع، مقيمة بالدخل القومي مع الأخذ في الاعتبار نصيب الفرد من الدخل القومي.

(٢) شأن الدول المتعاقدة وأهميتها في الطيران المدني.

(٣) استعمال نظام من النسب المئوية لتحديد حصة كل دولة من نفقات المنظمة من رقم كلي قدره ١٠٠ في المائة.

(٤) تحديد حد أدنى وحد أقصى للاشتراك.

(ب) فيما يتعلق بالمبادئ الواردة في الفقرة (أ) أعلاه:

(١) يحدد نظام النسبة المئوية اشتراكات الدول حتى رقمين عشريين.

(٢) يكون الحد الأدنى لاشتراك أية دولة متعاقدة ٠,٠٦ في المائة عن كل سنة مالية كاملة.

(٣) الحد الأقصى لاشتراك أية دولة متعاقدة في أي سنة لا يفوق، من حيث المبدأ، نسبة ٢٥ في المائة من إجمالي الاشتراكات.

- (ج) يؤخذ ما يلي في الحساب عند تطبيق المبادئ الواردة في الفقرة أ) أعلاه:
- (١) في احتساب جدول الأنصبة، يكون لشرط القدرة على الدفع وزن بنسبة ٧٥ في المائة، ويكون للشأن والأهمية في الطيران المدني وزن بنسبة ٢٥ في المائة، ويتم الحصول منهما على رقمي المعاملين لكل دولة في صورة نسب مئوية من الكل.
 - (٢) عند احتساب قدرة الدول المتعاقدة على الدفع يجب النظر فحسب الى الدخل القومي الكلي ونصيب الفرد من الدخل القومي وحدهما وإخضاعهما للتقييم الكمي وإدخالهما في جدول الأنصبة المحسوب.
 - (٣) بجرى تعديل للدخل القومي لكل دولة استنادا الى الترتيبات السارية في هذا الصدد في الأمم المتحدة في الوقت الذي يقوم فيه الأمين العام بإعداد جداول أنصبة اشتراكات المنظمة.
 - (٤) يقاس الشأن والأهمية في الطيران المدني بالحمولة المتاحة بالأطنان الكيلومترية على خطوط النقل الجوي المنتظمة للدولة.
 - (٥) تعطى الحمولة المتاحة بالأطنان الكيلومترية وزنا بنسبة ٧٥ في المائة للخطوط الجوية الدولية و ٢٥ في المائة للخطوط الجوية الداخلية.
 - (د) يوزع الفرق بين الحد الأقصى للاشتراك المحسوب وفقا للمبادئ المذكورة والحد الأقصى الثابت للاشتراك على الدول المتعاقدة المتبقية وفقا لنفس المبادئ.
 - (هـ) الزيادة في اشتراك دولة ما عن اشتراكها في السنة السابقة، والمعبر عنها بنسبة مئوية من الاشتراكات الكلية، يجب ألا تتعدى نسبة ٢٠ في المائة من اشتراك السنة السابقة لعام ٢٠٠٨ ولن يتم المزيد من تطبيق مبدأ الحدود للسنوات التالية.
- ٢- ألا تخضع جداول أنصبة الاشتراكات المعتمدة للتعديل بغية إدخال اشتراكات الدول الأعضاء الجدد التي تنضم لعضوية المنظمة في خلال الفترة الفاصلة بين دورات الجمعية العمومية، بل يجب أن تظل اشتراكات الدول الجديدة مضافة الى الجدول المئوي القائم وترفع تلك الاشتراكات الى حساب الصندوق العام.
- ٣- أن يقوم الأمين العام بإعداد مشروع جداول أنصبة الاشتراكات لكل فترة من فترات السنوات الثلاث المتتالية، وذلك على أساس المبادئ المذكورة في الفقرة ١ أعلاه.
- ٤- إن هذا القرار يوحد المبادئ القائمة فيما يتعلق بأنصبة الاشتراكات في المنظمة، ويحل، اعتبارا من أول يناير ٢٠٠٨، محل القرارين ٢١-٣٣ و ٢٣-٢٤.

القرار ٢٦-٢٣: السبل والوسائل الرامية الى التغلب على التأخيرات في تسديد الاشتراكات

ان الجمعية العمومية اذ تلاحظ:

- ١- ان المجلس قدم الى الجمعية العمومية، وفقا للقرار ٢٤-٢٨، الفقرة ٥، تقريرا عن السبل والوسائل الرامية الى التغلب على التأخيرات في تسديد الاشتراكات، ونظرت الجمعية العمومية فيه.
- ٢- أنه بينما يترتب على المتأخرات طويلة الأجل مصاعب مالية للمنظمة، فإن ما يثير القلق بوجه خاص هو التأخير في دفع اشتراكات السنة الجارية الذي ينشأ عنه عجوزات في النقد السائل ويهدد قدرة المنظمة على الوفاء بالتزاماتها الجارية.

٣- أنه في اعداد الميزانية، يجب أن يقتصر ادراج الفوائد على ايرادات الفوائد التي ينتظر أن تتحقق من استثمار الأموال غير المستخدمة من صندوق رأس المال العامل. وينبغي عدم ادراج أي دخل من الفوائد الأخرى التي يعتمد تحقيقها على توقيت سداد الاشتراكات من جانب الدول المتعاقدة، ذلك لأن توقيت دفع الاشتراكات يخرج عن نطاق سيطرة المنظمة.

تقرر:

- ١- أن تكثف السياسة الجارية التي تتمثل في السعي المباشر لدى الدول لكي تقوم بدفع اشتراكات السنة الجارية في مواعيدها، وإبلاغها بالآثار الخطيرة التي يجريها التأخير في دفع الاشتراكات على أعمال المنظمة.
- ٢- أن تنفذ خطة للحوافز اعتباراً من أول يناير ١٩٨٧ للتشجيع على دفع الاشتراكات في مواعيدها، وهي خطة تقضي بأن الفائض الذي يتحقق في كل سنة من السنوات المالية الثلاث التي تسبق سنة الجمعية العمومية، بعد أقصى مساو للفوائد التي تجنيها المنظمة من الاستثمارات في كل سنة من هذه السنوات، سوف يوزع على الدول المتعاقدة وفقاً لجدول محسوبة فيه عوامل الترجيح على أساس تواريخ ومبالغ الاشتراكات المدفوعة عن السنة الجارية، كما توزع عليها حصتها من الفائض غير الموزعة المتراكمة من ميزانيات السنوات السابقة.
- ٣- أن يوزع بين الدول المتعاقدة، بعد اعتماد الجمعية العمومية للحسابات المراجعة، مبلغ تشجيعي مساو لقيمة الفائدة المجنية خلال السنوات الثلاث، وفقاً لنقاط الحوافز المجمعة على مدى فترة السنوات الثلاث. وإذا قل مبلغ الفائض متاح للتوزيع عن قيمة الفوائد المجنية فعلاً فلا يوزع غير المبلغ متاح للتوزيع. ويوزع النصيب المستحق من الحوافز المحتسب بهذه الصورة على الدول المتعاقدة بالإضافة إلى الفائض الأخرى في الميزانية، وهي الفائض التي توزع وفقاً للمادة ٦-٢ (أ) من النظام المالي.

القرار ٣٦-٣٤: صندوق رأس المال العامل

القرار ٣٦-٣٢: أنصبة الاشتراك في الصندوق العام للسنوات ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠

القرار ٣٧-٢٧: أنصبة الاشتراك في الصندوق العام للسنوات ٢٠١١ و ٢٠١٢ و ٢٠١٣

القرار ٣٨-٢٦: أنصبة الاشتراك في الصندوق العام للسنوات ٢٠١٤ و ٢٠١٥ و ٢٠١٦

القرار ٣٩-٣٢: تعديلات على الصندوق العام للسنوات ٢٠١٧ و ٢٠١٨ و ٢٠١٩

إن الجمعية العمومية:

تقرر أن مبالغ الاشتراكات المفروضة على الدول الأعضاء عن السنوات ٢٠١٧ و ٢٠١٨ و ٢٠١٩ عملاً بالمادة (٦١) من الفصل الثاني عشر من اتفاقية شيكاغو يجب أن تحدد وفقاً للجدول الوارد أدناه.

الدول المتعاقدة			مشروع جداول أنصبة الاشتراكات
	٢٠١٧	٢٠١٨	٢٠١٩
	%	%	%
أفغانستان	0.06	0.06	0.06
ألبانيا	0.06	0.06	0.06
الجزائر	0.13	0.13	0.13
أندورا	0.06	0.06	0.06
أنغولا	0.09	0.09	0.09
أنتيغوا وبربودا	0.06	0.06	0.06
الأرجنتين	0.69	0.69	0.69
أرمينيا	0.06	0.06	0.06
أستراليا	2.06	2.06	2.06
النمسا	0.60	0.60	0.60
أذربيجان	0.06	0.06	0.06
جزر البهاما	0.06	0.06	0.06
البحرين	0.09	0.09	0.09
بنغلاديش	0.08	0.08	0.08
بربادوس	0.06	0.06	0.06
بيلاروس	0.06	0.06	0.06
بلجيكا	0.76	0.76	0.76
بليز	0.06	0.06	0.06
بنن	0.06	0.06	0.06
بوتان	0.06	0.06	0.06
دولة بوليفيا المتعددة القوميات	0.06	0.06	0.06
البوسنة والهرسك	0.06	0.06	0.06
بوتسوانا	0.06	0.06	0.06
البرازيل	2.94	2.94	2.94
بروناي دار السلام	0.06	0.06	0.06
بلغاريا	0.06	0.06	0.06
بوركينا فاسو	0.06	0.06	0.06
بوروندي	0.06	0.06	0.06
الرأس الأخضر	0.06	0.06	0.06
كمبوديا	0.06	0.06	0.06

الدول المتعاقدة			مشروع جداول أنصبة الاشتراكات
	٢٠١٧	٢٠١٨	٢٠١٩
	%	%	%
الكاميرون	0.06	0.06	0.06
كندا	2.61	2.61	2.61
جمهورية أفريقيا الوسطى	0.06	0.06	0.06
تشاد	0.06	0.06	0.06
شيلي	0.42	0.42	0.42
الصين	7.95	7.95	7.95
كولومبيا	0.31	0.31	0.31
جزر القمر	0.06	0.06	0.06
الكونغو	0.06	0.06	0.06
جزر كوك	0.06	0.06	0.06
كوستاريكا	0.06	0.06	0.06
كوت ديفوار	0.06	0.06	0.06
كرواتيا	0.07	0.07	0.07
كوبا	0.06	0.06	0.06
قبرص	0.06	0.06	0.06
تشيكيا	0.27	0.27	0.27
جمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية	0.06	0.06	0.06
جمهورية الكونغو الديمقراطية الشعبية	0.06	0.06	0.06
الدنمارك	0.45	0.45	0.45
جيبوتي	0.06	0.06	0.06
الجمهورية الدومينيكية	0.06	0.06	0.06
إكوادور	0.07	0.07	0.07
مصر	0.22	0.22	0.22
السلفادور	0.06	0.06	0.06
غينيا الاستوائية	0.06	0.06	0.06
إريتريا	0.06	0.06	0.06
إستونيا	0.06	0.06	0.06
إثيوبيا	0.16	0.16	0.16
فيجي	0.06	0.06	0.06
فنلندا	0.43	0.43	0.43
فرنسا	4.13	4.13	4.13
غابون	0.06	0.06	0.06
غامبيا	0.06	0.06	0.06
جورجيا	0.06	0.06	0.06
ألمانيا	5.48	5.48	5.48

الدول المتعاقدة			مشروع جداول أنصبة الاشتراكات		
	٢٠١٧	٢٠١٨	٢٠١٩		
	%	%	%		
غانا	0.06	0.06	0.06		
اليونان	0.35	0.35	0.35		
غرينادا	0.06	0.06	0.06		
غواتيمالا	0.06	0.06	0.06		
غينيا	0.06	0.06	0.06		
غينيا بيساو	0.06	0.06	0.06		
غيانا	0.06	0.06	0.06		
هايتي	0.06	0.06	0.06		
هندوراس	0.06	0.06	0.06		
هنغاريا	0.18	0.18	0.18		
آيسلندا	0.06	0.06	0.06		
الهند	0.85	0.85	0.85		
اندونيسيا	0.55	0.55	0.55		
جمهورية ايران الاسلامية	0.38	0.38	0.38		
العراق	0.09	0.09	0.09		
آيرلندا	0.60	0.60	0.60		
إسرائيل	0.41	0.41	0.41		
إيطاليا	2.75	2.75	2.75		
جامايكا	0.06	0.06	0.06		
اليابان	7.50	7.50	7.50		
الأردن	0.06	0.06	0.06		
كازاخستان	0.17	0.17	0.17		
كينيا	0.07	0.07	0.07		
كيريباتي	0.06	0.06	0.06		
الكويت	0.25	0.25	0.25		
قيرغيزستان	0.06	0.06	0.06		
جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية	0.06	0.06	0.06		
لاتفيا	0.06	0.06	0.06		
لبنان	0.06	0.06	0.06		
ليسوتو	0.06	0.06	0.06		
ليبيريا	0.06	0.06	0.06		
ليبيا	0.11	0.11	0.11		
ليتوانيا	0.06	0.06	0.06		
لوكسمبورج	0.27	0.27	0.27		

الدول المتعاقدة			مشروع جداول أنصبة الاشتراكات		
			٢٠١٩	٢٠١٨	٢٠١٧
			%	%	%
مدغشقر			0.06	0.06	0.06
مالاوي			0.06	0.06	0.06
ماليزيا			0.60	0.60	0.60
ملديف			0.06	0.06	0.06
مالي			0.06	0.06	0.06
مالطة			0.06	0.06	0.06
جزر المارشال			0.06	0.06	0.06
موريتانيا			0.06	0.06	0.06
موريشيوس			0.06	0.06	0.06
المكسيك			1.16	1.16	1.16
ولايات ميكرونيزيا الموحدة			0.06	0.06	0.06
موناكو			0.06	0.06	0.06
منغوليا			0.06	0.06	0.06
مونتينيغرو			0.06	0.06	0.06
المغرب			0.11	0.11	0.11
موزامبيق			0.06	0.06	0.06
ميانمار			0.06	0.06	0.06
ناميبيا			0.06	0.06	0.06
ناورو			0.06	0.06	0.06
نيبال			0.06	0.06	0.06
مملكة هولندا			1.58	1.58	1.58
نيوزيلندا			0.31	0.31	0.31
نيكاراغوا			0.06	0.06	0.06
النيجر			0.06	0.06	0.06
نيجيريا			0.16	0.16	0.16
النرويج			0.76	0.76	0.76
عمان			0.13	0.13	0.13
باكستان			0.13	0.13	0.13
بالاو			0.06	0.06	0.06
بنما			0.12	0.12	0.12
بابوا غينيا الجديدة			0.06	0.06	0.06
باراغواي			0.06	0.06	0.06
بيرو			0.16	0.16	0.16
الفلبين			0.30	0.30	0.30

الدول المتعاقدة			مشروع جداول أنصبة الاشتراكات		
			٢٠١٩	٢٠١٨	٢٠١٧
			%	%	%
بولندا			0.62	0.62	0.62
البرتغال			0.41	0.41	0.41
قطر			0.83	0.83	0.83
جمهورية كوريا			2.18	2.18	2.18
جمهورية مولدوفا			0.06	0.06	0.06
رومانيا			0.14	0.14	0.14
الاتحاد الروسي			2.77	2.77	2.77
رواندا			0.06	0.06	0.06
سانت كيتس ونيفيس			0.06	0.06	0.06
سانت لوسيا			0.06	0.06	0.06
سانت فنسنت وجرينادين			0.06	0.06	0.06
ساموا			0.06	0.06	0.06
سان مارينو			0.06	0.06	0.06
سان تومي وبرينسيبي			0.06	0.06	0.06
المملكة العربية السعودية			1.12	1.12	1.12
السنغال			0.06	0.06	0.06
صربيا			0.06	0.06	0.06
سيشيل			0.06	0.06	0.06
سيراليون			0.06	0.06	0.06
سنغافورة			1.01	1.01	1.01
سلوفاكيا			0.11	0.11	0.11
سلوفينيا			0.06	0.06	0.06
جزر سليمان			0.06	0.06	0.06
الصومال			0.06	0.06	0.06
جنوب أفريقيا			0.39	0.39	0.39
جنوب السودان			0.06	0.06	0.06
إسبانيا			2.03	2.03	2.03
سرى لانكا			0.08	0.08	0.08
السودان			0.06	0.06	0.06
سورينام			0.06	0.06	0.06
سوازيلند			0.06	0.06	0.06
السويد			0.71	0.71	0.71
سويسرا			1.04	1.04	1.04
الجمهورية العربية السورية			0.06	0.06	0.06

الدول المتعاقدة			مشروع جداول أنصبة الاشتراكات
٢٠١٩	٢٠١٨	٢٠١٧	
%	%	%	
0.06	0.06	0.06	طاجيكستان
0.59	0.59	0.59	تايلند
0.06	0.06	0.06	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة
0.06	0.06	0.06	تيمور - ليشتي
0.06	0.06	0.06	توغو
0.06	0.06	0.06	تونغا
0.06	0.06	0.06	ترينيداد وتوباغو
0.06	0.06	0.06	تونس
1.30	1.30	1.30	تركيا
0.06	0.06	0.06	تركمانستان
0.06	0.06	0.06	أوغندا
0.10	0.10	0.10	أوكرانيا
2.25	2.25	2.25	الإمارات العربية المتحدة
4.27	4.27	4.27	المملكة المتحدة
0.06	0.06	0.06	جمهورية تنزانيا المتحدة
20.24	20.24	20.24	الولايات المتحدة
0.06	0.06	0.06	أوروغواي
0.06	0.06	0.06	أوزبكستان
0.06	0.06	0.06	فانواتو
0.41	0.41	0.41	جمهورية فنزويلا البوليفارية
0.14	0.14	0.14	فيتنام
0.06	0.06	0.06	اليمن
0.06	0.06	0.06	زامبيا
<u>0.06</u>	<u>0.06</u>	<u>0.06</u>	زيمبابوي
100.00	100.00	100.00	

القرار ٤٠-٣٠: الاشتراكات المقررة في الصندوق العام للسنوات ٢٠٢٠
و٢٠٢١ و٢٠٢٢

إن الجمعية العمومية:

- ١- تقرر أن المبالغ المقررة على الدول الأعضاء للسنوات ٢٠٢٠ و٢٠٢١ و٢٠٢٢ عملاً بالمادة ٦١ من الفصل الثاني عشر من الاتفاقية سَتُحدّد وفقاً لما هو مبين أدناه.

الدول الأعضاء	الدول المتعاقدة للسنوات ٢٠٢٠ و٢٠٢١ و٢٠٢٢	مشروع جداول أنصبة
		%
أفغانستان		0.06
ألبانيا		0.06
الجزائر		0.11
أندورا		0.06
أنغولا		0.08
أنتيغوا وبربودا		0.06
الأرجنتين		0.70
أرمينيا		0.06
أستراليا		1.91
النمسا		0.55
أذربيجان		0.07
جزر البهاما		0.06
البحرين		0.09
بنغلاديش		0.09
بربادوس		0.06
بيلاروس		0.06
بلجيكا		0.70
بليز		0.06
بنن		0.06
بوتان		0.06
دولة بوليفيا المتعددة القوميات		0.06
البوسنة والهرسك		0.06
بوتسوانا		0.06
البرازيل		2.27
بروناي دار السلام		0.06

مشروع جداول أنصبة
الدول المتعاقدة للسنوات
٢٠٢٠ و ٢٠٢١ و ٢٠٢٢

الدول الأعضاء

0.06	بلغاريا
0.06	بوركينافاسو
0.06	بوروندي
0.06	الرأس الأخضر
0.06	كمبوديا
0.06	الكاميرون
2.51	كندا
0.06	جمهورية أفريقيا الوسطى
0.06	تشاد
0.41	شيلي
11.39	الصين
0.32	كولومبيا
0.06	جزر القمر
0.06	الكونغو
0.06	جزر كوك
0.06	كوستاريكا
0.06	كوت ديفوار
0.06	كرواتيا
0.06	كوبا
0.06	قبرص
0.24	الجمهورية التشيكية
0.06	جمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية
0.06	جمهورية الكونغو الديمقراطية الشعبية
0.42	الدنمارك
0.06	جيبوتي
0.06	دومينيكا
0.06	الجمهورية الدومينيكية
0.07	اكوادور
0.23	مصر
0.06	السلفادور
0.06	غينيا الاستوائية
0.06	أريتريا
0.06	استونيا

الدول الأعضاء	مشروع جداول أنصبة الدول المتعاقدة للسنوات ٢٠٢٠ و ٢٠٢١ و ٢٠٢٢
اسواتيني	0.06
اثيوبيا	0.22
فيجي	0.06
فنلندا	0.41
فرنسا	3.66
غابون	0.06
غامبيا	0.06
جورجيا	0.06
ألمانيا	5.08
غانا	0.06
اليونان	0.28
غرينادا	0.06
غواتيمالا	0.06
غينيا	0.06
غينيا بيساو	0.06
غيانا	0.06
هايتي	0.06
هندوراس	0.06
هنغاريا	0.23
آيسلندا	0.08
الهند	0.95
اندونيسيا	0.59
جمهورية إيران الإسلامية	0.34
العراق	0.10
آيرلندا	0.72
اسرائيل	0.43
ايطاليا	2.44
جامايكا	0.06
اليابان	6.64
الأردن	0.06
كازاخستان	0.15
كينيا	0.06

مشروع جداول أنصبة
الدول المتعاقدة للسنوات
٢٠٢٠ و ٢٠٢١ و ٢٠٢٢

الدول الأعضاء

0.06	كيريباتي
0.21	الكويت
0.06	قيرغيزستان
0.06	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
0.06	لاتفيا
0.06	لبنان
0.06	ليسوتو
0.06	ليبيريا
0.06	ليبيا
0.06	ليتوانيا
0.28	لوكسمبورج
0.06	مدغشقر
0.06	مالاوي
0.52	ماليزيا
0.06	ملديف
0.06	مالي
0.06	مالطة
0.06	جزر المارشال
0.06	موريتانيا
0.06	موريشيوس
1.10	المكسيك
0.06	ولايات ميكرونيزيا الموحدة
0.06	موناكو
0.06	منغوليا
0.06	مونتينيغرو
0.12	المغرب
0.06	موزامبيق
0.06	ميانمار
0.06	ناميبيا
0.06	ناورو
0.06	نيبال
1.43	مملكة هولندا
0.34	نيوزيلندا
0.06	نيكاراغوا
0.06	النيجر

مشروع جداول أنصبة
الدول المتعاقدة للسنوات
٢٠٢٠ و ٢٠٢١ و ٢٠٢٢

الدول الأعضاء

0.18	نيجيريا
0.06	مقدونيا الشمالية
0.66	النرويج
0.15	عمان
0.16	باكستان
0.06	بالاو
0.12	بنما
0.06	بابوا غينيا الجديدة
0.06	باراغواي
0.19	بيرو
0.35	الفلبين
0.60	بولندا
0.37	البرتغال
1.05	قطر
2.21	جمهورية كوريا
0.06	جمهورية مولدوفا
0.15	رومانيا
2.23	الاتحاد الروسي
0.06	رواندا
0.06	سانت كيتس ونيفيس
0.06	سانت لوسيا
0.06	سانت فنسنت وجرينادين
0.06	ساموا
0.06	سان مارينو
0.06	ساو تومي وبرينسيبي
1.04	المملكة العربية السعودية
0.06	السنغال
0.06	صربيا
0.06	سيشل
0.06	سيراليون
0.93	سنغافورة
0.11	سلوفاكيا
0.06	سلوفينيا

الدول الأعضاء	مشروع جداول أنصبة الدول المتعاقدة للسنوات ٢٠٢٠ و ٢٠٢١ و ٢٠٢٢
جزر سليمان	0.06
الصومال	0.06
جنوب أفريقيا	0.29
جنوب السودان	0.06
اسبانيا	1.78
سرى لانكا	0.08
السودان	0.06
سورينام	0.06
السويد	0.67
سويسرا	1.01
الجمهورية العربية السورية	0.06
طاجيكستان	0.06
تايلند	0.58
تيمور - ليشتي	0.06
توغو	0.06
تونغا	0.06
ترينيداد وتوباغو	0.06
تونس	0.06
تركيا	1.60
تركمانستان	0.06
توفالو	0.06
أوغندا	0.06
أوكرانيا	0.08
الإمارات العربية المتحدة	2.17
المملكة المتحدة	4.19
جمهورية تنزانيا المتحدة	0.06
الولايات المتحدة	20.50
أوروغواي	0.06
أوزبكستان	0.06
فانواتو	0.06
جمهورية فنزويلا البوليفارية	0.51
فيتنام	0.18
اليمن	0.06

الدول الأعضاء	مشروع جداول أنصبة الدول المتعاقدة للسنوات ٢٠٢٠ و ٢٠٢١ و ٢٠٢٢
زامبيا	0.06
زمبابوي	0.06
	100.00

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 للجداول 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

الدول الأعضاء	مشروع جداول أنصبة الدول المتعاقدة للسنوات ٢٠٢٣ و ٢٠٢٤ و ٢٠٢٥
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
بوركينافاسو	0.06
بوروندي	0.06
الرأس الأخضر	0.06
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

الدول الأعضاء	مشروع جداول أنصبة الدول المتعاقدة للسنوات ٢٠٢٣ و ٢٠٢٤ و ٢٠٢٥
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
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 الإسلامية	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

الدول الأعضاء	مشروع جداول أنصبة الدول المتعاقدة للسنوات ٢٠٢٣ و ٢٠٢٤ و ٢٠٢٥
كينيا	0.07
كيريباتي	0.06
الكويت	0.18
قيرغيزستان	0.06
جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية	0.06
لاتفيا	0.06
لبنان	0.06
ليسوتو	0.06
ليبيريا	0.06
ليبيا	0.06
ليتوانيا	0.06
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

الدول الأعضاء	مشروع جداول أنصبة الدول المتعاقدة للسنوات ٢٠٢٣ و ٢٠٢٤ و ٢٠٢٥
النيجر	0.06
نيجيريا	0.13
مقدونيا الشمالية	0.06
النرويج	0.52
عمان	0.11
باكستان	0.13
بالاو	0.06
بنما	0.11
بابوا غينيا الجديدة	0.06
باراغواي	0.06
بيرو	0.15
الفلبين	0.27
بولندا	0.61
البرتغال	0.34
قطر	1.59
جمهورية كوريا	3.16
جمهورية مولدوفا	0.06
رومانيا	0.23
الاتحاد الروسي	1.89
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	0.06
المملكة العربية السعودية	1.07
السنغال	0.06
صربيا	0.06
سيشل	0.06
سيراليون	0.06
سنغافورة	0.76
سلوفاكيا	0.11
سلوفينيا	0.06
جزر سليمان	0.06

الدول الأعضاء	مشروع جداول أنصبة الدول المتعاقدة للسنوات ٢٠٢٣ و ٢٠٢٤ و ٢٠٢٥
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
أوزبكستان	0.06
فانواتو	0.06
جمهورية فنزويلا البوليفارية	0.12
فيتنام	0.17
اليمن	0.06
زامبيا	0.06
زمبابوي	0.06
	<u>100.00</u>

الميزانيات

القرار ٣٦-٢٩: ميزانيات السنوات ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠

(أ) إن الجمعية العمومية تحيط علماً بالنسبة لميزانية السنوات ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠ بما يلي:

١- قدم المجلس الى الجمعية العمومية، وفقاً للمادة ٦١ من اتفاقية شيكاغو تقديرات الميزانية السنوية [تقديرات إرشادية لتكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني] لكل من السنوات المالية ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠، وأن الجمعية العمومية نظرت فيها.

٢- توافق الجمعية العمومية وفقاً للمادتين ٤٩ (هـ) و ٦١ من اتفاقية شيكاغو على ميزانيات المنظمة.

(ب) فيما يتعلق ببرنامج التعاون الفني، فإن الجمعية العمومية:

إن تدرك أن تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني تمول أساساً من الرسوم مقابل تنفيذ المشاريع المسند تنفيذها الى المنظمة من مصادر تمويل خارجية مثل الحكومات وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي ومصادر أخرى.

وإن تدرك أنه لا يمكن تحديد برنامج التعاون الفني بدرجة عالية من الدقة الى أن تتخذ حكومات البلدان المانحة والبلدان المستفيدة قراراً بشأن المشاريع ذات الصلة.

وإن تدرك أنه بسبب الوضع المذكور أعلاه، فإن صافي أرقام الميزانية السنوية لتكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية المبينة أدناه بالدولار الكندي للسنوات ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠ لا تمثل سوى تقديرات إرشادية:

سنة ٢٠٠٨	سنة ٢٠٠٩	سنة ٢٠١٠
٩ ٧٢٣ ٠٠٠	٩ ٨٢٧ ٠٠٠	١٠ ٣٢٨ ٠٠٠

وإن تدرك أن التعاون الفني وسيلة مهمة لتعزيز تنمية الطيران المدني وسلامته.

وإن تدرك الظروف التي تواجه برنامج التعاون الفني للمنظمة وضرورة اتخاذ تدابير متواصلة.

وإن تدرك أن أي عجز مالي في الميزانية في نهاية أي سنة مالية ينبغي أن يمول أولاً من الفائض المتراكم في صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية وأن طلب المساندة من ميزانية البرنامج العادي سيكون بمثابة الملجأ الأخير.

تقرر اعتماد التقديرات الإرشادية لميزانية تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية التابعة لبرنامج التعاون الفني بموجب هذا القرار، على أن يكون مفهوماً أن أي تعديلات لاحقة على التقديرات الإرشادية ستتم ضمن إطار التقديرات السنوية لميزانية تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية وذلك وفقاً لأحكام المادة ٩ من النظام المالي، بشرط ألا تتجاوز الاحتياجات الإجمالية في أي وقت الأموال الموضوعة تحت تصرف المنظمة لهذا الغرض.

(ج) فيما يتعلق بالبرنامج العادي، فإن الجمعية العمومية:

تقرر:

١- الترخيص بإنفاق المبالغ التالية بالدولار الكندي على البرنامج العادي للسنوات المالية ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠ وفقاً للنظام المالي وطبقاً لأحكام هذا القرار، وذلك لكل سنة على حدة من السنوات المذكورة أدناه:

٢٠١٠	٢٠٠٩	٢٠٠٨	البرنامج
16 185 000	15 014 000	14 415 000	أ) - السلامة
8 778 000	6 532 000	5 019 000	ب) - الأمن
1 755 000	1 672 000	1 674 000	ج) - البيئة
21 304 000	21 436 000	20 640 000	د) - الكفاءة
2 046 000	2 114 000	1 951 000	هـ) - الاستمرارية
790 000	658 000	607 000	و) - القانون
19 638 000	18 582 000	18 670 000	التنظيم والإدارة
14 871 000	14 001 000	14,086,000	دعم البرامج
<u>140 000</u>	<u>76 000</u>	<u>2 889 000</u>	إعادة الهيكلة التنظيمية
<u>85 507 000</u>	<u>80 085 000</u>	<u>79 951 000</u>	مجموع الاعتمادات المصرح بها
85 371 000	79 692 000	79 386 000	المصروفات التشغيلية
136 000	393 000	565 000	رأس المال

٢- تمويل مجموع الاعتمادات المصرح بها لكل سنة على حدة على النحو التالي بالدولار الكندي، وفقا للنظام المالي:

٢٠١٠	٢٠٠٩	٢٠٠٨	
79 204 000	74 060 000	74 060 000	أ) باشتراكات مقررة على الدول المتعاقدة
1 917 000	1 917 000	1 917 000	وفقا للقرار المتعلق بجدول الاشتراكات
4 386 000	4 108 000	4 108 000	ب) بالإيرادات المتفرقة
			ج) بفائض الصندوق الفرعي لإدارة الإيرادات
<u>85 507 000</u>	<u>80 085 000</u>	<u>79 951 000</u>	المجموع

٣- يستعرض المجلس طريقة قسمة الأنصبة على الدول المتعاقدة، بما يتماشى مع المادة ٦-٦ من النظام المالي لتحديد ما إذا كان ينبغي للأمين العام أن يطلب، كممارسة اعتيادية، الاشتراكات بأكثر من عملة واحدة اعتبارا من عام ٢٠٠٨، بالنظر إلى الحاجة لإدارة مخاطر سعر الصرف بفعالية، وكذلك ضرورة تجنب تحميل الدول المتعاقدة والأمانة العامة أعباء إدارية مفرطة.

القرار ٣٧-٢٦: ميزانيات السنوات ٢٠١١ و ٢٠١٢ و ٢٠١٣

- أ- إن الجمعية العمومية، بالنسبة لميزانية السنوات ٢٠١١-٢٠١٢-٢٠١٣، تلاحظ ما يلي:
- ١- بموجب المادة ٦١ من الاتفاقية، قدّم المجلس ونظرت الجمعية العمومية في تقديرات الميزانية السنوية [تقديرات دلالية لتكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني (AOSC)] لكل سنة من السنوات المالية ٢٠١١ و ٢٠١٢ و ٢٠١٣؛
- ٢- وبموجب المادتين ٤٩ (هـ) و ٦١ من الاتفاقية، توافق الجمعية العمومية على ميزانيات المنظمة.
- ب- إن الجمعية العمومية، فيما يتعلق ببرنامج التعاون الفني:
- إن تدرك أن تكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني تمّول بصورة رئيسية من رسوم على تنفيذ مشاريع موكلة الى الايكاو للتنفيذ من قبل مصادر تمويل خارجية، كالحكومات وبرنامج الأمم المتحدة الانمائي ومصادر أخرى؛
- وإن تدرك أن برنامج التعاون الفني لا يمكن تحديد حجمه بدرجة عالية من الدقة الى حين تقرير الحكومات المانحة والبلدان المتلقية بشأن المشاريع ذات الصلة؛
- وإن تدرك في ضوء الحالة الآنفة الذكر، أن الأرقام السنوية الصافية لتكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني المبينة أدناه بالدولار الكندي للسنوات ٢٠١١ و ٢٠١٢ و ٢٠١٣ تمثل تقديرات دلالية للميزانية فقط:

٢٠١٣	٢٠١٢	٢٠١١
١١ ٦٠٠ ٠٠٠	١١ ٠٠٠ ٠٠٠	١٠ ٧٠٠ ٠٠٠

- وإن تدرك أن التعاون الفني يشكل أداة هامة لتعزيز تنمية وسلامة الطيران المدني؛
- وإن تدرك الظروف التي تواجه برنامج التعاون الفني في المنظمة وضرورة إتخاذ تدابير مستمرة؛
- وإن تدرك أنه في حال انتهت تكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية في احدى السنوات المالية بعجز مالي، ينبغي تغطية هذا العجز أولاً من الفائض المتراكم في الصندوق الاحتياطي لتكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية وسوف تكون الدعوة للحصول على الدعم من ميزانية البرنامج العادي الملاذ الأخير.
- تقرر أن الموافقة هذه على التقديرات الدلالية لميزانية تكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني تقوم على أساس أن تتحقق التعديلات اللاحقة على التقديرات الدلالية للميزانية في إطار التقديرات السنوية لتكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية، وفقاً لأحكام المادة التاسعة من النظام المالي.

- ج- إن الجمعية العمومية، بالنسبة للبرنامج العادي:
- تقرر أن يتم:

- ١- على نحو منفصل بالنسبة للسنوات المالية ٢٠١١ و ٢٠١٢ و ٢٠١٣، كل على حدة، فإن المبالغ التالية بالدولار الكندي التي تقتضي عرضاً مفصلاً للأموال، قد جرى التفويض بإنفاقها على البرنامج العادي وفقاً للنظام المالي ورهنا بأحكام هذا القرار:

البرنامج	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١٣	المجموع
السلامة	٢٢ ٨١٥ ٠٠٠	٢٣ ٤٣٧ ٠٠٠	٢٤ ٩١٣ ٠٠٠	٧١ ١٦٥ ٠٠٠
الأمن	١٣ ٤٠٣ ٠٠٠	١٣ ٧٧١ ٠٠٠	١٣ ٨٦٦ ٠٠٠	٤١ ٠٤٠ ٠٠٠
حماية البيئة والتنمية المستدامة	١١ ٤٣١ ٠٠٠	١١ ٨٤٣ ٠٠٠	١٢ ٣١١ ٠٠٠	٣٥ ٥٨٥ ٠٠٠
لنقل الجوي				
دعم البرنامج	١٩ ٧٤٨ ٠٠٠	٢٠ ٧١٤ ٠٠٠	٢٢ ١٤٣ ٠٠٠	٦٢ ٦٠٥ ٠٠٠
التنظيم والادارة	١٣ ٢٦٥ ٠٠٠	١٣ ٤٧٥ ٠٠٠	١٤ ٠٨٠ ٠٠٠	٤٠ ٨٢٠ ٠٠٠
التنظيم والادارة . الهيئات الادارية	٦ ٩٣٢ ٠٠٠	٧ ٠٠٤ ٠٠٠	٧ ٩٥١ ٠٠٠	٢١ ٨٨٧ ٠٠٠
مجموع الاعتمادات الموافق عليها	<u>٨٧ ٥٩٤ ٠٠٠</u>	<u>٩٠ ٢٤٤ ٠٠٠</u>	<u>٩٥ ٢٦٤ ٠٠٠</u>	<u>٢٧٣ ١٠٢ ٠٠٠</u>
تشغيل	٨٦ ٥٥٥ ٠٠٠	٨٩ ٥٥٤ ٠٠٠	٩٤ ٦٨١ ٠٠٠	٢٧٠ ٧٩٠ ٠٠٠
رأسمال	١ ٠٣٩ ٠٠٠	٦٩٠ ٠٠٠	٥٨٣ ٠٠٠	٢ ٣١٢ ٠٠٠

٢- تمويل الإعتمادات الموافق عليها لكل سنة على حدة بالدولار الكندي، وفقا لأحكام النظام المالي على النحو التالي:

البرنامج	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١٣	المجموع
أ) الأنصبة المقررة على الدول	٨٢ ٠٢٤ ٠٠٠	٨٤ ٢٥٦ ٠٠٠	٨٨ ٧٢٧ ٠٠٠	٢٥٥ ٠٠٧ ٠٠٠
ب) تحويلات من فائض الصندوق	٤ ٣٧٠ ٠٠٠	٤ ٦٨٨ ٠٠٠	٥ ٠٨٢ ٠٠٠	١٤ ١٤٠ ٠٠٠
الفرعي لادارة الإيرادات (ARGF)				
ج) إيرادات متنوعة	١ ٢٠٠ ٠٠٠	١ ٣٠٠ ٠٠٠	١ ٤٥٥ ٠٠٠	٣ ٩٥٥ ٠٠٠
المجموع	<u>٨٧ ٥٩٤ ٠٠٠</u>	<u>٩٠ ٢٤٤ ٠٠٠</u>	<u>٩٥ ٢٦٤ ٠٠٠</u>	<u>٢٧٣ ١٠٢ ٠٠٠</u>

٣- على نحو منفصل بالنسبة للسنوات المالية ٢٠١١ و ٢٠١٢ و ٢٠١٣، كل على حدة، فإن المبالغ التالية بالدولار الكندي التي تقتضي عرضا مفصلا للأموال، قد جرى التفويض بإنفاقها على البرنامج العادي وفقا للنظام المالي ورهنا بأحكام هذا القرار الواجب تمويلها بدون زيادة الأنصبة المقررة على الدول من خلال صندوق تكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية بمبلغ ٥٠٠ ٣١١ ٥ دولار وبواسطة تحويل من خطة الحوافز لحساب الاشتراكات التي طال تأخرها بمبلغ ٢٠٠ ٢٠٢ ٢ دولار:

البرنامج	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١٣	المجموع
السلامة	١١٩ ٠٠٠	٩٧٧ ٠٠٠	٨٨٨ ٠٠٠	١ ٩٨٤ ٠٠٠
الأمن	٧١ ٠٠٠	٧٣ ٠٠٠	٧٦ ٠٠٠	٢٢٠ ٠٠٠
حماية البيئة والتنمية المستدامة	٤٨ ٠٠٠	٤٩ ٠٠٠	٥١ ٠٠٠	١٤٨ ٠٠٠
لنقل الجوي				
دعم البرنامج	٣٨٧ ٠٠٠	٣٩٩ ٠٠٠	٤٢٥ ٠٠٠	١ ٢١١ ٠٠٠
التنظيم والادارة	١ ٢٦٢ ٠٠٠	١ ٢٩٥ ٠٠٠	١ ٣٤٩ ٠٠٠	٣ ٩٠٦ ٠٠٠
التنظيم والادارة . الهيئات الادارية	١٤ ٠٠٠	١٥ ٠٠٠	١٦ ٠٠٠	٤٥ ٠٠٠
مجموع الاعتمادات الموافق عليها	<u>١ ٩٠١ ٠٠٠</u>	<u>٢ ٨٠٨ ٠٠٠</u>	<u>٢ ٨٠٥ ٠٠٠</u>	<u>٧ ٥١٤ ٠٠٠</u>

القرار ٣٨-٢٢: ميزانيات السنوات ٢٠١٤ و ٢٠١٥ و ٢٠١٦

- أ - إن الجمعية العمومية، بالنسبة لميزانية السنوات ٢٠١١-٢٠١٢-٢٠١٣، تلاحظ ما يلي:
- ١- بموجب المادة ٦١ من الاتفاقية، قدّم المجلس ونظرت الجمعية العمومية في تقديرات الميزانية السنوية [تقديرات دلالية لتكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني (AOSC)] لكل سنة من السنوات المالية ٢٠١١ و ٢٠١٢ و ٢٠١٣؛
- ٢- بموجب المادتين ٤٩ (هـ) و ٦١ من الاتفاقية، توافق الجمعية العمومية على ميزانيات المنظمة.
- ب - إن الجمعية العمومية، فيما يتعلق ببرنامج التعاون الفني:
- إن تدرك أن تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني تمّول بصورة رئيسية من رسوم على تنفيذ مشاريع موكلة إلى الايكاو للتنفيذ من قبل مصادر تمويل خارجية، كالحكومات وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي ومصادر أخرى؛
- وتدرك أن برنامج التعاون الفني لا يمكن تحديده بدرجة عالية من الدقة إلى حين تقرير الحكومات المانحة والبلدان المتلقية بشأن المشاريع ذات الصلة؛
- وتدرك في ضوء الحالة الآتفة الذكر، أن الأرقام السنوية الصافية لتكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني المبينة أدناه بالدولار الكندي للسنوات ٢٠١٤ و ٢٠١٥ و ٢٠١٦ تمثل تقديرات دلالية للميزانية فقط:
- | ٢٠١٦ | ٢٠١٥ | ٢٠١٤ | النفقات التقديرية |
|-----------|-----------|-----------|-------------------|
| ٨ ٥٠٠ ٠٠٠ | ٨ ٤٠٠ ٠٠٠ | ٨ ٣٠٠ ٠٠٠ | |

- وتدرك أن التعاون الفني يشكل أداة هامة لتعزيز تنمية وسلامة الطيران المدني؛
- وتدرك الظروف التي تواجه برنامج التعاون الفني في المنظمة وضرورة اتخاذ تدابير مستمرة؛
- وتدرك أنه في حال انتهت تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية في إحدى السنوات المالية بعجز مالي، ينبغي تغطية هذا العجز أولاً من الفائض المتراكم في الصندوق الاحتياطي لتكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية وسوف تكون الدعوة للحصول على الدعم من ميزانية البرنامج العادي الملاذ الأخير.
- تقرر أن الموافقة هذه على التقديرات الاسترشادية لميزانية تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني تقوم على أساس أن تتحقق التعديلات اللاحقة على التقديرات الاسترشادية للميزانية في إطار التقديرات السنوية لتكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية، وفقاً لأحكام المادة التاسعة من النظام المالي.

ج - إن الجمعية العمومية، بالنسبة للبرنامج العادي:

تقرر ما يلي:

- ١- على نحو منفصل بالنسبة للسنوات المالية ٢٠١٤ و ٢٠١٥ و ٢٠١٦، كل على حدة، فإن المبالغ التالية بالدولار الكندي التي تقتضي عرضاً مفصلاً للأموال، قد جرى التفويض بإنفاقها على البرنامج العادي وفقاً للنظام المالي ورهنأً بأحكام هذا القرار:

المجموع	٢٠١٦	٢٠١٥	٢٠١٤	
				الأهداف الاستراتيجية
72,037,000	24,721,000	24,097,000	23,219,000	السلامة
53,33,000	18,353,000	17,628,000	17,353,000	سعة وكفاءة الملاحة الجوية
27,393,000	9,342,000	9,148,000	8,903,000	الأمن والتسهيلات
9,850,000	3,534,000	3,178,000	3,138,000	التنمية الاقتصادية للنقل الجوي
14,160,000	5,129,000	4,557,000	4,474,000	حماية البيئة
38,554,000	13,136,000	12,767,000	12,651,000	دعم البرنامج
47,447,000	16,078,000	15,788,000	15,581,000	التنظيم والإدارة
23,763,000	8,756,000	7,574,000	7,433,000	التنظيم والإدارة - الهيئات الرئاسية
286,539,000	99,049,000	94,737,000	92,752,000	مجموع الاعتمادات الموافق عليها
284,988,000	98,625,000	94,139,000	92,224,000	الرأسمال
1,550,000	424,000	598,000	528,000	التشغيلي

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

المجموع	٢٠١٦	٢٠١٥	٢٠١٤	
266,550,000	92,355,000	88,075,000	86,120,000	أ) الأنصبة المقررة على الدول
3,782,000	1,291,000	1,260,000	1,231,000	ب) تسديد مبالغ من صندوق تكاليف الخدمات التشغيلية والإدارية
15,246,000	5,082,000	5,082,000	5,082,000	ج) تحويلات من فائض الصندوق الفرعي لتوليد الإيرادات
960,000	321,000	320,000	319,000	د) إيرادات متنوعة
286,538,000	99,049,000	94,737,000	92,752,000	المجموع:

القرار ٣٩-٣٧: ميزانيات السنوات ٢٠١٧ و ٢٠١٨ و ٢٠١٩

أ- إن الجمعية العمومية، فيما يخص ميزانية السنوات ٢٠١٧-٢٠١٨-٢٠١٩، تلاحظ ما يلي:

١- بموجب المادة ٦١ من الاتفاقية، قدّم المجلس ونظرت الجمعية العمومية في تقديرات الميزانية السنوية [التقديرات الإرشادية الخاصة بتكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية (AOSC) لبرنامج التعاون الفني] لكل سنة من السنوات المالية ٢٠١٧ و ٢٠١٨ و ٢٠١٩؛

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

ب- إن الجمعية العمومية، فيما يتعلق ببرنامج التعاون الفني:

إذ تدرك أن تكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني تموّل في المقام الأول من رسوم على تنفيذ مشاريع موكلة إلى الايكاو للتنفيذ من قبل مصادر تمويل خارجية مثل الحكومات وبرنامج الأمم المتحدة الانمائي وغيرها من المصادر؛

وإذ تدرك أن برنامج التعاون الفني لا يمكن تحديده بدرجة عالية من الدقة إلى أن تقرّر الحكومات المانحة والبلدان المتلقية بشأن المشاريع ذات الصلة؛

وإذ تدرك في ضوء الحالة السابقة الذكر، أن الأرقام السنوية الصافية لتكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني المبينة أدناه بالدولار الكندي للسنوات ٢٠١٧ و ٢٠١٨ و ٢٠١٩ لا تمثل سوى تقديرات إرشادية للميزانية:

٢٠١٩	٢٠١٨	٢٠١٧	النفقات التقديرية
٩ ٩٣٠ ٠٠٠	٩ ٧٠٠ ٠٠٠	٩ ٥٦٠ ٠٠٠	

وإذ تدرك أن التعاون الفني هو أداة هامة لتعزيز تنمية الطيران المدني وسلامته؛

وإذ تدرك الظروف التي تواجه برنامج التعاون الفني في المنظمة وضرورة الاستمرار في اتخاذ التدابير؛

وإذ تدرك أنه في حالة انتهت تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية في إحدى السنوات المالية بعجز مالي، ينبغي تغطية هذا العجز أولاً من الفائض المتراكم في الصندوق الاحتياطي لتكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية وستكون الدعوة للحصول على الدعم من ميزانية البرنامج العادي بمثابة الحل الأخير.

تقرر أن الموافقة هذه على التقديرات الإرشادية لميزانية تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني تقوم على أساس أن تتحقق التعديلات اللاحقة على التقديرات الإرشادية للميزانية في إطار التقديرات السنوية لتكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية، وذلك وفقاً لأحكام المادة التاسعة من النظام المالي.

ج- إن الجمعية العمومية، فيما يخص البرنامج العادي:

تقرر أن يتم:

١- بشكل منفصل فيما يخص السنوات المالية ٢٠١٧ و ٢٠١٨ و ٢٠١٩، فإن المبالغ التالية الواردة بالدولار الكندي، التي تقتضي عرضاً مفصلاً للأموال، قد جرى التفاوض بإنفاقها على البرنامج العادي وذلك وفقاً للنظام المالي ورهنأً بأحكام هذا القرار:

المجموع	2019	2018	2017	
				الأهداف الاستراتيجية
70,151,000	24,008,000	23,181,000	22,962,000	السلامة
45,063,000	15,320,000	15,116,000	14,627,000	سعة وكفاءة الملاحة الجوية
26,824,000	9,173,000	8,878,000	8,773,000	الأمن والتسهيلات
9,787,000	3,494,000	3,181,000	3,112,000	التنمية الاقتصادية للنقل الجوي
10,799,000	3,883,000	3,484,000	3,432,000	حماية البيئة
96,807,000	34,076,000	31,774,000	30,957,000	دعم البرنامج
42,621,000	14,589,000	14,253,000	13,779,000	لتنظيم والإدارة
302,052,000	104,543,000	99,867,000	97,642,000	مجموع الاعتمادات الموافق عليها
299,267,000	103,778,000	98,921,000	96,568,000	تشغيل
2,785,000	765,000	946,000	1,074,000	رأسمال

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

Total	2019	2018	2017	
277,065,000	96,181,000	91,540,000	89,344,000	أ) الأنصبة المقررة على الدول
3,606,000	1,202,000	1,202,000	1,202,000	ب) تسديد مبالغ من صندوق تكاليف الخدمات التشغيلية والإدارية
19,246,000	6,416,000	6,415,000	6,415,000	ج) التحويلات من فائض الصندوق الفرعي لتحقيق الإيرادات
1,000,000	334,000	333,000	333,000	د) التحويلات من خطة الحوافز التابعة لحساب المتأخرات
1,136,000	410,000	378,000	348,000	هـ) إيرادات متنوعة
302,053,000	104,543,000	99,868,000	97,642,000	المجموع:

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

أ- إن الجمعية العمومية، فيما يخص ميزانية السنوات ٢٠٢٠-٢٠٢١-٢٠٢٢، تلاحظ ما يلي:

١- بموجب المادة ٦١ من الاتفاقية، قدّم المجلس ونظرت الجمعية العمومية في تقديرات الميزانية السنوية [التقديرات الإرشادية الخاصة بتكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية (AOSC) لبرنامج التعاون الفني] لكل سنة من السنوات المالية ٢٠٢٠-٢٠٢١؛

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

ب- إن الجمعية العمومية، فيما يتعلق ببرنامج التعاون الفني:

إذ تدرك أن تكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني تموّل في المقام الأول من رسوم على تنفيذ مشاريع موكلة إلى الإيكاو للتنفيذ من قبل مصادر تمويل خارجية مثل الحكومات وبرنامج الأمم المتحدة الانمائي وغيرها من المصادر؛

وإذ تدرك أن برنامج التعاون الفني لا يمكن تحديده بدرجة عالية من الدقة إلى أن تقرّر الحكومات المانحة والبلدان المتلقية بشأن المشاريع ذات الصلة؛

وإذ تدرك في ضوء الحالة السابقة الذكر، أن الأرقام السنوية الصافية لتكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني المبينة أدناه بالدولار الكندي للسنوات ٢٠١٧ و ٢٠١٨ و ٢٠١٩ لا تمثل سوى تقديرات إرشادية للميزانية:

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

وإذ تدرك أن التعاون الفني هو أداة هامة لتعزيز تنمية الطيران المدني وسلامته؛

وإذ تدرك الظروف التي تواجه برنامج التعاون الفني في المنظمة وضرورة الاستمرار في اتخاذ التدابير؛

وإذ تدرك أنه في حالة انتهت تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية في إحدى السنوات المالية بعجز مالي، ينبغي تغطية هذا العجز أولاً من الفائض المتراكم في الصندوق الاحتياطي لتكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية وستكون الدعوة للحصول على الدعم من ميزانية البرنامج العادي بمثابة الحل الأخير.

تقرر أن الموافقة هذه على التقديرات الإرشادية لميزانية تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني تقوم على أساس أن تتحقق التعديلات اللاحقة على التقديرات الإرشادية للميزانية في إطار التقديرات السنوية لتكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية، وذلك وفقاً لأحكام المادة التاسعة من النظام المالي.

ج- إن الجمعية العمومية، فيما يخص البرنامج العادي:

تقرر أن يتم:

١- بشكل منفصل فيما يخص السنوات المالية ٢٠٢٠-٢٠٢١-٢٠٢٢، فإن المبالغ التالية الواردة بالدولار الكندي، التي تقتضي عرضاً مفصلاً للأموال، قد جرى التفويض بإنفاقها على البرنامج العادي وذلك وفقاً للنظام المالي ورهنأ بأحكام هذا القرار:

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

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

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

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 الادارية والتشغيلية (AOSC) لبرنامج التعاون الفني لكل سنة من السنوات المالية ٢٠٢٣-٢٠٢٤-٢٠٢٥؛

٢- وبموجب المادتين ٤٩ (هـ) و ٦١ من الاتفاقية، تقرّ 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 يشكل مساهمة استثنائية لمرة واحدة ويجب أن تُعتبر مبلغاً لا يُضاف إلى قيمة الاشتراكات الأصلية ولن يشكل 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 2023-2024-2025 (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) الأئصبة 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؛

وإذ تدرك 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 المبينة 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.

صندوق رأس المال العامل

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 وتزعزع الوضع المالي؛
- (ج) أن الاتجاهات الماضية تدلّ على أنه لا توجد مجازفة كبيرة بعدم كفاية مستوى صندوق رأس المال العامل لتغطية الاحتياجات في المستقبل المنظور؛
- (د) أن الخبرة أظهرت بشكل عام أن الاشتراكات لا تدفع في بداية سنة استحقاقها وأن الإيكو لا يمكنها أن تعوّل على الالتزام بدفع الاشتراكات حتى في نهاية سنة استحقاق الدفع، وأن التأخير الضار من بعض الدول الأعضاء في الامتثال للالتزامات 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 الإيكو 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 الأمين 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 ملائمة مستوى سلطة الاقتراض.

و) أن القرار ٣١-٤٠ 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 للتقليل من احتمالات اضطراب المنظمة إلى السحب من صندوق رأس المال العامل واللجوء إلى الاقتراض الخارجي؛
- ب) الدول الأعضاء المتأخرة في دفع اشتراكاتها على الوفاء بالتزاماتها نحو المنظمة في أسرع وقت ممكن، على النحو المطالب به في القرار ٣٩-٣١.

القرار ٣٨-٢٣: تأكيد قرار المجلس بتحديد الاشتراكات في الصندوق العام وتحديد السلف في صندوق رأس المال العامل للدول التي انضمت إلى الاتفاقية

إن الجمعية العمومية:

١- إذ تلاحظ:

- أ) أن المادتين ٦-٩ و ٧-٥ من النظام المالي تنصان على أن يحدد المجلس، إذا لم تكن الجمعية العمومية في حالة انعقاد، أنصبة الاشتراكات والسلف المقدمة لصندوق رأس المال العامل والمقررة على أي دولة عضو جديدة، وذلك رهناً بالموافقة عليها أو تعديلها في الدورة التالية للجمعية العمومية؛
- ب) أن المجلس قد تصرف وفقاً لذلك فيما يتصل بالدولة التي أصبحت عضواً في منظمة الطيران المدني الدولي بعد الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية وأصبح عليها أن تدفع اشتراكات، على النحو الوارد أدناه؛

٢- تؤكد الإجراء الذي اتخذته المجلس في تقدير نصيب الدولة أدناه من الاشتراكات وسلفتها في صندوق رأس المال العامل وذلك بالنسب المئوية المذكورة أدناه والتي تنطبق اعتباراً من التاريخ المبين:

اسم الدولة	تاريخ العضوية	تاريخ بدء استحقاق الاشتراكات	نسبة الاشتراك
العضو الجديدة			
جنوب السودان	٢٠١١/١١/١٠	٢٠١١/١٢/١	%٠,٠٦

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

إن الجمعية العمومية:

١- إذ تلاحظ:

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

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

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

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

الاشتراكات المتأخرة

القرار ٣٩-٣١: اضطلاع الدول الأعضاء بالالتزامات المالية تجاه المنظمة والجراءات التي يجب اتخاذها حيال الدول التي لا تفي بتلك الالتزامات

لما كانت المادة ٦٢ من اتفاقية الطيران المدني الدولي تقضي بأنه يجوز للجمعية العمومية أن توقف حق التصويت في الجمعية العمومية وفي المجلس لكل دولة عضو لا تفي في أجل معقول بالتزاماتها المالية نحو المنظمة؛

فإن الجمعية العمومية:

إذ تضع في اعتبارها أن المادة ٦-٥ من النظام المالي للائكاو تنص على أن الاشتراكات المقررة على الدول الأعضاء تعتبر مستحقة وواجبة الدفع بالكامل في اليوم الأول من السنة المالية التي تخصها؛

وتلاحظ أن التأخير في دفع اشتراكات السنة الجارية شكل عقبة في سبيل تنفيذ برنامج العمل وسبب صعوبات خطيرة في السيولة النقدية؛

تحت جميع الدول الأعضاء التي عليها متأخرات أن تضع ترتيبات مناسبة لتصفية متأخراتها؛

وتحت جميع الدول الأعضاء، وبوجه خاص الدول المنتخبة في المجلس، أن تتخذ كافة الإجراءات الضرورية لدفع اشتراكاتها في مواعيدها المقررة؛

وتقرر أنه، اعتباراً من ٢٠١٧/١/١:

١- ينبغي أن تسلم جميع الدول الأعضاء بضرورة دفع اشتراكاتها في بداية السنة التي تصبح فيها واجبة الدفع، حتى لا تضطر المنظمة للسحب من صندوق رأس المال العامل لتعويض العجز؛

٢- يكلف المجلس الأمانة العامة بأن تُرسل الى جميع الدول الأعضاء ، ثلاث مرات على الأقل في السنة، جدولاً تُبين فيه المبالغ الواجبة الدفع عن السنة الجارية وحتى ٣١ ديسمبر من السنة السابقة؛

٣- تخوّل المجلس سلطة مناقشة وعقد ترتيبات مع الدول الأعضاء التي تأخرت في دفع اشتراكاتها لثلاث سنوات أو أكثر، لتسوية المتأخرات المتركمة نحو المنظمة، وتقديم تقرير عن تلك التسويات أو الترتيبات الى الجمعية العمومية في دورتها التالية؛

٤- ينبغي لجميع الدول الأعضاء المتأخرة في دفع اشتراكاتها لمدة تزيد على ثلاث سنوات القيام بما يلي:

(أ) أن تدفع بدون تأخير المبالغ المتأخرة المستحقة لصندوق رأس المال العامل، واشتراك السنة الجارية، وإجراء تسوية جزئية لمتأخراتها بمبلغ يساوي ٥ في المائة من الاشتراكات المتأخرة؛

(ب) أن تعقد في غضون ستة أشهر من تاريخ دفع المبالغ المشار إليها في الفقرة الفرعية (أ) أعلاه، اتفاقاً مع المنظمة لتسوية متأخراتها، إذا لم تكن قد فعلت ذلك، على أن ينص ذلك الاتفاق على دفع كل قيمة اشتراكاتها الجارية، وما تبقى من متأخراتها على شكل أقساط على مدى فترة لا تزيد على عشر سنوات، ويجوز للمجلس، وفقاً لتقديره الخاص، تمديد هذه الفترة إلى ٢٠ سنة كحد أقصى بالنسبة للحالات الخاصة، أي للدول الأعضاء التي صنفها الأمم المتحدة في عداد أقل البلدان نمواً؛

٥- ينبغي للمجلس أن يواصل تكثيف السياسة الجارية التي تقضي بدعوة الدول الأعضاء التي عليها متأخرات بتقديم مقترحات لتسوية المتأخرات القائمة منذ فترة طويلة، وفقاً لأحكام الفقرة ٤ من المنطوق أعلاه، مع مراعاة الكاملة للأوضاع الاقتصادية للدول المعنية، بما في ذلك امكانية قبول عملات أخرى وفقاً لأحكام المادة ٦-٦ من النظام المالي، الى الحد الذي يمكن للأمين العام أن يستخدم فيه هذه العملات؛

٦- يعلّق حق التصويت في الجمعية العمومية للدول الأعضاء التي تعادل متأخراتها أو تزيد على مجموع اشتراكاتها عن السنوات المالية الثلاث السابقة، وللدول الأعضاء التي لم تلتزم بالاتفاقات المعقودة وفقاً لأحكام الفقرة ٤ (ب) من المنطوق أعلاه، على أن يلغى هذا التعليق فور تسوية المبالغ القائمة والمستحقة بموجب هذه الاتفاقات؛

٧- يُعلّق حق التصويت في المجلس للدول الأعضاء في المجلس التي تكون اشتراكاتها السنوية المقررة، سواءً كلها أو جزء منها، متأخرة لأكثر من ١٨ شهراً، علماً بأن هذا التعليق سيُلغى فور تسوية المبالغ القائمة والمستحقة؛

٨- يجوز للجمعية العمومية أو للمجلس إعادة حق التصويت للدولة العضو التي علّق حقها في التصويت بموجب الفقرة ٦ من المنطوق أعلاه، شريطة ما يلي:

(أ) إذا كانت هذه الدولة قد عقدت مع المجلس بالفعل اتفاقاً يقضي بتسوية التزاماتها القائمة وبدفع الاشتراكات الجارية، وإذا كانت قد أوفت بشروط ذلك الاتفاق؛

(ب) أو إذا اقتضت الجمعية العمومية بأن الدولة قد أثبتت استعدادها للتوصل الى تسوية عادلة لالتزاماتها المالية نحو المنظمة؛

٩- بوسع أي دولة تكون الجمعية العمومية قد علقت حقها في التصويت بموجب أحكام المادة ٦٢ من اتفاقية شيكاغو، أن تسترد هذا الحق بقرار من المجلس في إطار الشروط المحددة في الفقرة ٨ أ) من المنطوق أعلاه، بشرط أن تثبت هذه الدولة استعدادها للتوصل الى اتفاق عادل لتسوية التزاماتها المالية نحو المنظمة؛

١٠- تنطبق التدابير الإضافية التالية على الدول الأعضاء التي تم تعليق حقها في التصويت بموجب المادة ٦٢ من اتفاقية شيكاغو:

أ) فقدان الدولة أهلية استضافة الاجتماعات والمؤتمرات وحلقات العمل والندوات التي تمويل كلياً أو جزئياً من البرنامج العادي؛

ب) عدم استلام الدولة سوى الوثائق التي تقدم بالمجان إلى الدول غير الأعضاء، بما في ذلك تلك المتوفرة بصورة إلكترونية، وأي وثائق أخرى ضرورية لسلامة الملاحة الجوية الدولية وانتظامها وكفاءتها؛

ج) فقدان المرشحين أو الممثلين أهلية الترشيح لأي منصب يُشغل بالانتخاب؛

د) لأغراض التوظيف في مناصب الأمانة العامة، وإذا كانت كل الظروف الأخرى متكافئة، يعتبر المرشحون من الدول التي عليها اشتراكات متأخرة وكأنهم في وضع المرشحين من دولة قد حققت مستوى التمثيل المستصوب (ضمن مبادئ التمثيل الجغرافي العادل)، حتى ولو لم تكن هذه الدولة قد حققت هذا المستوى فعلياً؛

هـ) فقدان الدولة حق المشاركة في دورة التعريف بالايكاو؛

١١- لا تتمتع بأهلية المشاركة في انتخابات المجلس واللجان والهيئات سوى الدول التي ليس لديها اشتراكات سنوية متأخرة باستثناء اشتراكات السنة الجارية؛

١٢- يكلف المجلس الأمانة العامة بأن تقدم تقارير الى المجلس عن أي حق تصويت يعتبر معلقاً وعن أي حق تصويت ألغى تعليقه بموجب الفقرتين ٦ و٧، وعن حالات عدم الأهلية للترشح للانتخاب في المجلس واللجان والهيئات بموجب الفقرة ١١، وبأن تطبق التدابير المنصوص عليها في الفقرة ١٠ وفقاً لذلك؛

١٣- يحل هذا القرار محل قرار الجمعية العمومية ٣٨-٢٤.

القرار ٣٨-٢٥: حوافز تسوية الاشتراكات التي طال تأخرها

ان الجمعية العمومية:

إذ تشير إلى القلق الذي أعربت عنه الجمعية العمومية في دوراتها السابقة بشأن ازدياد الاشتراكات المتأخرة؛

وتؤكد من جديد على الحاجة إلى أن تدفع جميع الدول الأعضاء اشتراكاتها في تاريخ استحقاقها؛

وتلاحظ أنه تم تعليق حق تصويت عدد من الدول في الجمعية العمومية والمجلس وفقاً لقرار الجمعية العمومية [٣٨-٢٤]؛

وتؤكد من جديد على الأهمية القصوى لمشاركة جميع الدول في أنشطة المنظمة؛

وتلاحظ أن العرف جرى على توزيع الفائض النقدي على الدول الأعضاء التي دفعت اشتراكاتها عن السنوات المالية التي تحددت فيها تلك الفوائض؛

وترغب في تشجيع الدول على دفع متأخراتها وتقديم حوافز إليها لتبادر إلى دفعها؛

تقرر ما يلي:

- ١- أن يقتصر توزيع الفوائض النقدية على الدول الأعضاء التي تكون قد دفعت، في تاريخ توزيع الفوائض، اشتراكاتها عن السنوات المالية التي تحققت فيها تلك الفوائض، وأن تلغي أحقية الدول التي عليها اشتراكات مستحقة عن السنوات المعنية في الحصول على الفوائض، وذلك باستثناء الدول التي عقدت اتفاقات مع المنظمة وامتلئت لشروط تلك الاتفاقات؛
- ٢- توزيع أنصبة الفائض النقدي على الدول الأعضاء التي عليها اشتراكات متأخرة لثلاث سنوات كاملة أو أكثر عقدت ترتيبات مع المنظمة لتسوية اشتراكاتها التي طال تأخرها وامتلئت لشروط تلك الاتفاقات، حتى وإن لم تكن قد دفعت اشتراكاتها عن السنوات المالية التي تحددت فيها تلك الفوائض؛
- ٣- اعتباراً من ١/١/٢٠٠٥، ورهنأ بتوافر فائض نقدي، لا يُحتفظ سوى بجزء مدفوعات الدولة العضو الذي يزيد على مجموع اشتراكات السنوات الثلاث السابقة وجميع الأقساط الواجبة السداد بموجب الاتفاقات المعقودة وفقاً للفقرة ٤ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٣٧-٣٢ في حساب مستقل لتمويل الإنفاق على أنشطة أمن الطيران والمشاريع الجديدة أو غير المتوقعة المرتبطة بالسلامة الجوية و/أو تعزيز كفاءة تنفيذ برامج الايكاو، على أن يكون ذلك الإجراء تحت إشراف المجلس، ويُقدم تقرير عنه إلى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية؛
- ٤- توجيه طلب إلى المجلس بأن يرصد عن كثب مسألة الاشتراكات المتأخرة، وتأثير خطط الحوافز على قيام الدول بدفع المتأخرات، وأن يقدم تقريراً إلى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية بشأن نتائج تلك الجهود بما في ذلك نتائج التدابير الأخرى التي يتعين النظر فيها؛
- ٥- يحل هذا القرار محل قرار الجمعية العمومية ٣٥-٢٧.

**القرار ٣٤-١: استعمال أموال من الحساب المنفصل الذي أنشئ بموجب
الفقرة ٣ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٣٣-١٧**

ان الجمعية العمومية،

اذ تضع في اعتبارها أن الفقرة ٣ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٣٣-٢٧ تنص على حفظ مدفوعات الاشتراكات من الدول المتعاقدة التي عليها متأخرات لثلاث سنوات كاملة أو أكثر، في حساب منفصل لتمويل الانفاق على أنشطة أمن الطيران والمشاريع الجديدة وغير المتوقعة المرتبطة بالسلامة الجوية و/أو تعزيز كفاءة تنفيذ برامج الايكاو، على أن يكون ذلك تحت رقابة المجلس، وعلى أن يقدم المجلس تقريراً عنه إلى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية.

واذ تذكّر بأن قرار الجمعية العمومية ٣٣-١٠ يؤيد مفهوم إقامة تسهيل مالي دولي للسلامة الجوية بهدف تمويل المشاريع المتعلقة بالسلامة التي لا تستطيع الدول توفير الموارد المالية اللازمة لها أو الحصول عليها بطريقة أخرى، على أن يكون وجه الانفاق الرئيسي هو علاج الثغرات المرتبطة بالسلامة المحددة من خلال برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية كعنصر من عناصر الخطة العالمية للسلامة الجوية.

واذ تذكّر أيضاً بأن الفقرة أ) من الفقرة ٥ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٣٣-١٠ تشجع الدول المتعاقدة على النظر في تقديم مساهمات طوعية لتمويل الأعمال التحضيرية اللازمة لإنشاء التسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية.

واذ تلاحظ أن المجلس قد نظر في دورتيه ١٦٧ و ١٦٨ في مسألة استعمال أموال من الحساب المنفصل الذي أنشئ بموجب الفقرة ٣ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٢٧-٣٣، لتمويل أنشطة معينة متعلقة بأمن الطيران والتسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية. وتلاحظ أنه من الضروري لعمل الايكافو على الوجه السليم أن تدفع الدول المتعاقدة اشتراكاتها في مواعيد استحقاقها، وأن استخدام الأموال المودعة في الحساب المنفصل لا ينبغي أن ينشئ حافزا للدول المتعاقدة لكي تمتنع عن سداد اشتراكاتها لتوجيه تلك الاشتراكات نحو وجه استخدام محدد.

واذ تأخذ في الحسبان رأي المجلس أنه ينبغي دعوة هذه الدورة الاستثنائية للجمعية العمومية لأن تصدر قرارا، كمسألة تتعلق بالسياسة العامة ودون المساس بالقرارات المذكورة آنفا، بشأن استخدام الأموال القائمة حاليا في الحساب المنفصل.

بناء عليه:

١- توافق على أن يتم، على أساس غير متكرر، استخدام الأموال المحتفظ بها بموجب الفقرة ٣ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٢٧-٣٣، والبالغ قدرها ٣,١٤ مليون دولار أمريكي زائدا الفوائد المحققة، وذلك على النحو التالي:

أ) ثلث اجمالي المبلغ المحتفظ به على هذا النحو لتمويل أنشطة أمن الطيران ذات الطابع العام والتي تعود بالنفع على جميع الدول المتعاقدة أو على عدد كبير منها.

ب) ثلث اجمالي المبلغ المحتفظ به على هذا النحو لتمويل تعزيز التنفيذ الفعال لبرامج الايكافو ومن ضمنها برنامج الايكافو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.

ج) ثلث اجمالي المبلغ المحتفظ به على هذا النحو للتمويل الكلي أو الجزئي للأنشطة المتعلقة بالتسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية، وتشمل انشاء وتشغيل وإدارة التسهيل، بما في ذلك المشاريع التجريبية التي من المزمع تنفيذها تحت رعاية التسهيل لمصلحة مجموعة محددة أو مجموعات محددة من الدول على الصعيدين الاقليمي أو الاقليمي الفرعي، ولكن لا يجوز بأي حال من الأحوال اتاحة هذا المبلغ لأي دولة واحدة بصفتها المقترض الوحيد أو المستفيد الوحيد من أي منحة في اطار التسهيل.

٢- تؤكد مجددا على أنه يجب أن يخضع ذلك الاجراء لرقابة المجلس ويجب رفع تقرير عنه الى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية.

٣- توافق بناء على ذلك على النظر في هذه المسألة في الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية التي ستعقد في عام ٢٠٠٤.

٤- تحث جميع الدول المتعاقدة على النظر في تقديم مساهمات طوعية لتمويل عملية تطوير التسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية.

القرار ٤١-٣٠: صندوق رأس المال العامل

الحسابات ومراجعة الحسابات

القرار ٣٧-٣٠: الموافقة على حسابات المنظمة عن السنوات المالية ٢٠٠٧ و ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ والنظر في تقارير المراجعة الخاصة بها

حيث أن حسابات المنظمة للسنوات المالية ٢٠٠٧ و ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ وتقارير مراجعة الحسابات عنها المقدمة من المراجع العام لكندا (٢٠٠٧) وديوان الحسابات لفرنسا (٢٠٠٨ و ٢٠٠٩) - العضو بالفريق المشترك للمراجعين الخارجيين لحسابات الأمم المتحدة والوكالات المتخصصة - بصفة المراجع الخارجي لحسابات الايكوا، قد عرضت على الجمعية العمومية بعد تعميمها على الدول المتعاقدة.

وحيث أن المجلس قد نظر في تقارير مراجعة الحسابات وقدمها إلى الجمعية العمومية لكي تنظر فيها.

وحيث أنه جرى استعراض المصروفات وفقاً للفقرة (و) من المادة ٤٩ من الفصل الثامن من الاتفاقية.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تأخذ علماً بتقرير المراجع الخارجي عن الحسابات المراجعة للسنة المالية ٢٠٠٧ وتعليقات الأمين العام في الرد على توصيات تقرير المراجعة.
- ٢- تأخذ علماً بتقرير المراجع الخارجي عن الحسابات المراجعة للسنة المالية ٢٠٠٨ وتعليقات الأمين العام في الرد على توصيات تقرير المراجعة.
- ٣- تأخذ علماً بتقرير المراجع الخارجي عن الحسابات المراجعة للسنة المالية ٢٠٠٩ وتعليقات الأمين العام ذات الصلة في الرد على توصيات تقرير المراجعة، وتقرير بشأن حالة تنفيذ توصيات السنوات السابقة الصادرة عن المراجع الخارجي.
- ٤- توافق على الحسابات المراجعة عن السنة المالية ٢٠٠٧.
- ٥- توافق على الحسابات المراجعة عن السنة المالية ٢٠٠٨.
- ٦- توافق على الحسابات المراجعة عن السنة المالية ٢٠٠٩.

القرار ٣٨-٢٩: إقرار حسابات المنظمة عن السنوات المالية ٢٠١٠ و ٢٠١١ و ٢٠١٢ والنظر في تقارير المراجعة الخاصة بها

حيث أن حسابات المنظمة للسنوات المالية ٢٠١٠ و ٢٠١١ و ٢٠١٢ وتقارير مراجعة الحسابات عنها المقدمة من ديوان الحسابات الفرنسي - العضو بالفريق المشترك للمراجعين الخارجيين لحسابات الأمم المتحدة والوكالات المتخصصة - بصفته المراجع الخارجي لحسابات الايكوا، قد عُرضت على الجمعية العمومية بعد تعميمها على الدول الأعضاء؛

وحيث أن المجلس قد نظر في تقارير المراجعة وقدمها إلى الجمعية العمومية لكي تنظر فيها؛

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

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحيط علماً بتقارير مراجع الحسابات الخارجي عن البيانات المالية وتعليقات الأمين العام على تقرير مراجع الحسابات الخارجي للسنة المالية ٢٠١٠؛
- ٢- تحيط علماً بتقارير مراجع الحسابات الخارجي عن البيانات المالية وتعليقات الأمين العام على تقرير مراجع الحسابات الخارجي للسنة المالية ٢٠١١؛
- ٣- تحيط علماً بتقارير مراجع الحسابات الخارجي عن البيانات المالية وتعليقات الأمين العام على تقرير مراجع الحسابات الخارجي للسنة المالية ٢٠١٢؛
- ٤- تقر البيانات المالية المدققة عن السنة المالية ٢٠١٠؛
- ٥- تقر البيانات المالية المدققة عن السنة المالية ٢٠١١؛
- ٦- تقر البيانات المالية المدققة عن السنة المالية ٢٠١٢.

القرار ٣٩-٣٥: إقرار حسابات المنظمة عن السنوات المالية ٢٠١٣
و ٢٠١٤ و ٢٠١٥ والنظر في تقارير المراجعة الخاصة
بها

إن الجمعية العمومية:

حيث إن حسابات المنظمة للسنوات المالية ٢٠١٣ و ٢٠١٤ و ٢٠١٥ وتقارير مراجعة الحسابات عنها المقدّمة من ديوان الحسابات الفرنسي (٢٠١٣) وديوان الحسابات الإيطالي (٢٠١٤ و ٢٠١٥) - العضوين بالفريق المشترك للمراجعين لحسابات الأمم المتحدة والوكالات المتخصصة - بصفتها المراجع الخارجي لحسابات الإيكاد، قد عُرضت على الجمعية العمومية بعد تعميمها على الدول الأعضاء؛

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

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

- ١- تحيط علماً بتقارير مراجع الحسابات الخارجي عن البيانات المالية وتعليقات الأمانة العامة على تقرير مراجع الحسابات الخارجي للسنة المالية ٢٠١٣؛
- ٢- تحيط علماً بتقارير مراجع الحسابات الخارجي عن البيانات المالية وتعليقات الأمانة العامة على تقرير مراجع الحسابات الخارجي للسنة المالية ٢٠١٤؛
- ٣- تحيط علماً بتقارير مراجع الحسابات الخارجي عن البيانات المالية وتعليقات الأمانة العامة على تقرير مراجع الحسابات الخارجي للسنة المالية ٢٠١٥؛
- ٤- تقرّ البيانات المالية المدققة عن السنة المالية ٢٠١٣؛
- ٥- تقرّ البيانات المالية المدققة عن السنة المالية ٢٠١٤؛
- ٦- تقرّ البيانات المالية المدققة عن السنة المالية ٢٠١٥.

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية

- ١- **تحيط علماً** بتقارير مراجع الحسابات الخارجي عن البيانات المالية وتعليقات الأمانة العامة على تقرير مراجع الحسابات الخارجي للسنة المالية ٢٠١٦؛
- ٢- **تحيط علماً** بتقارير مراجع الحسابات الخارجي عن البيانات المالية وتعليقات الأمانة العامة على تقرير مراجع الحسابات الخارجي للسنة المالية ٢٠١٧؛
- ٣- **تحيط علماً** بتقارير مراجع الحسابات الخارجي عن البيانات المالية وتعليقات الأمانة العامة على تقرير مراجع الحسابات الخارجي للسنة المالية ٢٠١٨؛
- ٤- **تقرّر** البيانات المالية المدققة عن السنة المالية ٢٠١٦؛
- ٥- **تقرّر** البيانات المالية المدققة عن السنة المالية ٢٠١٧؛
- ٦- **تقرّر** البيانات المالية المدققة عن السنة المالية ٢٠١٨.

القرار 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 وقدمها إلى الجمعية العمومية لكي تقوم باستعراضها وإقرارها؛

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

فإن الجمعية العمومية

- ١- **تحيط علماً** بتقرير مراجع الحسابات الخارجي غير المشفوع بتحفظ عن البيانات المالية وتعليقات الأمين العام على تقرير مراجع الحسابات الخارجي للسنة المالية 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- وتقرّ البيانات المالية المدققة عن السنة المالية ٢٠٢٠؛

٦- وتقرّ البيانات المالية المدققة عن السنة المالية ٢٠٢١.

قرار ١٠-٥: اجراءات المراجعة المشتركة للحسابات

لما كانت الايكاو قد لجأت منذ البداية لخدمات مراجعي حسابات محترفين.

وبما أنه قد تم انشاء فريق مشترك لمراجعي حسابات الأمم المتحدة والوكالات المتخصصة وفقا لقرار الأمم المتحدة رقم ٣٤٧ (٤).

وبما أنه ثمة التزام بموجب الاتفاق بين الأمم المتحدة والايكاو بتحقيق التجانس الى أقصى حد ممكن في العمليات والممارسات الادارية والمالية.

وبما أنه ثبت أنه من غير العملي السير في خطة بديلة مما سيقضي اتخاذ اجراءات للربط بين النظامين المتبعين.

فإن الجمعية العمومية تقرر:

١- ابطال الاجراء المتخذ وفقا للقرار ٦٣-١ الذي يصرح بتعيين مراجعي حسابات المنظمة.

٢- تثبيت قرار مجلس الايكاو بتعيين عضو من الفريق المشترك لمراجعي حسابات الأمم المتحدة والوكالات المتخصصة كمراجع خارجي لحسابات الايكاو.

القرار ٣٦-٣٨: تعيين المراجع الخارجي للحسابات

إن الجمعية العمومية:

١- إذ تلاحظ:

أ) أن النظام المالي ينص على أن يعين المجلس مراجعا خارجيا لحسابات المنظمة بشرط تأكيد ذلك الاجراء من قبل الجمعية العمومية.

ب) أن المجلس استعرض الترشيحات المقدمة من الدول المتعاقدة في ٢٠٠٧، ووافق على تعيين السيد فيليب سيغان، الرئيس الأول لديوان المحاسبة بفرنسا عضو "فريق المراجعين الخارجيين لحسابات الأمم المتحدة ووكالاتها المتخصصة" في منصب المراجع الخارجي لحسابات الايكاو عن السنوات المالية ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠ وفقا للمادة ١٣-١ من النظام المالي للمنظمة.

٢- تعرب عن خالص تقديرها للسيدة شيلا فريزر، المراجع العام لكندا لما قدمته للمنظمة من خدمات رفيعة المستوى بصفتها المراجع الخارجي لحساباتها، وعلى ما قدمته من مساعدة فعالة وتعاون لمسؤولي الايكاو ولهياتها خلال فترة ولايتها، وتغتنم هذه الفرصة لتعرب مجددا عن خالص شكرها لأسلافها الذين كانوا مراجعين عامين لكندا أيضا.

٣- تؤكد القرار الذي اتخذته المجلس بتعيين السيد فيليب سيغان، الرئيس الأول لديوان المحاسبة بفرنسا مراجعا خارجيا لحسابات الايكاو عن السنوات المالية ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠.

القرار ٣٧-٣١: تعيين المراجع الخارجي للحسابات

إن الجمعية العمومية:

١- إذ تحيط علما بما يلي:

أ) ينص النظام المالي على أن يعين المجلس مراجعا خارجيا لحسابات المنظمة رهنا بتأكيد الجمعية العمومية على ذلك الإجراء.

ب) وافق المجلس على تمديد تعيين الرئيس الأول لديوان المحاسبة بوصفه مراجعا خارجيا لحسابات الايكاو للسنوات ٢٠١١ و ٢٠١٢ و ٢٠١٣ بنفس الرسوم المفروضة على فترة السنوات الثلاث الحالية.

٢- تؤكد على الإجراء الذي اتخذته المجلس بتعيين السيد ديديه ميغو، الرئيس الأول لديوان المحاسبة، بوصفه مراجعا خارجيا لحسابات الايكاو للسنوات المالية ٢٠١١ و ٢٠١٢ و ٢٠١٣.

القرار ٣٨-٣٠: تعيين المراجع الخارجي للحسابات

إن الجمعية العمومية:

١- إذ تلاحظ:

أ) أن النظام المالي ينص على أن يعين المجلس مراجعا خارجيا لحسابات المنظمة بشرط تأكيد ذلك الاجراء من قبل الجمعية العمومية؛

ب) أن المجلس استعرض الترشيحات المقدمة من الدول الأعضاء في ٢٠١٣، ووافق على تعيين السيد جيوزيبي كولياندرو، رئيس هيئة التدقيق للشؤون الداخلية والدولية لديوان المحاسبة الايطالي، عضو "فريق المراجعين الخارجيين لحسابات الأمم المتحدة ووكالاتها المتخصصة" في منصب المراجع الخارجي لحسابات الايكاو عن السنوات المالية ٢٠١٤ و ٢٠١٥ و ٢٠١٦، وفقا للمادة ١٣-١ من النظام المالي للمنظمة؛

٢- تعرب عن خالص تقديرها للسيد ديديه ميغو، الرئيس الأول لديوان المحاسبة الفرنسي، لما قدمه للمنظمة من خدمات رفيعة المستوى بصفته المراجع الخارجي لحساباتها (الفترة ٢٠٠٨-٢٠١٣)، وعلى ما قدمه أثناء تلك الفترة من مساعدة فعالة وتعاون مع مسؤولي الايكاو ولهياتها؛

٣- تؤكد الإجراء الذي اتخذته المجلس بتعيين السيد جيوزيبي كولياندرو، رئيس هيئة التدقيق للشؤون الداخلية والدولية لديوان المحاسبة الإيطالي، مراجعا خارجيا لحسابات الايكاو بالنسبة للسنوات المالية ٢٠١٤ و ٢٠١٥ و ٢٠١٦.

القرار ٣٩-٣٦: تعيين المراجع الخارجي للحسابات

إن الجمعية العمومية:

١- إذ تلاحظ:

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

ب) أنَّ المجلس قد وافق على تمديد تعيين رئيس ديوان الحسابات الإيطالي (كورتى دي كونتي) مراجعاً خارجياً لحسابات الايكاو للسنوات المالية ٢٠١٧ و ٢٠١٨ و ٢٠١٩.

٢- تؤكد الإجراء الذي اتخذته المجلس بتعيين السيد رفائيل سكوتيري، رئيس ديوان الحسابات الإيطالي (كورتى دي كونتي) مراجعاً خارجياً لحسابات الايكاو للسنوات المالية ٢٠١٧ و ٢٠١٨ و ٢٠١٩.

القرار ٤٠-٣٣: تعيين المراجع الخارجي للحسابات

إن الجمعية العمومية:

١- إذ تلاحظ:

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

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

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

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

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 و ٢٠٢٤ و ٢٠٢٥.

٢- تؤكد الإجراء الذي اتخذته المجلس بتعيين رئيس مكتب الاتحاد السويسري لمراجعة الحسابات (سويسرا) مراجعاً خارجياً لحسابات الإيكاو للسنوات المالية ٢٠٢٣ و ٢٠٢٤ و ٢٠٢٥.

مسائل متنوعة

القرار ٣٦-٣٩: دراسة عن توزيع التكاليف بين صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية (AOSC) وميزانية البرنامج العادي

تطلب الجمعية العمومية من المجلس أن ينظر ويقرّ سياسة استرداد التكاليف وأن يعمل مع الأمانة العامة لضمان أن يوفر المشروع التجريبي معلومات دقيقة وفي حينها كي يتخذ المجلس قراراً على أساسها.

القرار ٣٣-٢٤: صندوق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات

لما كان المجلس يعتبر أن تحسين نظم المعلومات والاتصالات في المنظمة وسيلة مهمة لتحسين الكفاءة والانتاجية في المنظمة، المنصوص عليها في قراري الجمعية العمومية ٣١-٢ و ٣٢-١.

ولما كانت الجمعية العمومية قد أخذت علماً بأن نظام المحاسبة الراهن دام أكثر من ثلاثين سنة، وإن إدخال التحسينات عليه أصبح أمراً ضرورياً للوفاء باحتياجات الدول المتعاقدة الى المعلومات عن البرنامج العادي وبرنامج التعاون الفني.

ولما كانت الجمعية العمومية قد أخذت علماً بتعليقات مراجع الحسابات الخارجي، الواردة في الوثيقة رقم AD/12, A33-WP/28 (Doc 9780)، بشأن عدم كفاية نظام المالية الحالي في الإيكاو وتعرضه للخطر.

وإدراكاً لأن الميزانية البرنامجية التقديرية لم تشمل استثمارات كبيرة في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **ترجو من الدول** أن تقدم تبرعات نقدية أو عينية لصالح تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في الايكاو.
- ٢- **تقرر** استخدام فوائد الصندوق العام التي تربو على المبالغ المدرجة في الميزانية في بند الإيرادات المتفرقة للعامين ٢٠٠١ و ٢٠٠٢ لتحسين تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، وعلى وجه الخصوص لتنفيذ نظام معلومات جديد للمالية.
- ٣- **تقرر** أن يستخدم أيضا لتمويل تحسينات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في الايكاو رصيد الاعتمادات غير المخصصة، بما فيها من اعتمادات اضافية تحت سلطة المجلس بموجب القاعدة المالية ٥-٢، وذلك اعتبارا من ٢٠٠١/١٢/٣١.
- ٤- **تقرر** انشاء صندوق لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات بالموارد المذكورة أعلاه.
- ٥- **تكلف** الأمين العام بأن يعطي أولوية عالية لتحديث النظم المالية، وتعزيز مواقع الايكاو على شبكة الانترنت، وتوحيد أجهزة الكمبيوتر لحفظ الملفات.
- ٦- **تطلب** الى المجلس أن يرصد التقدم المحرز في استخدام صندوق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، وأن يقدم تقريرا عن استخدام هذا الصندوق الى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية.

القرار ٣٥-٣٢: صندوق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات

ان الجمعية العمومية

اذ تشير الى:

- ١- ان تحسينات نظم المعلومات والاتصالات في المنظمة وسيلة مهمة لتحسين كفاءة وانتاجية المنظمة على النحو المبين في قراري الجمعية العمومية ٣١-٢ و ٣٢-١.
 - ٢- ان نظام المحاسبة الجاري تجاوز عمره الثلاثين سنة، وان التحسينات ضرورية لتلبية احتياجات الدول المتعاقدة من المعلومات عن البرنامج العادي وبرنامج التعاون الفني.
 - ٣- ان الميزانية البرنامجية التقديرية لا تشمل استثمارات كبيرة في مجال تكنولوجيا الاتصالات والمعلومات.
 - ٤- انه بموجب قرار الجمعية العمومية ٣٣-٢٤ أنشئ صندوق لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات لتمويل تحديث النظم المالية وتعزيز مواقع الايكاو على الانترنت وتوحيد أجهزة خدمة الملفات بالكمبيوتر.
- تحيط علما** بالتقرير المقدم عن صندوق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، وبالتقدم المحرز في المشاريع الثلاثة، وبالنفقات المصروفة عليها حتى الآن.

تلاحظ:

- ١- ان مبلغ ٢,٥ مليون دولار المخصص حتى الآن لا يكفي لتمويل تحديث النظم المالية والنظم الأخرى المتصلة بها.
- ٢- ان التكاليف التقديرية الأولية لتنفيذ النظم الحديثة المالية المتكاملة والنظم ذات الصلة تصل الى نحو ٨ ملايين دولار.
- ٣- ان تطوير موقع الايكاو على الانترنت وتعزيزه يقتضيان ٥٠٠ ٠٠٠ دولار.

وتقرر ما يلي:

- ١- الاذن بتحويل مبلغ مليوني دولار من الأموال المتراكمة في صندوق تكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية التابع لبرنامج التعاون الفني الى صندوق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات لتمويل جزء من تكلفة تحديث النظم المالية والنظم ذات الصلة.
- ٢- الاذن للمجلس بتحويل المبالغ المتاحة والتي تعتبر ملائمة لتمويل تحديث النظم المالية والنظم الأخرى ذات الصلة، من حوافز تسوية حساب الاشتراكات التي طال تأخرها الى صندوق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، بعد البحث الدقيق في التكاليف التقديرية ومراعاة احتياجات المنظمة.

وتطلب:

- ١- الى الدول أن تقدم تبرعات نقدية أو عينية لتحديث النظم المالية والنظم ذات الصلة وتطوير مواقع الايكاو على الانترنت.
- ٢- الى المجلس أن يتابع التقدم المحرز بفضل استخدام صندوق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، وأن يقدم الى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية تقريراً عن استخدام صندوق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات.
- ٣- الى المراجع الخارجي للحسابات أن يولي اهتماماً خاصاً للاستخدام الملائم للأموال المخصصة لتحديث النظام المالي والنظم الأخرى المرتبطة به عند قيامه بالتدقيق.

القرار ٢٢-٣٠: استعراض جميع جوانب خدمات اللغات

القرار: ٣٦-١٨: المساهمات المالية في خطة عمل أمن الطيران

المرفق (أ)

التحفظات على القرارات التي اعتمدها الجمعية العمومية للإيكاو^١

يشير هذا المرفق إلى التحفظات على القرارات التي اعتمدها الجمعية العمومية للإيكاو. وبالنسبة لكل تحفظ مبين، يشار إلى رقم وعنوان القرار و، عند الانطباق، إلى ذلك الجزء من القرار الذي يشير إليه التحفظ، وإلى الدولة (الدول) التي أبدت التحفظ، وإلى الوثيقة (الوثائق) التي تحتوي على التحفظ وإلى بيان المساندة المرافق من الدولة العضو (الدول الأعضاء) إذا كان قد تم تقديمه.

القرار	الدولة	المراجع
القرار ٢١-٤١	الصين	فقرات المنطوق ٦ و ٧ و ٩ و ١٧
	الاتحاد الروسي	فقرات المنطوق ٦ و ٧ و ٩ و ١٧ مكرراً ^٢ (أ)
	جمهورية فنزويلا البوليفارية	فقرة المنطوق ٦ والملحق
القرار ٢٢-٤١	البرازيل	فقرة المنطوق ٢٠
	الصين	التحفظ على قرار الجمعية العمومية برمته
	الاتحاد الروسي	التحفظ على قرار الجمعية العمومية برمته
	جمهورية فنزويلا البوليفارية	فقرات المنطوق ٣ و ٤ و ٥ و ٦ و ٩ (ز) و ١٠ و ١١ و ١٨ و ١٩ (و)

^١ التحفظات التي وردت بتاريخ نشر هذه الوثيقة. وأي تحفظات أخرى بعد إصدار هذه الوثيقة ستُنشر على الموقع الإلكتروني للجمعية العمومية للإيكاو (<https://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/resolutions.aspx>).

^٢ نتيجة إعادة ترقيم فقرات منطوق القرار ٢١-٤١، أصبحت الفقرة ١٧ مكرراً من منطوق القرار هي الآن الفقرة ١٨.

المرفق (ب)

قائمة القرارات الناتجة عن الادمج مع الاشارة الى مصدرها

القرار	ادمج القرارات	القرار	ادمج القرارات
*٦-١٦	١٩-١٥ ، ٤-١٥ ، ٣-١٤ ، ٨-١٢ ، ٦-١٠ ، ٢٠-٤	*٩-٢١	٩-١٨ ، ٨-١٧ ، ٣-١٧ ، ٢-١٧ ، ٣٧-١٦
*٩-١٦	٥-١٢ ، ٥-١٥ ، ٨-١٥ ، المرفق (ح)	*١٠-٢١	٧-١٨ ، ٦٥-١٦
١٠-١٦	٥-١٢ ، ٥-١٥	*٣٣-٢١	٣-١٩ ، ٢٥-١٨ ، ٢٤-١٨ ، ٣٠-١٢ ، ٥-١٩ ، ٤-١٩
١٣-١٦	٤-١٤ ، ٦-٤	*١٢-٢٢	١٩-٢١ ، ١١-١٨
*١٤-١٦	٩-١٠ ، ٤-٤ ، ٨-٢	*١٣-٢٢	١٢-١٨ ، ٣-١٦
*٢٣-١٦	٢٠-١٥ ، ١٩-١٥ ، ٣٢-١٤	١٣-٢٣	٢٨-٢٢ ، ٢٢-٢١ ، ١٦-١٨
*٢٦-١٦	٣٣-١٠ ، ٤٤-١	*٧-٢٦	١١-١٧ ، ١٠-١٧ ، ٩-١٧ ، ٧-١٧ ، ٦-١٧ ، ٥-١٧ ، ٢٣-١٧ ، ١٧-١٧ ، ١٦-١٧ ، ١٤-١٧ ، ١٣-١٧ ، ٢١-٢٣ ، ١٧-٢٢ ، ١٦-٢٢ ، ٩-٢١ ، ٢-٢٠ ، ١٩-٢٤ ، ١٨-٢٤ ، ٢٢-٢٣
*٢٧-١٦	٢٣-١٥ ، ٣٦-١٤ ، ٢١-١٢ ، ٣٥-١٠	*٦-٣١	٩-٢٩ ، ٨-٢٩
*٢٨-١٦	٢٣-١٥ ، ٣٦-١٤ ، ٢١-١٢ ، ٣٥-١٠	*١١-٣١	١٤-٢٢ ، ١٣-٢٢ ، ١٢-٢٢ ، ٤-١٦ ، فقرات توجيهية ١ (ج) و ٣ (أ) و ١ (ب) ، ١٥-٢٢ ، ١٠-٢٣ ، ٣-٢٨ ، ١٢-٢٩
*٢٩-١٦	٣٦-١٤ ، ٢١-١٢ ، ٣٥-١٠ ، ١٥-٢	*١٥-٣١	٣-٢٧ ، ٣٦-١٦ ، ٤٠-١٠ ، ٦-٧
*٣٠-١٦	٣٦-١٤ ، ٢١-١٢ ، ٣٥-١٠ ، ٤٠-١	*١٧-٣٢	٣٢-١٠ ، ١٥-٧ ، ١٤-٧ ، ١٩-٤ ، ٩-٢ ، ٢٢-١٥ ، ٥-١٥ ، ١٩-١٢ ، ١٨-١٢ ، ٣٦-١٠ ، ٢٩-١٦ ، ٢٨-١٦ ، ٢٧-١٦ ، ٢٦-١٦ ، ٢٢-١٦ ، ٢٠-١٨ ، ٣٤-١٦ ، ٣٣-١٦ ، ٣١-١٦ ، ٣٠-١٦ ، ١٢-٢٤ ، ٢٤-٢٢ ، ٢٨-٢١ ، ٢٦-٢١ ، ٢١-١٨ ، ١٨-٢٩ ، ١٥-٢٧ ، ٤-٢٧ ، ١٣-٢٦ ، ١٤-٢٤ ، ١٣-٣١ ، ١٢-٣١
*٣٢-١٦	٢١-١٥ ، ٢٢-٢ ، ٤٥-١		
*٣٣-١٦	١٧-٤ ، ١٣-٢		
*٣٤-١٦	٣٥-١٤ ، ٢٠-١٢ ، ٣٨-١٠		
*٣٦-١٦	٣٨-١٤ ، ٢٣-١٢ ، ٣٩-١٠		
*٥٤-١٦	٣٦-١٥ ، ٤٨-١٤ ، ١٤-١١		
*٥٦-١٦	٦-٩ ، ٧-٨ ، ١-٧ ، ٢-٦		
*٢٠-١٨	١٧-١٥ ، ٣٤-١٤		

* لم تعد سارية المفعول -

انظر <http://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/resolutions.aspx>

للقرارات التي لم تعد سارية المفعول.

المرفق (ج)

قائمة القرارات التي تم ادماجها مع الإشارة الى القرارات الناتجة عن الادمج

القرار	أدمج في	القرار	أدمج في
٤٠-١	*٣٠-١٦	٤٨-١٤	*٥٤-١٦
٤٤-١	*٢٦-١٦	٤-١٥	*٦-١٦
٤٥-١	*٣٢-١٦	٥-١٥	*٩-١٦ و ١٠-١٦
٨-٢	*١٤-١٦	٨-١٥	*٩-١٦
١٣-٢	*٣٣-١٦	المرفق (ج)	
١٥-٢	*٢٩-١٦	١٧-١٥	*٢٠-١٨
٢٢-٢	*٣٢-١٦	١٩-١٥	*٢٣-١٦ و *٦-١٦
		٢٠-١٥	*٢٣-١٦
٤-٤	*١٤-١٦	٢١-١٥	*٤٢-١٦
٦-٤	١٣-١٦	٢٣-١٥	*٢٨-١٦ و *٢٧-١٦
١٧-٤	*٣٣-١٦	٣٦-١٥	*٥٤-١٦
٢٠-٤	*٦-١٦		
٢-٦	*٥٦-١٦	٣-١٦	*١٣-٢٢
١-٧	*٥٦-١٦	٤-١٦	*١١-٣١
٦-٧	*١٥-٣١	٣٦-١٦	*١٥-٣١
٧-٨	*٥٦-١٦	٣٧-١٦	*٩-٢١
٦-٩	*٥٦-١٦	٥٦-١٦	*١٠-٢١
٦-١٠	*٦-١٦	٢-١٧	*٩-٢١
٩-١٠	*١٤-١٦	٣-١٧	*٩-٢١
٣٣-١٠	*٢٦-١٦	٥-١٧	*٧-٢٦
٣٥-١٠	*٢٨-١٦ و *٢٧-١٦	٦-١٧	*٧-٢٦
٣٨-١٠	*٣٤-١٦	٧-١٧	*٧-٢٦
٣٩-١٠	*٣٦-١٦	٨-١٧	*٩-٢١
٤٠-١٠	*١٥-٣١	٩-١٧	*٧-٢٦
١٤-١١	*٥٤-١٦	١٠-١٧	*٧-٢٦
٥-١٢	*٩-١٦ و ١٠-١٦	١١-١٧	*٧-٢٦
٨-١٢	*٦-١٦	١٣-١٧	*٧-٢٦
٢٠-١٢	*٣٤-١٦	١٤-١٧	*٧-٢٦
٢١-١٢	*٢٨-١٦ و *٢٧-١٦	١٦-١٧	*٧-٢٦
٢٣-١٢	*٣٦-١٦ و *٣٠-١٦	١٧-١٧	*٧-٢٦
٣٠-١٢	*٣٣-٢١	٢٣-١٧	*٧-٢٦
٣-١٤	*٦-١٦	٧-١٨	*١٠-٢١
٤-١٤	١٣-١٦	٩-١٨	*٩-٢١
٣٢-١٤	*٢٣-١٦	١١-١٨	*١٢-٢٢
٣٤-١٤	*٢٠-١٨	١٢-١٨	*١٣-٢٢
٣٥-١٤	*٣٤-١٤	١٦-١٨	١٣-٢٣
٣٦-١٤	*٢٨-١٦ و *٢٧-١٦	٢٤-١٨	*٣٣-٢١
٣٨-١٤	*٣٠-١٦ و *٢٩-١٦ و *٣٦-١٦	٢٥-١٨	*٣٣-٢١
		٣-١٩	*٣٣-٢١
		٤-١٩	*٣٣-٢١
		٥-١٩	*٣٣-٢١

* لم تعد سارية المفعول.

انظر <http://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/resolutions.aspx>

للقرارات التي لم تعد سارية المفعول.

القرار	أدمج في	أدمج في
٢-٢٠	*٧-٢٦	٢٢-٢٣
٩-٢١	*٧-٢٦	١٨-٢٤
١٩-٢١	*١٢-٢٢	١٩-٢٤
٢٢-٢١	١٣-٢٣	
١٢-٢٢	*١١-٣١	٣-٢٧
١٣-٢٢	*١١-٣١	٣-٢٨
١٤-٢٢		
الفقرات التوجيهية		
١ (ج) و ٣ (أ) و ١ (ب)	*١١-٣١	٨-٢٩
١٥-٢٢	*١١-٣١	٩-٢٩
١٦-٢٢	*٧-٢٦	١٢-٢٩
١٧-٢٢	*٧-٢٦	
٢٨-٢٢	١٣-٢٣	
١٠-٢٣	*١١-٣١	
٢١-٢٣	*٧-٢٦	
* لم تعد سارية المفعول.		
انظر http://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/resolutions.aspx		
للقرارات التي لم تعد سارية المفعول.		

المرفق (د)

فهرس القرارات السارية المفعول حسب الموضوع

سبل الوصول
انظر التسهيلات

الحوادث

حماية بعض سجلات الحوادث والوقائع: القرار ٢-٤٠ (I-128)
مساعدة ضحايا حوادث الطيران وأسرههم: القرار ١٤-٤١ (I-131)
التحقيق: القرار ١٠-٤١، المرفق (ن) (II-18)، القرار ١٠-٣٦ (I-127)
سبل تقادي الحوادث: القرار ١٠-٣٦ (I-127)

تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية: القرار ٣٩-٣٦ (X-61)

أفريقيا

الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية: ٧-٣٨ (II-24)، القرار ٢٣-٤٠ (II-25)

اتفاقيات واتفاقات:

الثنائية، تنفيذ المخططات الاقليمية: القرار ١٩-٢٢ (II-27)
اتفاق بين الايكاف والأمم المتحدة: القرار ٢-١ (I-54)
جواز سفر الأمم المتحدة: القرار ٢٥-٢ (I-55)

قانون الجو

اتفاقيات: القرار ٤-٤١ المرفق (ب) (V-1)
تدريس: القرار ٤-٤١ المرفق (د) (V-3)

البريد الجوي: القرار ٢٧-٤١، المرفق (هـ) (III-14)

لجنة الملاحة الجوية

التشكيل: القرار ١٣-٣٨ (I-22)
العضوية: القرار ٢-١٨ (I-21)، القرار ٢-٢٧ (I-23)، القرار ٦-٣٩ (I-24)
فرق الخبراء: القرار ١٠-٤١، المرفق (ب) (II-7)
استعمال اللغات: القرار ٢٩-٢٢ (IX-2)

تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية

المبرر الاقتصادي: القرار ١٠-١٦ (IV-5)
التنفيذ: القرار ١٩-٢٢ (II-27)، القرار ٢٢-٣٩ (II-2)، القرار ١٠-٤١، المرفق (هـ) (II-9)
التمويل المشترك: القرار ٦٥-١ (IV-1)
المخططات الاقليمية والاجراءات التكميلية: القرار ١٠-٤١، المرفق (هـ) (II-10)
القواعد والتوصيات الدولية واجراءات لخدمات الملاحة الجوية: القرار ٢٢-٣٩ (II-2)
البحث والانقاذ: القرار ١٠-٤١، المرفق (ح) (II-13)

سياسات الملاحة الجوية: القرار ١٠-٤١ (II-5)

نوعية الهواء: القرار ٢٠-٤١، المرفق (ح) (I-77)

الطرق الجوية: استخدام الطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي: القرار ١٤-٣٦ (II-21)

الحركة الجوية

التنسيق بين الحركتين الجويين المدنية والعسكرية: القرار ١٠-٤١، المرفق (ط) (II-14)

حدود المجالات الجوية لخدمات الحركة الجوية: القرار ١٠-٤١، المرفق (ز) (II-11)

النقل الجوي

بيان موحد بسياسات الايكالو: القرار ٢٧-٤١ (III-1)

خدمات: القرار ١٣-٢٧ (I-105)

الطائرات

قواعد عالمية لتصميم الطائرات: القرار ١١-٣٣ (I-107)

التطهير من الحشرات: القرار ١٤-٤٠ (I-104)

تأجير واستئجار وتبادل الطائرات: القرار ١٣-٢٣ (II-40)

أنواع جديدة من الطائرات، تخطيط النظم: القرار ١٤-٢٣ (II-37)

الضوضاء: السياسات والبرامج: القرار ٢٠-٤١، المرفق (ج) (I-68)

الضوضاء: الطائرات النفاثة دون الصوتية: القرار ٢٠-٤١، المرفق (د) (I-71)

الطائرات فوق الصوتية: القرار ٢٠-٤١، المرفق (ز) (I-76)

انبعاثات محركات الطائرات: القرار ٢١-٤١، (I-79)

الازدحام في المطارات وفي الفضاء الجوي: القرار ١١-٢٧ (II-38)

المطارات

الضوضاء: القرار ٢٠-٤١، المرفق (هـ) (I-73)

توفير المطارات الملائمة: القرار ١٠-٤١، المرفق (ي) (II-15)

اعادة تشغيل المطارات: القرار ١١-٢٢ (VI-10)

خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية: القرار ٢٧-٤١، المرفق (ج) (III-9)

الازدحام في الفضاء الجوي

/نظر الازدحام في المطارات وفي الفضاء الجوي

شهادات صلاحية الطائرات للطيران: القرار ١١-٣٣ (I-107) والقرار ١٠-٤١، المرفق (ج) (II-8)

المخدرات والكحول: برامج الفحص: القرار ١٢-٣٣ (II-43)

المتأخرات:

حواجز تسوية الاشتراكات التي طال تأخرها: القرار ٢٥-٣٨ (X-52)

تسوية: القرار ١-٣٤ (X-53)، القرار ٣١-٣٩ (X-50)

الجمعية العمومية

دورات استثنائية: القرار ٥-١٤ (I-28)

دعوات: القرار ٣-٥ (I-31)

قرارات، توحيدها: المرفقان (ب) و(ج)

القرارات السارية المفعول: المرفق (هـ)

القرارات السارية المفعول: فهرس الموضوعات: المرفق (د)

القرارات، التحفظات: المرفق (أ)

النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية (I-28)

النص العربي: المقرر ٢٥ (I-29)

النص الروسي: المقرر ٢٢ (I-29)

وتيرة انعقاد دورات الجمعية العمومية ومكان انعقادها: القرار ١-٨ (I-27)، القرار ١٣-١٦ (I-30)،
المقرر ٢٢ (I-29)

أنصبة الاشتراكات

الدفع، التأخيرات: القرار ٢٣-٢٦ (X-6)

المبادئ: القرار ٣١-٣٦ (X-15)

أنصبة الاشتراكات للسنوات ٢٠١٧-٢٠١٩: القرار ٣٢-٣٩ (X-17)

أنصبة الاشتراكات للسنوات ٢٠٢٠-٢٠٢٢: القرار ٣٠-٤٠ (X-24)

أنصبة الاشتراكات للسنوات ٢٠٢٣-٢٠٢٥: القرار ٢٩-٤١ (X-30)

المساعدة الى الدول (انظر أيضا التعاون الفني):

تمويل الخطط الاقليمية: القرار ١٠-١٦ (IV-5)

تنفيذ الخطط الاقليمية: القرار ١٦-١٠ (IV-5)، القرار ١٩-٢٢ (II-27)، القرار ١٠-٤١، المرفق (هـ) (II-9)

تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية واجراءات لخدمات الملاحة الجوية القرار ٢٢-٣٩ (II-2)

الزيارات، موظفو الأمانة العامة الفنيون: القرار ١٠-٤١، المرفق (م) (II-17)

الموظفون والمعدات، إعادة تشغيل المطارات: القرار ١١-٢٢ (VI-10)

خدمات البحث والانقاذ: القرار ١٠-٤١، المرفق (ج) (II-13)

تقارير مراجعة الحسابات: القرار ٣٠-٣٧ (X-55)، القرار ٢٩-٣٨ (X-55)، القرار ٣٥-٣٩ (X-56)، القرار ٣٢-٤٠ (X-57)، القرار ١٠-٤١-٣٢ (X-57)

حوادث الطيران:

مساعدة ضحايا حوادث الطيران وأسرههم: القرار ١٤-٤١ (I-131)

التحقيقات: القرار ١٠-٤١، المرفق (ن) (II-18)

حماية السجلات: القرار ٢-٤٠ (I-128)

إعلان أمن الطيران: القرار ١٨-٤١ (VII-3)

خطة عمل أمن الطيران: المساهمات المالية: القرار ١٨-٣٦ (VII-19)

التدريب على الطيران: القرار ١٠-٤١، المرفق (د) (II-8)

التأمين ضد مخاطر الحرب: المساعدة: القرار ٢٠-٣٣ (V-13)

النهج المتوازن

/انظر الضوضاء

مخالفات بيلاروس بالقرار: ١-٤١

(انظر أيضا اتفاقية الطيران المدني الدولي، ١٩٤٤)

الميزانيات

٢٠٠٨-٢٠٠٩-٢٠١٠: القرار ٢٩-٣٦ (X-36)

٢٠١١-٢٠١٢-٢٠١٣: القرار ٢٦-٣٧ (X-38)

٢٠١٤-٢٠١٥-٢٠١٦: القرار ٢٢-٣٨ (X-40)

٢٠١٧-٢٠١٨-٢٠١٩: القرار ٣٧-٣٩ (X-41)

٢٠٢٠-٢٠٢١-٢٠٢٢: القرار ٣٤-٤٠ (X-43)

٢٠٢٣-٢٠٢٤-٢٠٢٥: القرار ٢٨-٤١ (X-45)

كوريا: القرار ١٣-٣٧، القرار ١٤-٤٠، القرار ١١-٤١

خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كوريا): القرار ٢٢-٤١ (I-80)

الشهادات

الصلاحية للطيران: القرار ١٠-٤١، المرفق (ج) (II-8)
طواقم قيادة الطائرة، كفاءة واجازات: القرار ٢١-٢٤ (II-42)، القرار ١٠-٤١، المرفق (ج) (II-8)
المشغلون الأجانب: القرار ٦-٣٦ (I-117)

اتفاقية شيكاغو، ١٩٤٤

السياسة فيما يتعلق بالتعديل: القرار ٣-٤ (I-2)
المادة ٣ مكرر - اضافة: القرار ١-٢٥ (I-9)، القرار ٢-٢٥ (I-11)، القرار ١-٢٧ (I-11)
المادة ٤٥ - المقر الدائم: القرار ٤-٨ (I-31)، القرار ٥-٨ (I-32)
المادة ٤٨ (أ) - الدورات الاستثنائية للجمعية العمومية: القرار ٥-١٤ (I-28)
المادة ٥٠ (أ) - عضوية المجلس: القرار ١-١٣ (I-15)، القرار ١١-١٧ (I-16)، القرار ٢-٢١ (I-18)،
القرار ٢-٢٨ (I-19)، القرار، القرار ٤-٣٩ (I-19)، القرار ٥-٣٩ (I-20)
المادة ٥٦ - لجنة الملاحة الجوية: القرار ٢-١٨ (I-21)، القرار ٢-٢٧ (I-23)، القرار ٦-٣٩ (I-24)، القرار ٧-٣٩ (I-25)
المادة ٨٣ مكرر - اضافة: القرار ٣-٢٣ (I-9)،
المادة ٨٣ مكرر - نقل بعض المهام والواجبات: القرار ٢-٢٣ (I-7)
المادة ٩٣ مكرر - عضوية الايكاو: القرار ٣-١ (I-13)
المواد ٤٨ (أ) و ٤٩ (هـ) و ٦١ - دورات الجمعية العمومية: القرار ١-٨ (I-27)
النص المعتمد الصيني: القرار ٢-٣٢ (I-6)
النصان المعتمدان، الفرنسي والاسباني: القرار ١٦-١٦ (I-3)
النص المعتمد، الروسي: القرار ٢-٢٢ (I-4)
البند الختامي، تعديل القرار ٣-٢٢ (I-5)، القرار ٣-٢٤ (I-5)، القرار ٢٩-٣١ (I-6)، القرار ٣-٣٢ (I-7)
مخالفات بشأن: القرار ١-٤١ (I-48)، القرار ٢-٤١ (I-49)، القرار ٣-٤١ (I-51)

الطائرات المدنية: سوء استخدام: إعلان: القرار ١-٣٣ (VII-1)

الطيران المدني: الأثر على البيئة: القرار ٢٠-٤١، المرفق (ج) (I-77)

تغير المناخ: القرار ٢١-٤١ (I-79)

الحقوق التجارية

/نظر اتفاقات وترتيبات

النقل الفضائي التجاري: القرار ٢٦-٤٠ (I-63)

الأمراض المعدية: الحماية والوقاية:

السفر عن طريق الجو: القرار ١٣-٣٧ (I-102)

الركاب والطواقم: القرار ١٢-٣٥ (I-99)

الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM)

بيان موحد بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة: القرار ٨-٤١ (I-108)

أعمال المتابعة لمؤتمر سنة ١٩٩٨: القرار ١٢-٣٢ (I-112)

الاتصالات جو - أرض العالمية: الجوانب القانونية: القرار ١٩-٢٩ (I-12)

النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS):

ميثاق حقوق الدول والتزاماتها القرار ١٩-٣٢ (V-11)

تنفيذ: اطار قانوني: القرار ٢٠-٣٢ (V-12)، القرار ٤-٤١، المرفق (و) (V-5)

الجوانب القانونية: القرار ٤-٤١، المرفق (و) (V-5)

تضارب المصالح في مجال الطيران المدني: ٨-٣٩ (V-8)

الدول المتعاقدة

الخطوات المطلوبة فيما يتعلق بالمساعدة الفنية: القرار ٢٥-٤١ (II-47)

التعاون: التحقيق: حوادث الطائرات: القرار ١٠-٤١، المرفق (ن) (II-18)

التعاون، سلامة الطيران المدني: القرار ٣-٢٥ (I-12)
 التعاون، إعادة تشغيل المطارات: القرار ١١-٢٢ (VI-10)
 الاضطلاع بالالتزامات المالية/نظر الاشتراكات المتأخرة
 استخدام العاملين في الخدمات الأرضية للطيران: القرار ١٠-٤١، المرفق (ك) (II-16)
 الاسهام في الأعمال الفنية: القرار ١٠-٤١، المرفق (ل) (II-17)
 العلاقات مع الايكافو: القرار ١٤-١ (I-39)، القرار ١٥-١ (I-43)، القرار ٢٦-٢ (I-34)، القرار ٢٧-٢ (I-41)
 برنامج منع ارتطام الطائرات بالمرتفعات وهي تحت السيطرة: القرار ٩-٣١ (I-125)

اتفاقية الطيران المدني الدولي، ١٩٤٤

/نظر اتفاقية شيكاغو، ١٩٤٤

اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها:

المادة الرابعة: تطبيق: القرار ٢-٣٥ (VII-21)

اتفاقيات وبروتوكولات

اتفاقية بيجين: ١٠-٣٩ (V-9)

بروتوكول بيجين: ١٠-٣٩ (V-9)

بروتوكول كيوتو: ٢١-٤١ (I-79)

اتفاقية مونتريال: القرار ٩-٣٩ (V-9)

التعاون بين الدول المتعاقدة: سلامة الطيران المدني: القرار ٣-٢٥ (I-12)

جائحة كوفيد-١٩: القرار ١١-٤١ (I-100)

المجلس

الهيئة التحكيمية: القرار ٢٣-١ (I-230)

الدورة الاستثنائية: القرار ٥-٢٤ (I-44)

التزامات الدول الأعضاء: القرار ١-٤ (I-20)

زيادة عدد الأعضاء: القرار ١١-١٣ (I-15)، القرار ١١-١٧ (I-16)، القرار ٢-٢١ (I-17)، القرار ١-٢٨ (I-18)،

القرار ٢-٢٨ (I-19)، القرار ٤-٣٩ (I-19)

فرقة عمل المجلس لإنعاش قطاع الطيران (CART)

(انظر أيضا جائحة كوفيد-١٩)

طائرة كوبية، تخريب وتدمير: القرار ٥-٢٢ (I-46)

الأمن الإلكتروني: القرار ١٩-٤١ (VII-23)

إعلان أمن الطيران: القرار ١٨-٤١ (VII-3)

مخالفات جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية بالقرار: ٣-٤١

(انظر أيضا اتفاقية الطيران المدني الدولي، ١٩٤٤)

الاختلافات (القواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الحركة الجوية): القرار ٢٢-٣٩ (II-2)

آليات الحد من مخاطر الكوارث والتصدي لها: القرار ١٣-٤١ (I-135)

تطهير الطائرات من الحشرات: القرار ١٤-٤٠ (I-104)

الخلافا: البت فيها: القرار ٢٣-١ (I-30)

الوثائق

ارسل الوثائق: القرار ٥-٣ (IX-7)

اصدار الوثائق وتوزيعها: القرار ٢٤-٢١ (IX-6)

التنمية الاقتصادية: القرار ٢٥-٤١ (VI-1)

التنظيم الاقتصادي: القرار ٢٧-٤١، المرفق (أ) (III-3)

الشعار الرسمي والختم الرسمي: القرار ١-٣١ (I-39)

الاتجار بالانبعاثات: القرار ٢١-٤١ (I-79)

حماية البيئة

تغير المناخ: القرار ٢١-٤١ (I-79)

الوقود: القرار ٢١-٤١، القرار ٢٢-٢١

عام: القرار ٢٠-٤١، المرفق (أ) (I-64)

سياسات الايكو وممارساتها: القرار ٢١-٤١ (I-64)، القرار ٢١-٤١ (I-79)، القرار ٢٢-٤١ (I-89)

منع جلب الأنواع الدخيلة الخطرة: القرار ٢١-٣٦ (I-96)

الخبراء

المكاتب الإقليمية: القرار ١٠-٤١، المرفق (م) (II-17)

المساعدة الفنية: القرار ٢٤-٤٠ (II-42)

المراجع الخارجي: القرار ١٠-٥ (X-58)، القرار ٣٨-٣٦ (X-58)

التعيين: القرار ٣٨-٣٦ (X-58)، القرار ٣١-٣٧ (X-59)، القرار ٣٠-٣٨ (X-59)، القرار ٣٦-٣٩ (X-60)، القرار ٣٣-٤٠ (X-60)

التسهيلات:

سبل الوصول: القرار ١٥-٤١

البيان الموحد: القرار ١٧-٤١

فريق التحقيق لتقصي الحقائق (FFIT): القرار ١-٤١

(انظر أيضا اتفاقية الطيران المدني الدولي، ١٩٤٤)

منح الزمالة والمنح الدراسية: القرار ٢٤-٤٠، المرفق (ب) (VI-3)

النظام المالي: القرار ٣٥-٣٦ (X-1)، القرار ٢٩-٣٧ (X-2)، القرار ٢٨-٣٨ (X-2)، القرار ٣٤-٣٩ (X-4)، القرار ٣١-٤١ (X-5)

طواقم قيادة الطائرة، شهادات الكفاءة والاجازات: القرار ١٠-٤١، المرفق (ج) (II-8)

أجهزة التدريب على الطيران بالمحاكاة، القرار ١٠-٣٨ (II-48)

النتبؤ والتخطيط الاقتصادي: القرار ٢٧-٤١، المرفق (هـ) (III-14)

المساواة بين الجنسين (انظر الأمانة العامة)

الاتصالات جو-أرض (العالمية)

انظر الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)

الخطة العالمية للملاحة الجوية: القرار ٦-٤١، المرفق (ب) (II-31)

الخطة العالمية للسلامة الجوية: القرار ٦-٤١، المرفق (أ) (II-30)

التوافق العالمي للقواعد: القرار ٣-٢٩ (I-107)

النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية
/نظر الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)

شروط توظيف العاملين الأرضيين: القرار ١٠-٤١، المرفق (ك) (II-16)

استبدال الهالونات: القرار ١٣-٣٩ (II-45)

المقر الرئيسي: مقعد دائم: القرار ٤-٨ (I-31)، القرار ٥-٨ (I-32)

خطف الطائرات

/نظر التدخل غير المشروع

الاتجار بالأشخاص: القرار ١٦-٤١ (III-26)

الرحلات التي تتم لأغراض انسانية: القرار ١٤-٢٩ (I-131)

الايكافو

الشعار الرسمي والختم الرسمي: القرار ١-٣١ (I-39)

الاحتفال بالذكرى الخمسين (١٩٩٤): القرار ١-٢٩ (I-1)

تحسين الانتاجية: القرار ٢٣-٤١ (I-33) القرار ١-٣٢ (I-36) القرار ٣-٣٣ (I-38)

العضوية: القرار ٣-١ (I-13)، القرار ٩-١ (I-14)،

المقر الدائم: القرار ٤-٨ (I-31)، القرار ٥-٨ (I-32)

سياسات: المجال القانوني: القرار ٤-٤١ (V-1)

سياسات: المجال القانوني: السياسة العامة: القرار ٤-٤١ المرفق (أ) (V-1)

برنامج الإيكافو للمتطوعين في مجال الطيران: القرار ١٧-٣٩ (VI-9)

تنفيذ المخططات الاقليمية

المساعدة والمشورة: القرار ١٩-٢٢ (II-27) ؛ القرار ٤-٤٠ (VI-11)

سلامة الطيران في أفريقيا القرار ٧-٣٨ (II-24)

صندوق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات: القرار ٢٤-٣٣ (X-61)، القرار ٣٢-٣٥ (X-62)

الإبتكار في مجال الطيران: القرار ٢٧-٤٠ (I-140)

الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ: القرار ٢١-٤١ (I-79)

لجنة الخدمة المدنية الدولية: القرار ١٢-٢١ (I-59)

اليوم الدولي للسلام: القرار ١-٢٤ (I-106)

التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران (إيفاس): القرار ١-٣٤ (X-53)

وثائق الايكافو الدولية

التصديق، حالات: القرار ٤-٤١ المرفق (ج) (V-2)

المنظمات الدولية

علاقاتها مع الايكافو: القرار ١٠-١ (I-52)، القرار ١١-١ (I-53)، القرار ٣-٥ (I-31)

الأمم المتحدة /نظر الأمم المتحدة

دعوات للمشاركة في الدورات المقبلة للجمعية العمومية: القرار ٣-٥ (I-31)

- الغزو العراقي للكويت: آثاره على الطيران: ٧-٢٨ (I-46)
- اسرائيل: القرار ١٩-١ (I-43)، القرار ٢٠-١١ (I-44)
- مطار القدس: القرار ٧-٢١ (I-45)، القرار ٢٣-٥ (I-45)
- التمويل المشترك: القرار ٦٥-١ (IV-1)، القرار ١٤-٣٧ (IV-5)، والقرار ١٦-١٠ (IV-5)
- وحدة التنقيش المشتركة: القرار ٧-٢٢ (I-58)
- جواز سفر الأمم المتحدة: القرار ٢٥-٢ (I-55)
- استخدام الأراضي: تخطيط وإدارة: القرار ٤١-٢٠، المرفق (و) (I-75)
- شروط كفاءة اللغة المستخدمة في الاتصالات الهاتفية اللاسلكية: القرار ٣٨-٨ (II-44)
- اللغات
- العربية، التوسع في استخدام خدمات اللغة العربية في الايكواو: المقرر ٢٦ (IX-3)، القرار ٢٩-٢١ (IX-4)
- الاستخدام المحدود للغة العربية: المقرر ٢١ (IX-3)
- استخدام اللغة العربية في دورات الجمعية العمومية: المقرر ٢٣ (IX-3)
- الصينية، التوسع في استخدام خدمات اللغة الصينية في الايكواو: القرار ٣١-١٦ (IX-4)
- تقديم: المقرر ٢٢ (IX-4)
- خدمات: القرار ٢٢-٣٠ (IX-2)، القرار ٣٧-٢٥ (IX-1)
- استخدام، لجنة الملاحة الجوية: القرار ٢٢-٢٩ (IX-2)
- قانون المعاهدات: اتفاقية فيينا لعام ١٩٨٦: القرار ٣٣-٥ (I-42)
- الاستيلاء على طائرة لبنانية وتحويل مسارها: القرار ٢٠-١ (I-44)
- اللجنة القانونية:
- الدستور: القرار ٥-٧ (I-25)
- تكرى مرور ٧٥ عاما: القرار ٤١-٥ (I-26)
- اسقاط طائرة ليبية: القرار ١٩-١ (I-43)
- اجازات، أطقم قيادة الطائرة: القرار ٢١-٢٤ (II-42)، القرار ٤٠-٤، المرفق (ج) (II-9)
- هدف طموح عالمي طويل الأجل: ، القرار ٤١-٢١ (X-79)
- الاجتماعات
- الملاحة الجوية: القرار ٤١-١٠، المرفق (أ) (II-6)
- الوثائق: القرار ٥-٣ (IX-7)
- الايكواو، اشتراك منظمة التحرير الفلسطينية بصفة مراقب: القرار ٢٢-٦ (I-60)
- الاجتماعات غير الرسمية: القرار ٢٢-١٩، الفقرة (ج) (II-27)
- اعداد الاجتماعات وتصريف أعمالها: القرار ١١-١٦ (II-38)
- الملاحة الجوية الإقليمية: القرار ٤١-١٠، المرفق (و) (II-10)
- الوكالات المتخصصة، دعوة حركات التحرير لحضور اجتماعات: المقرر ٢١ (I-55)
- العقاقير المخدرة
- القضاء على النقل غير المشروع للعقاقير المخدرة بطريق الجو: دور الايكواو: القرار ٢٧-١٢ (I-96)
- برنامج فحص المخدرات: القرار ٣٣-١٢ (II-43)

الوافدون الجدد

إدارة الملاحة الجوية وإدارة الحركة الجوية: القرار ٩-٤١ (II-39)، القرار ٣٦-٤١ (III-1)
برنامج كورسيا: القرار ٢٢-٤١ (I-89)

الجيل القادم من المهنين العاملين في مجال الطيران: القرار ٢٩-٣٩ (II-46)

مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب": القرار ٢٣-٣٩ (I-133)

الضوضاء

النهج المتوازن: القرار ٢٠-٤١، المرفق (ج) (I-68)

الفضاء الخارجي: القرار ١١-٢٩ (I-61)

منظمة التحرير الفلسطينية: الاشتراك في الايكاف بصفة مراقب: القرار ٦-٢٢ (I-60)

فرق الخبراء: القرار ١٠-٤١، المرفق (ب) (II-7)

السلم والأمن: القرار ٥-٥ (I-55)

الأهداف العالمية للملاحة القائمة على الأداء: القرار ١١-٣٧ (II-33)

السياسة العامة للموظفين: القرار ٥١-١ (VIII-1)

المزايا والحصانات: القرار ٢٦-٢ (I-40)، القرار ٢٧-٢ (I-41)، القرار ٣-٢٦ (I-40)

اجراءات خدمات الملاحة الجوية

الانشاء: القرار ٢٢-٣٩ (II-2)

الصياغة: القرار ٢٢-٣٩ (II-2)

تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحة الجوية: القرار ٢٢-٣٩ (II-2)

سياسة الاعلام: القرار ١٥-١ (I-43)

المطبوعات: القرار ٥٤-١ (IX-5)

طيف الترددات اللاسلكية: سياسة الايكاف: القرار ٧-٤١ (I-129)

الاتصالات الهاتفية اللاسلكية: اللغة الانجليزية: الكفاءة: القرار ٨-٣٨ (II-44)

الممارسات الموصى بها

التعريف: القرار ٢٢-٣٩ (II-2)

الانشاء: البيئة: القرار ٢٠-٤١، المرفق (ب) (I-65)

الصياغة: القرار ٢٢-٣٩ (II-2)

التنفيذ: القرار ٢٢-٣٩ (II-2)

هيئات الطيران المدني الاقليمية: علاقاتها مع الايكاف: القرار ١٧-٢٧ (I-56) والقرار ٢١-٣٧ (I-57)

المكاتب الاقليمية: الأمانة العامة: القرار ١٠-٤١، المرفق (م) (II-17)

المنظمات الاقليمية: علاقاتها مع الايكاف: القرار ٢١-٣٧ (I-57)

المخططات الاقليمية

التمويل: القرار ١٠-١٦ (IV-5)

الصياغة: القرار ١٠-٤١، المرفق (هـ) (II-9)

التنفيذ: القرار ١٩-٢٢ (II-27)، القرار ١٠-٤١، المرفق (هـ) (II-9)

الاجراءات الاقليمية التكميلية

الصياغة: القرار ١٠-٤١، المرفق (هـ) (II-9)
التنفيذ: القرار ١٠-٤١، المرفق (هـ) (II-9)

تعبئة الموارد: القرار ٢٢-٤٠ (I-139)

سلامة المدارج: القرار ٦-٣٧ (I-126)

طائرتين روسيتين: أعمال إرهابية وتدمير: القرار ١-٣٥ (I-48)
الاتحاد الروسي، مخالفات بالقرار ٢-٤١ (I-49)
(انظر أيضا اتفاقية الطيران المدني الدولي، ١٩٤٤)
حماية النقل الجوي الدولي العام: القرار ١٣-٢٧ (I-105)

السلامة

جمع ومعالجة بيانات السلامة: القرار ٣-٤٠ (II-32)
صندوق سلامة الطيران: القرار ١٦-٣٧ (I-124)
تخطيط الايكاء العالمي للسلامة: القرار ١-٤٠ (II-28)
العوامل البشرية: القرار ١٠-٤١، المرفق (س) (II-19)
معلومات: مدونة السلوك: القرار ١-٣٧ (I-60)
التعاون الإقليمي والمساعدة على سد الثغرات في مجال السلامة: القرار ٦-٤٠ (I-118)
سلامة المدارج: القرار ٦-٣٧ (I-126)
الاستراتيجية الموحدة لسد ثغرات السلامة الجوية: القرار ٦-٤٠ (I-118)

سلامة الملاحة: القرار ٦-٣٢ (I-47)

مراقبة السلامة الجوية

برنامج التدقيق: القرار ١١-٣٢ (I-114)، القرار ٩-٣٣ (I-115)، القرار ١٣-٤٠ (I-121)
تحسين: القرار ١٣-٢٩ (I-113)

خدمات البحث والانتفاذ: القرار ١٠-٤١، المرفق (ح) (II-13)

الأمانة العامة

التعيينات والترقيات: القرار ٨-١ (VIII-8)
المساواة بين الجنسين، القرار ٢٦-٤١ (VIII-5)
السياسة العامة للموظفين: القرار ٥١-١ (VIII-1)
التمثيل الجغرافي: القرار ٦-١٤ (VIII-3)، القرار ٢٠-٢٤ (VIII-4)
التوزيع على المستوى الوطني: القرار ٣١-٤ (VIII-3)
المزايا والحصانات: القرار ٢٧-٢ (I-41)
سياسة التوظيف: القرار ٦-١٤، الفقرتان ٢ و ٣ (VIII-4)
الاعارة: القرار ٥١-١، الفقرة ٣ (VIII-2)
العقود القصيرة الأجل: القرار ٦-١٤، الفقرة ٢ (VIII-4)
خبراء المساعدة الفنية: القرار ٢٥-٤١، المرفق (ج) (VI-5)
الأنشطة الفنية: القرار ١٠-٤١، المرفق (ل) (II-17)

المواصفات والاجراءات المتعلقة بالأمن
انظر التدخل غير المشروع

اسقاط طائرة ليبية: القرار ١-١٩ (I-43)

خلة الكريبات المنجلية: القرار ٢٤-٢١ (II-42)

الطائرات فوق الصوتية: القرار ٢٠-٤١، المرفق (ز) (I-76)

لجنة المعاشات لموظفي الايكافو: القرار ٩-٣ (VIII-7)

القواعد القياسية: القرار ٢٢-٣٩ (II-2)

كتب المنظمة

أعمالها المعدل المنخفض لاستجابة الدول الأعضاء لكتب المنظمة: القرار ٢١-٣٩ (II-20)

الاحصاءات: القرار ٢٧-٤١، المرفق (د) (III-12)

إساءة استعمال العقاقير

المخدرات والكحول: برامج الفحص: القرار ١٢-٣٣ (II-43)

مكان العمل: دور الايكافو: القرار ١٦-٢٩ (II-42)

الطائرات فوق الصوتية

انظر الطائرات

وقود الطيران المستدام (انظر حماية البيئة)

أهداف التنمية المستدامة: القرار ٢٤-٤١ (I-136)

الأجهزة

التخطيط: القرار ١٤-٢٣ (II-37)

فرض الضرائب: القرار ٢٧-٤١، المرفق (ب) (III-9)

التعاون الفني: القرار ٢٥-٤١ (VI-1)

الأنشطة الفنية: مشاركة الدول: القرار ١٠-٤١، المرفق (ل) (II-17)

مدد عمل الأمين العام ورئيس المجلس: القرار ٢١-٣٨ (VIII-2)

التدخين: القيود: رحلات الركاب الدولية: القرار ١٥-٢٩ (I-98)

استراتيجيات بناء القدرات والتدريب في مجال الطيران: القرار ٢٥-٤٠ (II-47)

عمليات إطلاق الصواريخ غير المعلنه: القرار ٣-٤١ (II-51)

(انظر أيضا اتفاقية الطيران المدني الدولي)

الأمم المتحدة

الاتفاق مع الايكافو: القرار ٢-١ (I-54)

القرار رقم 222 الصادر عن المجلس الاقتصادي والاجتماعي (IX)، القرار ٢٥-٤١، المرفق (أ) (VI-1)

جواز سفر الأمم المتحدة: القرار ٢٥-٢ (I-55)

العلاقات مع الايكافو: القرار ٢٤-٢ (I-54)

أهداف التنمية المستدامة: القرار ٢٣-٤١ (I-33)

الذكرى العاشرة: القرار ١٦-٩ (I-56)

اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ: القرار ٢١-٤١ (I-79)

البرنامج العالمي للتدقيق في مراقبة السلامة الجوية: القرار ١١-٣٢ (I-114)، القرار ٩-٣٣ (I-115)، القرار ١٣-٤٠ (I-121).

برنامج الإيكافو العالمي لتدقيق أمن الطيران: القرار ١٨-٤١، المرفق (هـ) (VII-14).

التدخل غير المشروع

تدمير الطائرات أثناء طيرانها: القرار ٢٧-٩ (VII-20)، القرار ٣٣-١ (VII-1)، القرار ٣٥-١ (I-48)

اعلان من الجمعية العمومية: القرار ١٧-١ (VII-2)

المجلس: اجراءات: القرار ٤١-١٨، المرفق (ز) (VII-16)

السياسة العامة: القرار ٤١-١٨، المرفق (أ) (VII-4)

الوثائق القانونية الدولية: القرار ٤١-١٨، المرفق (ب) (VII-7)

المنظمات الدولية: التعاون: القرار ٤١-١٨ (VII-3)

فرض الضوابط على تصدير أسلحة الدفاع الجوي المحمولة يدويا: القرار ٣٦-١٩ (VII-20)

إساءة استعمال الطائرات: اعلان: القرار ٣٣-١ (VII-1)

الدول: اجراءات: القرار ٤١-١٨، المرفق (د) (VII-12)،

الاجراءات الأمنية الفنية: القرار ٤١-١٨، المرفق (ج) (VII-8)

الاستيلاء غير المشروع على الطائرات: (انظر أيضا التدخل غير المشروع): القرار ٤١-١٨ (VII-3)

الركاب المشاغبين أو غير المنضبطين: التشريعات الوطنية: القرار ٤١-٤، المرفق (هـ) (V-4)

تعليق حق التصويت: القرار ٣٩-٣١ (X-50)

صندوق رأس المال العامل: القرار ٤١-٣٠ (X-48)

المرفق (هـ)

فهرس القرارات السارية المفعول*

(حسب الترتيب العددي)

القرار	الصفحة	القرار	الصفحة	القرار	الصفحة
I-106	١-٢٤	I-15	١-١٣	I-54	٢-١
I-5	٣-٢٤	I-28	٥-١٤	I-13	٣-١
I-44	٥-٢٤			VIII-8	٨-١
		VIII-3	٦-١٤	I-14	٩-١
VIII-4	٢٠-٢٤	IV-5	٣٧-١٤	I-52	١٠-١
IX-6	٢١-٢٤	IV-5	١٠-١٦		
I-9	١-٢٥	I-30	١٣-١٦	I-53	١١-١
I-11	٢-٢٥	I-3	١٦-١٦	I-39	١٤-١
I-12	٣-٢٥			I-43	١٥-١
		VII-2	١-١٧	I-30	٢٣-١
I-40	٣-٢٦	I-16	١-١٧	VIII-1	٥١-١
X-6	٢٣-٢٦	I-21	٢-١٨		
I-11	١-٢٧	I-43	١-١٩	IX-5	٥٤-١
I-23	٢-٢٧	I-44	١-٢٠	IV-1	٦٥-١
VII-20	٩-٢٧	I-17	٢-٢١	I-54	٢٤-٢
				I-55	٢٥-٢
II-38	١١-٢٧	I-45	٧-٢١	I-40	٢٦-٢
I-96	١٢-٢٧	I-59	١٢-٢١		
I-105	١٣-٢٧	II-42	٢٤-٢١	I-41	٢٧-٢
I-56	١٧-٢٧	I-4	٢-٢٢	IX-7	٥-٣
I-18	١-٢٨	I-5	٣-٢٢	VIII-8	٩-٣
				I-20	١-٤
I-19	٢-٢٨	I-46	٥-٢٢	I-2	٣-٤
I-46	٧-٢٨	I-60	٦-٢٢		
I-1	١-٢٩	I-58	٧-٢٢	VIII-3	٣١-٤
I-107	٣-٢٩	VI-10	١١-٢٢	I-31	٣-٥
I-61	١١-٢٩	II-27	١٩-٢٢	I-55	٥-٥
				X-58	١٠-٥
I-113	١٣-٢٩	IX-2	٢٩-٢٢	I-25	٥-٧
I-131	١٤-٢٩	IX-2	٣٠-٢٢		
I-98	١٥-٢٩	I-7	٢-٢٣	I-27	١-٨
II-42	١٦-٢٩	I-9	٣-٢٣		
I-12	١٩-٢٩	I-45	٥-٢٣	I-31	٤-٨
				I-32	٥-٨
IX-4	٢١-٢٩	II-40	١٣-٢٣	I-56	١٦-٩
I-39	١-٣١	II-37	١٤-٢٣	I-38	١٦-١١

* ملاحظة — فيما يتعلق بالقرارات التي لم تعد سارية، يرجى الرجوع إليها في المنشور المعنون "قرارات الجمعية العمومية التي لم تعد سارية".
بالإضافة إلى القرارات المذكورة في هذا الفهرس، هناك ثلاثة قرارات أخرى سارية لم تظهر نصوصها في الوثيقة الحالية للأسباب التالية:
— القرار ١٢-٦، القرار ١٢-٤، القرار ١٤-١: تحكم هذه القرارات النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية. وتظهر الطبعة الحالية من هذا النظام في Doc 7600.

القرار	الصفحة	القرار	الصفحة	القرار	الصفحة
I-63	٢٦-٤٠	X-55	٣٠-٣٧	I-125	٩-٣١
I-140	٢٧-٤٠	X-59	٣١-٣٧	IX-4	١٦-٣١
X-50	٢٩-٤٠	II-24	٧-٣٨	I-6	٢٩-٣١
X-24	٣٠-٤٠	II-44	٨-٣٨	I-36	١-٣٢
X-57	٣٢-٤٠	II-48	١٠-٣٨	I-6	٢-٣٢
X-60	٣٣-٤٠	I-22	١٣-٣٨	I-7	٣-٣٢
X-43	٣٤-٤٠	VIII-2	٢١-٣٨	I-47	٦-٣٢
I-48	١-٤١	X-40	٢٢-٣٨	I-114	١١-٣٢
I-49	٢-٤١	X-49	٢٣-٣٨	I-112	١٢-٣٢
I-51	٣-٤١	X-52	٢٥-٣٨	V-11	١٩-٣٢
V-1	٤-٤١	X-2	٢٨-٣٨	V-12	٢٠-٣٢
I-26	٥-٤١	X-55	٢٩-٣٨	VII-1	١-٣٣
II-29	٦-٤١	X-59	٣٠-٣٨	I-38	٣-٣٣
I-129	٧-٤١	I-19	٤-٣٩	I-42	٥-٣٣
I-108	٨-٤١	I-20	٥-٣٩	I-115	٩-٣٣
II-39	٩-٤١	I-24	٦-٣٩	I-107	١١-٣٣
II-5	١٠-٤١	I-25	٧-٣٩	II-43	١٢-٣٣
I-100	١١-٤١	V-8	٨-٣٩	V-13	٢٠-٣٣
I-102	١٢-٤١	V-9	٩-٣٩	X-61	٢٤-٣٣
I-135	١٣-٤١	V-9	١٠-٣٩	X-53	١-٣٤
I-131	١٤-٤١	II-45	١٣-٣٩	I-48	١-٣٥
III-26	١٥-٤١	VI-9	١٧-٣٩	VII-21	٢-٣٥
III-27	١٦-٤١	II-20	٢١-٣٩	I-99	١٢-٣٥
III-16	١٧-٤١	II-2	٢٢-٣٩	X-62	٣٢-٣٥
VII-3	١٨-٤١	I-133	٢٣-٣٩	I-117	٦-٣٦
VII-23	١٩-٤١	II-46	٢٩-٣٩	I-127	١٠-٣٦
I-63	٢٠-٤١	X-50	٣١-٣٩	II-21	١٤-٣٦
I-79	٢١-٤١	X-17	٣٢-٣٩	VII-19	١٨-٣٦
I-89	٢٢-٤١	X-4	٣٤-٣٩	VII-20	١٩-٣٦
I-33	٢٣-٤١	X-56	٣٥-٣٩	I-96	٢١-٣٦
I-136	٢٤-٤١	X-60	٣٦-٣٩	X-36	٢٩-٣٦
VI-1	٢٥-٤١	X-41	٣٧-٣٩	X-15	٣١-٣٦
VIII-5	٢٦-٤١	I-128	٢-٤٠	X-1	٣٥-٣٦
III-1	٢٧-٤١	II-32	٣-٤٠	X-58	٣٨-٣٦
X-45	٢٨-٤١	II-23	٥-٤٠	X-61	٣٩-٣٦
X-30	٢٩-٤١	I-118	٦-٤٠	I-60	١-٣٧
X-48	٣٠-٤١	II-50	٨-٤٠	I-126	٦-٣٧
X-5	٣١-٤١	VII-17	١٢-٤٠	II-33	١١-٣٧
X-57	٣٢-٤١	I-121	١٣-٤٠	I-111	١٦-٣٧
X-61	٣٣-٤١	I-104	١٤-٤٠	I-53	٢١-٣٧
		I-139	٢٢-٤٠	IX-1	٢٥-٣٧
		I-25	٢٣-٤٠	X-28	٢٦-٣٧
		I-47	٢٥-٤٠	X-2	٢٩-٣٧

ISBN 978-92-9275-061-9

