

طبعة مؤقتة
سبتمبر ٢٠٠٧

القرارات المعتمدة من الجمعية العمومية



الجمعية العمومية — الدورة السادسة والثلاثون

مونتريال، ١٨-٢٨ سبتمبر ٢٠٠٧

منظمة الطيران المدني الدولي

القرارات المعتمدة خلال الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية

طبعة مؤقتة

جدول المحتويات

القرار	الصفحة
١-٣٦	الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة من أجل السلامة الجوية في أفريقيا 1.....
٢-٣٦	الإستراتيجية الموحدة لسد ثغرات السلامة الجوية 2.....
٣-٣٦	تنفيذ برنامج دعم التنفيذ والتنمية — السلامة 4.....
٤-٣٦	تطبيق منهجية رصد مستمرة لبرنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) بعد سنة ٢٠١٠..... 5.....
٥-٣٦	التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران (إيفاس) 6.....
٦-٣٦	اعتراف الدول بشهادات المشغلين الجويين الأجانب ومراقبة عملياتهم..... 8.....
٧-٣٦	تخطيط الايكاو العالمي للسلامة والكفاءة 9.....
٨-٣٦	عدم إفشاء بعض سجلات الحوادث والوقائع 12.....
٩-٣٦	حماية المعلومات المستمدة من نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة من أجل تحسين سلامة الطيران... 13.....
١٠-٣٦	تحسين سبل تقادي الحوادث في الطيران المدني 14.....
١١-٣٦	إتقان اللغة الانجليزية المستخدمة لأغراض الاتصال بالهاتف اللاسلكي..... 16.....
١٢-٣٦	استبدال الهالون 18.....
١٣-٣٦	بيان موحد بسياسات الايكاو المستمرة وممارساتها التي تخص الملاحة الجوية 19.....
١٤-٣٦	استخدام الطرق الجوية العابرة للمنطقة القطبية..... 42.....
١٥-٣٦	البيان الموحد عن سياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي..... 43.....
١٦-٣٦	قرارات الجمعية العمومية التي لم تعد سارية..... 59.....
١٧-٣٦	بيان موحد بسياسات الايكاو في مجال التعاون الفني 60.....

66.....	المساهمات المالية في خطة عمل أمن الطيران	١٨-٣٦
67.....	الأخطار التي تهدد الطيران المدني من جراء الصواريخ الجوية المحمولة (أسلحة المانبادز)	١٩-٣٦
68.....	بيان موحد بسياسات الايكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع	٢٠-٣٦
79.....	منع إدخال الأنواع الغريبة الدخيلة	٢١-٣٦
79.....	بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة	٢٢-٣٦
102.....	الأهداف العالمية للملاحة القائمة على الأداء	٢٣-٣٦
104.....	استخدام أساليب غير كيميائية لتطهير مقصورة الركاب ومقصورة القيادة في طائرات الرحلات الدولية	٢٤-٣٦
104.....	تأييد سياسة الايكاو في المسائل المتعلقة بطيف الترددات اللاسلكية	٢٥-٣٦
106.....	بيان موحد لسياسات الايكاو المستمرة في المجال القانوني	٢٦-٣٦
112.....	المساواة بين الجنسين	٢٧-٣٦
114.....	وضع حد أقصى لمدد عمل الأمين العام ورئيس المجلس	٢٨-٣٦
115.....	ميزانيات السنوات ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠	٢٩-٣٦
117.....	تأكيد إجراء المجلس بشأن تحديد أنصبة الاشتراكات المقرر أن تدفعها الدول التي انضمت إلى اتفاقية شيكاغو في الصندوق العام وتحديد السلفيات التي تقدم إلى صندوق رأس المال العامل	٣٠-٣٦
117.....	قسمة نفقات الايكاو فيما بين الدول المتعاقدة (المبادئ التي يجب أن تطبق عند تحديد جداول أنصبة الاشتراكات)	٣١-٣٦
119.....	أنصبة الاشتراك في الصندوق العام للسنوات ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠	٣٢-٣٦
124.....	اضطلاع الدول المتعاقدة بالتزاماتها المالية نحو المنظمة والجراءات التي يجب اتخاذها تجاه الدول التي لا تفي بتلك الالتزامات	٣٣-٣٦
126.....	صندوق رأس المال العامل	٣٤-٣٦
128.....	تعديل النظام المالي	٣٥-٣٦
129.....	الموافقة على حسابات المنظمة عن السنوات المالية ٢٠٠٤ و ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ والنظر في تقارير المراجعة الخاصة بها	٣٦-٣٦

الموافقة على الحسابات المتعلقة بأنشطة برنامج الأمم المتحدة الإنمائي التي أدارتها المنظمة في السنوات المالية ٢٠٠٤ و ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ بوصفها وكالة منفذة والنظر في تقارير مراجعة الحسابات عن البيانات المالية للمنظمة التي تشمل أيضا حسابات برنامج الأمم المتحدة الإنمائي.....	٣٦-٣٧ 130.....
تعيين المراجع الخارجي للحسابات	٣٦-٣٨ 131.....
دراسة عن توزيع التكاليف بين صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية (AOSC) وميزانية البرنامج العادي.....	٣٦-٣٩ 131.....

القرارات المعتمدة خلال الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية

طبعة مؤقتة

القرار ٣٦-١: الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة من أجل السلامة الجوية في أفريقيا

إن الجمعية العمومية:

لما كان من الضروري تكثيف الجهود المنسقة تحت قيادة الايكاو لتقليل الثغرات الخطيرة في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي مما يضر بتشغيل الطيران المدني الدولي وباستمرار تدميته؛

وإن تحيط علما بأن مجلس الايكاو قد اتخذ بالفعل خطوات لمعالجة مسائل السلامة من خلال إعداد خطة تنفيذ إقليمية شاملة من أجل السلامة الجوية في أفريقيا (الخطة)؛

وإن تقر بأن العديد من الدول المتعاقدة في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي قد لا تتوفر لديها الموارد الفنية أو المالية للامتثال لشروط اتفاقية شيكاغو وملاحقها وعليها أن تعتمد بالتالي على الايكاو وعلى أصحاب المصلحة الآخرين للحصول على الخبرة والمساعدة؛

وإن تقر بالحاجة الى أن يتم التنسيق، برعاية الايكاو، بين أنشطة جميع الجهات المعنية التي توفر المساعدة الى الدول في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي؛

وإن تقر بأن الايكاو قد تحتاج إلى موارد إضافية لكي تتجح في الاضطلاع بدورها بالتنسيق؛

وبالنظر الى استعداد المجتمع الدولي لمساعدة إقليم أفريقيا والمحيط الهندي في إعطاء مضمون ملموس وجوهري للخطة في أقرب وقت ممكن؛

تقرر ما يلي:

١- تحث الدول المتعاقدة في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي على الالتزام بتحقيق غايات وأهداف هذه الخطة وبالشفاية المستمرة فيما يتعلق بالتقدم المحرز؛

٢- تشجع الدول المتعاقدة في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي على تعزيز التعاون في جميع أنحاء الإقليم من أجل استخدام الموارد المتاحة بطريقة مثلى من خلال المشاريع الإقليمية ودون الإقليمية في جميع قطاعات الطيران المدني، مع إعطاء أولوية عالية لمجال مراقبة السلامة؛

٣- تكلف المجلس بإخطار الدول والصناعة والجهات المانحة بالمشاريع ذات الأولوية الناشئة عن تحليل الثغرات؛

٤- تشجع جميع الدول المتعاقدة والصناعة والجهات المانحة على الاضطلاع بمشاريع تعالج الأولويات التي تم تحديدها عن طريق تحليل الثغرات المنفذ تحت إشراف الخطة وبما يتماشى مع المبادئ المنصوص عليها في الخطة؛

٥- تكلف المجلس بإنشاء آلية لاستلام المساهمات الطوعية من الأطراف الراغبة في المساهمة في تنسيق الايكاو للخطة أو في الأنشطة التنفيذية المضطلع بها في إطار الخطة؛

٦- تكلف المجلس بتنسيق المساهمات المقدمة من أجل تنفيذ الخطة.

٧- **تكلف** المجلس بضمن اضطلاع الايكاو بدور قيادي أقوى في تنسيق الأنشطة والمبادرات واستراتيجيات التنفيذ التي تهدف بالتحديد الى تحقيق غايات وأهداف الخطة بما يحقق التحسن المستمر في سلامة الرحلات في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي وتخصيص الموارد للمكاتب الإقليمية ذات الصلة وفقا لذلك؛

٨- **تكلف** المجلس بتنفيذ الخطة وفقا لمبادئ وممارسات إدارة البرامج وتخطيط الأعمال.

٩- **تكلف** المجلس برصد وقياس حالة التنفيذ في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي طوال الفترة الثلاثية وتقديم تقرير الى دورة الجمعية العمومية المقبلة عن التقدم المحرز؛

١٠- **تكلف** المجلس بضمن الاستمرار في بناء علاقات عمل جديدة تجمع بين القدرات المتوفرة لدى المكاتب في المقر وموارد المكاتب الإقليمية للدول المتعاقدة والجهات المعنية في الصناعة.

القرار ٣٦-٢ الإستراتيجية الموحدة لسد ثغرات السلامة الجوية

إن الجمعية العمومية،

لما كان أحد الأهداف الرئيسية للمنظمة مازال يتمثل في تأمين سلامة الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم.

ولما كانت مسؤولية تأمين سلامة الطيران المدني الدولي تقع أيضا على الدول المتعاقدة، جماعة وفرادى.

ولما كانت كل دولة متعاقدة تتعهد وفقا للمادة السابعة والثلاثين من اتفاقية الطيران المدني الدولي بالتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة عمليا من التوحيد في الأنظمة والقواعد القياسية والإجراءات والتنظيم فيما يتعلق بالطائرات والأفراد والمطارات والطرق الجوية والخدمات الفرعية، وذلك في جميع المسائل التي يؤدي فيها هذا التوحيد إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها.

ولما كان تحسين سلامة الطيران المدني الدولي على النطاق العالمي يتطلب التعاون النشط من جانب أصحاب المصلحة كافة.

ولما كانت اتفاقية شيكاغو وملاحقها توفر الإطار القانوني والتشغيلي لكي تنشئ الدول المتعاقدة جهازا لسلامة الطيران المدني يستند إلى الثقة والاعتراف المتبادلين، وتلتزم جميع الدول المتعاقدة بتنفيذ القواعد والتوصيات بقدر ما يكون ذلك ممكنا من الناحية العملية، والقيام على نحو ملائم بمراقبة السلامة الجوية.

ولما كانت نتائج البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية تشير إلى أن العديد من الدول المتعاقدة لم يتمكن بعد من وضع نظام وطني مرض لمراقبة السلامة الجوية.

ولما كان مؤتمر رؤساء الطيران المدني لسنة ٢٠٠٦ قد قدم توصيات لاتاحة وصول الجمهور إلى المعلومات المناسبة بشأن عمليات تدقيق مراقبة السلامة ووضع آليات اضافية للتغلب على الشواغل الرئيسية بخصوص السلامة المحددة من خلال البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.

ولما كان بوسع الايكاو أن تنسق وتيسر تقديم المساعدة إلى الدول التي تحتاجها بغرض سد الثغرات المحددة من خلال برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.

ولما كان التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران قد أنشئ لمساعدة الدول المتعاقدة على تمويل المشاريع المتعلقة بالسلامة الجوية لسد الثغرات المحددة أساسا من خلال البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، والتي لا يمكنها تخصيص الموارد المالية الضرورية لها أو الحصول عليها.

وإن تقرر بأنه قد لا يتوافر للدول المتعاقدة جميعها الموارد البشرية والفنية والمالية المطلوبة للقيام بمراقبة السلامة الجوية على النحو الملائم.

وإن تقرر بأن إنشاء أجهزة إقليمية ودون إقليمية لمراقبة السلامة الجوية، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية، يمكن أن يكون مفيداً جداً في مساعدة الدول الأعضاء للامتثال لالتزاماتها بموجب اتفاقية شيكاغو لأنه يحقق لها المزيد من التجانس بفضل وفورات الحجم.

وإن تقرر بأن المساعدة المتاحة للدول المتعاقدة التي تواجه صعوبات في سد الثغرات التي كشفتها عمليات تدقيق مراقبة السلامة الجوية سوف يتم تعزيزها إلى درجة كبيرة من خلال وضع إستراتيجية موحدة تشترك فيها جميع الدول المتعاقدة والايكاو والأطراف الأخرى المعنية بعمليات الطيران المدني.

وإن تقرر بأن عمليات التدقيق التي تقوم بها المنظمات الإقليمية والدولية، ومن بينها المنظمات التي لديها اتفاقات مع الايكاو مثل وكالة السلامة الجوية الأوروبية (EASA) والاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا) وبرنامج المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)، تسهم في تعزيز السلامة.

وإن تقرر بأن شفافية معلومات السلامة وتبادلها يمثلان إحدى دعائم سلامة شبكة النقل الجوي.

وإن تقرر بأن معرفة هوية دولة التسجيل ودولة المشغل للطائرات الأجنبية التي يتم تشغيلها في إحدى الدول توفر معلومات حيوية لمراقبة تلك العمليات.

تقرر ما يلي:

١- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على أن تتبادل مع الدول المتعاقدة الأخرى المعلومات الحيوية التي تتعلق بالسلامة والتي لها تأثير على سلامة الملاحة الجوية الدولية، وعلى أن تيسر الاطلاع على جميع معلومات السلامة ذات الصلة.

٢- **تشجع** الدول المتعاقدة 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.

٣- **تذكر** الدول المتعاقدة بالحاجة إلى متابعة جميع عمليات الطائرات في داخل إقليمها بما فيها عمليات الطائرات الأجنبية واتخاذ الإجراءات الملائم عند الضرورة للحفاظ على السلامة الجوية.

٤- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تتبادل بياناتها المرتبطة بتسجيل الطائرات لدى الايكاو وفقاً للمادة الواحدة والعشرين من اتفاقية شيكاغو وطبقاً لقواعد المجلس التي ترعى نظام تبادل المعلومات.

٥- **تطلب** إلى الأمين العام أن يواصل تعزيز التنسيق والتعاون بين البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وبرامج التدقيق التي تؤديها منظمات أخرى في مجال سلامة الطيران.

٦- **تكلف** المجلس بتطبيق واستعراض، حسب الاقتضاء، الإجراءات لإخطار الدول المتعاقدة، في سياق المادة الرابعة والخمسين (ي) من اتفاقية شيكاغو، في حالة وجود قصور بالغ لدى أي دولة فيما يخص القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو بخصوص السلامة الجوية لكي تتخذ الدول الأخرى ما يلزم من اجراءات بطريقة مناسبة وفي الوقت المناسب.

٧- **تكلف** المجلس بأن يستمر في النهوض بمفهوم المنظمات الإقليمية ودون الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية.

٨- **تحث** الدول المتعاقدة على زيادة وتعزيز التعاون الإقليمي ودون الإقليمي، والقيام حسب الإمكان بمبادرات الشراكة مع الدول الأخرى والصناعة ومقدمي خدمات الملاحة الجوية والمؤسسات المالية وأصحاب المصلحة الآخرين لتعزيز قدرات مراقبة السلامة الجوية بما يفضي إلى إقامة نظام أكثر أمانا للطيران المدني الدولي والاضطلاع على نحو أفضل بمسؤولياتها كدولة.

٩- **تشجع** الدول 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 الأجهزة الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية وأن تقدم إليها الدعم الملموس لتعزيزها وتوطيدها.

١٠- **تشجع** الدول المتعاقدة على تعزيز سلامة الطيران باعتبارها عنصرا أساسيا من عناصر الأولويات الوطنية والاجتماعية والاقتصادية وأعمال التخطيط والتشغيل.

١١- **تدعو** الدول المتعاقدة إلى الاستفادة من خدمات الايكاو لسد ثغرات السلامة الجوية.

١٢- **تدعو** الدول المتعاقدة التي تواجه صعوبات في تمويل التدابير الضرورية لسد ثغرات السلامة الجوية إلى الاستفادة من فرص التمويل التي توفرها المؤسسات المالية، بحيث تشمل بنوك التنمية والجهات المانحة الأخرى.

١٣- **تطلب** من المجلس، بالتعاون مع بنوك التنمية والجهات المانحة الأخرى، أن يعد تقريرا سنويا عن الثغرات في البنية الأساسية للطيران وآليات المراقبة في العالم، وعلى وجه الخصوص تحديد الثغرات التي تحتاج إلى المعالجة على سبيل الأولوية، من أجل مساعدة الجهات المانحة على تحديد فرص التحسن وتخصيص الدعم المقدم من الدول المتعاقدة.

١٤- **تطلب** من الأمين العام أن يواصل بحث كيفية تحديد الإجراءات التي يمكن اتخاذها على المستوى الوطني والمستوى الإقليمي لمساعدة الدول على تطوير قدراتها وإجراءاتها في مجال مراقبة السلامة الجوية في إدارة النقل الجوي.

١٥- **تطلب** إلى المجلس بأن يكلف الأمين العام بتحديد مهمة وضع إرشادات بشأن مستويات التوظيف المثالية اللازمة لأداء المهام المتعلقة بالسلامة في سلطات الطيران المدني.

١٦- **تكلف** المجلس بأن يعزز برنامج دعم التنفيذ والتنمية لضمان استمرار فعاليته.

١٧- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٥-٧.

القرار ٣٦-٣: تنفيذ برنامج دعم التنفيذ والتنمية — السلامة

إن الجمعية العمومية،

لما كان تأمين سلامة الطيران المدني الدولي هو مسؤولية الدول المتعاقدة، جماعة وفرداى على حد سواء؛

ولما كانت سلامة الطيران المدني الدولي تعتمد أيضا على التعاون النشط من أصحاب المصلحة كافة؛

ولما كان التنفيذ الفعال لخطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية يتطلب تعزيز جهود التعاون من قبل الايكاو

والدول المتعاقدة والصناعة وأصحاب المصلحة كافة؛

ولما كانت الايكاو تلعب دورا قياديا في تسهيل تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وسد الثغرات المتعلقة بالسلامة.

وإن تقرر بأن الجمعية العمومية في دورتها الخامسة والثلاثين اعتمدت القرار ٣٥-٧، الإستراتيجية الموحدة لسد ثغرات السلامة الجوية.

وإن تقرر بأن الأمين العام قد اتخذ خطوات لتأسيس "برنامج الإستراتيجية الموحدة" في الايكاو.

تقرر ما يلي:

- ١- **تكلف** المجلس باستمرار تنفيذ برنامج دعم التنفيذ والتنمية على أساس ما يلي:
 - أ) الشفافية وتبادل المعلومات الأساسية بالنسبة للسلامة.
 - ب) تعزيز إنشاء أجهزة مراقبة السلامة الإقليمية وتقديم المساعدة إلى الدول.
 - ج) تحليل وتبادل معلومات السلامة.
 - د) الشراكة مع الدول المتعاقدة والصناعة وأصحاب المصلحة الآخرين في تنسيق وتيسير تقديم المساعدة المالية والفنية إلى الدول التي تحتاجها بغرض سد الثغرات التي تحدد عن طريق برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.
- ٢- **تكلف** المجلس بتعزيز برنامج دعم التنفيذ والتنمية عن طريق تحديد وإعادة تخصيص الموارد داخل المنظمة ووضع أهداف محددة بوضوح.
- ٣- **تكلف** المجلس بزيادة تشجيع الدول القادرة على أن تدعم برنامج دعم التنفيذ والتنمية من خلال اعارة الخبراء وتوفير موارد أخرى حتى يتم تنفيذه بنجاح.
- ٤- **تكلف** المجلس بتأييد الأعمال المؤدية إلى تحسين قاعدة بيانات "تبادل معلومات السلامة الجوية" (FSIX) بغرض تسهيل تبادل المعلومات الأساسية بالنسبة للسلامة، حسبما يكون ملائماً، بين الدول المتعاقدة والصناعة وأصحاب المصلحة كافة.
- ٥- **تكلف** المجلس بمواصلة تحليل المعلومات ذات الصلة والأساسية بالنسبة للسلامة لتحديد الإجراءات التي يمكن اتخاذها إزاء الدول التي لم تعمل على سد ثغرات السلامة.
- ٦- **تطلب** إلى المجلس أن يقدم تقريراً إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية بشأن تنفيذ البرنامج بشكل شامل.

القرار ٣٦-٤: تطبيق منهجية رصد مستمرة لبرنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية

(USOAP) بعد سنة ٢٠١٠

إن الجمعية العمومية،

لما كان الهدف الرئيسي للايكاو لا يزال يتمثل في تأمين سلامة الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم؛

ولما كان تعزيز تطبيق القواعد القياسية الدولية يساهم في تحقيق هذا الهدف؛

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

ولما كان برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية قد أحرز نجاحا في الوفاء بالمهمة التي كلفه بها قرار الجمعية العمومية ٣٢-١١ و ٣٥-٦؛

وإذ تُذكر بأن المسؤولية النهائية عن مراقبة السلامة الجوية تتحملها الدول المتعاقدة لأنها هي التي يجب عليها أن تراجع باستمرار قدراتها على مراقبة السلامة الجوية؛

وإذ تُذكر بأن الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية أقرت بأن إنشاء المنظمات الإقليمية وشبه الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية يمكن أن يكون مفيدا جدا في مساعدة الدول الأعضاء للامتثال لالتزاماتها بموجب اتفاقية شيكاغو لأنه يحقق لها وفورات كبيرة ويشجع على المزيد من التوحيد؛

وإذ تُترك الحاجة الى معالجة طبيعة وتوجه برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية في المستقبل عقب إتمام دورة التدقيق الحالية في سنة ٢٠١٠؛

١- **تعرب** عن تقديرها للأمين العام على النجاح المستمر في تنفيذ النهج التجميعي الشامل لبرنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.

٢- **تكلف** المجلس بإدخال التغييرات الملائمة على البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية من أجل دمج مبادئ تحليل عوامل الخطورة على السلامة، بما في ذلك المواد الإرشادية المتعلقة بذلك، وتطبيقها على المستوى العالمي، عقب إتمام دورة التدقيق الحالية في سنة ٢٠١٠، وذلك لتقييم مدى امتثال الدول لالتزاماتها في مجال المراقبة بصفة مستمرة وتعديل عمليات تخطيط التدقيق ونطاقها بناء على ذلك.

٣- **تكلف** المجلس بأن يدرس جدوى نهج جديد، من بين مختلف الخيارات التي يمكن النظر فيها، يقوم على مفهوم الرصد المستمر، على أن يبدأ تنفيذه في نهاية دورة التدقيق الحالية في سنة ٢٠١٠. وخلال ذلك، يجب أن يواصل المجلس الاحتفاظ بالعناصر الأساسية التي تشكلها أحكام السلامة الرئيسية المنضمة في الملحق الأول - إجازة العاملين، والملحق السادس - تشغيل الطائرات، والملحق الثامن - صلاحية الطائرات للطيران، والملحق الحادي عشر - خدمات الحركة الجوية، والملحق الثالث عشر - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، والملحق الرابع عشر - المطارات.

٤- **تطلب** الى المجلس أن يقدم الى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية تقريرا عن خطة التنفيذ العامة لنهج التدقيق الجديد هذا الذي ينبغي أن يبدأ بعد سنة ٢٠١٠.

القرار ٣٦-٥: التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران (إيفاس)

لما كانت غايات وأهداف المنظمة بموجب المادة الرابعة والأربعين من اتفاقية شيكاغو تتمثل، ضمن جملة أمور، في تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي من أجل ضمان نمو الطيران المدني الدولي بسلامة وانتظام، وتلبية احتياجات شعوب العالم إلى نقل جوي يتسم بالسلامة والانتظام والاقتصاد، وتعزيز سلامة الطيران في الملاحة الجوية الدولية.

ولما كانت المادة التاسعة والستون من اتفاقية شيكاغو تنص على أنه اذا رأى المجلس أن المطارات وتجهيزات الملاحة الجوية في أي دولة متعاقدة غير كافية بقدر معقول لكفالة تشغيل الخطوط الجوية الدولية القائمة تشغيليا يتسم بالسلامة والانتظام والفعالية والاقتصاد، يقوم المجلس بالتشاور مع الدولة المعنية مباشرة ومع الدول الأخرى المتأثرة بذلك، بغية التوصل إلى وسيلة لمعالجة الوضع، ويجوز له أن يقدم توصياته في هذا الصدد.

ولما كان المجلس قد أنشأ اعتباراً من ١/١/١٩٩٩ برنامجاً عالمياً لتدقيق مراقبة السلامة الجوية عملاً بقرار الجمعية العمومية ٣٢-١١، وحصل على نتائج عمليات التدقيق الأولية التي جرت في إطار ذلك البرنامج في جميع الدول المتعاقدة تقريباً.

ولما كانت عمليات التدقيق هذه قد بينت أن عدداً من الدول المتعاقدة تعتمد على موارد شحيحة ستسحبها من أولويات وطنية أخرى لتنفيذ مراقبة السلامة الجوية بكفاءة، وأن هذه الدول ستحتاج إلى درجات متفاوتة من المساعدة للوفاء بمسؤولياتها في مجال مراقبة السلامة الجوية.

ولما كانت معظم الدول النامية تواجه صعوبات في التوصل إلى العديد من مصادر الأسواق المالية، لا سيما أسواق رأس المال الأجنبية، للحصول على التمويل لبنيتها الأساسية من المطارات وخدمات الملاحة الجوية، بما في هذه البنية الأساسية من عناصر متصلة بالسلامة.

ولما كانت الدورة الثالثة والثلاثون للجمعية العمومية أعربت عن ارتياحها لدراسة أثبتت فيها المجلس الحاجة لتسهيل مالي دولي لسلامة الطيران، وأيدت إنشاء التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران (إيفاس).

وبالنظر إلى أن المساعدة التي قدمها الإيفاس قد ساهمت إلى حد كبير في تحقيق أهداف تحسين السلامة الجوية من خلال تنفيذ التدابير التصحيحية الضرورية التي حددت في إطار برنامج الأيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.

ولما كان الإيفاس مازال يوفر التمويل للمشاريع المرتبطة بالسلامة بموجب إرشادات المجلس ومازال المجلس يتلقى تقارير سنوية من مجلس إدارة الإيفاس بشأن تنفيذ المشاريع.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تعرب عن تقديرها** للدول المتعاقدة والمنظمات الدولية على المساهمات التي دفعتها وتعهدت بدفعها للإيفاس وتحث الدول والمنظمات الدولية (الخاصة والعامة) التي لها ارتباط بالطيران الدولي وشركات الطيران والمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية وشركات إنتاج هياكل الطائرات والمحركات والكترونيات الطيران والأعضاء الآخرين في صناعة الجو والفضاء والمجتمع المدني على تقديم تبرعات مالية أو عينية للإيفاس.

٢- **تدعو** الدول المتعاقدة التي تواجه صعوبات في تمويل التدابير اللازمة لسد ثغرات السلامة الجوية التي حددها برنامج الأيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية كعنصر من الخطة العالمية للسلامة الجوية إلى أن تستفيد من المساعدة التي يمكن أن يقدمها الإيفاس لتمويل هذه التدابير إما مباشرة وإما بقيامه بدور الميسر والمحفز لدى مصادر التمويل الأخرى، بما يؤدي إلى المحافظة على الالتزام الدولي بقواعد سلامة الطيران.

٣- **تلاحظ** التقدم المطرد الذي أحرزه الإيفاس منذ إنشائه والخدمات القيّمة المقدمة لتنفيذ المشاريع المرتبطة بالسلامة.

٤- **تلاحظ** مختلف القيود التي تحد من عمل الإيفاس بما في ذلك التكاليف الإدارية الباهظة المتكبدة.

٥- **تطلب** إلى المجلس أن يساعد في تأمين العمل السلس للإيفاس من خلال المتابعة المنتظمة للتقدم الذي يحققه في مجال تمويل المشاريع المرتبطة بالسلامة وأن يواصل جهوده في تعزيز وتوسيع الإيفاس وفي الوقت نفسه تخفيض التكاليف إلى الحد الأدنى.

٦- **تطلب** إلى المجلس أن يبذل قصارى جهده لجذب المساهمات للإيفاس من الدول والمساهمين الآخرين.

٧- **تطلب** إلى المجلس أن يقدم إلى الجمعية العمومية في دورتها العادية المقبلة تقريرا عن نشاطات الإيفاس، بما في ذلك تقييم الأداء والبيانات المالية المدققة.

٨- **تعلمن** أن هذا القرار يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٥-٨.

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، وتلتزم 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.

وإن تشير إلى أن المادة الثالثة والثلاثين من اتفاقية شيكاغو والقواعد القياسية المنطبقة نظمت الاعتراف بصحة الشهادات والإجازات الصادرة عن الدول المتعاقدة الأخرى.

وإن 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.

وإن تشير إلى قرار الجمعية العمومية ٣٥-٧ الذي حث الدول المتعاقدة، ضمن جملة أمور، على أن تتبادل فيما بينها المعلومات الحيوية عن السلامة وذكرها بضرورة مراقبة جميع عمليات الطيران.

وإن 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 الايكاو 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 الايكاو 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 الايكاو 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 تنظّم 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.

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 والاقلاع 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 الى 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 الايكاو 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 ٣٦-٧: تخطيط الايكاو العالمي للسلامة والكفاءة

لما كانت الإيكاو تسعى لبلوغ الغرض المتمثل في تحقيق تطور الطيران المدني بشكل سليم وآمن ومستدام عبر التعاون بين الدول المتعاقدة والجهات المعنية الأخرى.

ولما وضعت المنظمة، لتحقيق هذا الغرض، أهدافا استراتيجية في مجالات من ضمنها السلامة والكفاءة.

وإذ تدرك أن أهمية تحقيق إطار عالمي لدعم أهداف الإيكاو الاستراتيجية.

وإذ تدرّك أن أهمية الخطط والمبادرات الإقليمية والوطنية على أساس الإطار العالمي لفعالية التنفيذ.
وإذ تدرّك أن أفضل وسيلة لتحقيق المزيد من التقدم فيما يخص تحسين سلامة وكفاءة الطيران المدني هي إتباع نهج تعاوني وتعاضدي ومتناسق في الشراكة مع جميع الجهات المعنية تحت قيادة الإيكاو.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تقرر أنه يجب على الإيكاو أن تقوم بتنفيذ وتحديث "الخطة العالمية للسلامة الجوية" و"الخطة العالمية للملاحة الجوية" لتحقيق الأهداف الاستراتيجية ذات الصلة بالمنظمة.**
- ٢- **تقرر أنه يجب تنفيذ وتحديث هذه الخطط العالمية بالتعاون والتنسيق الوثيقين مع جميع الجهات المعنية.**
- ٣- **تقرر أنه يجب أن توفر هذه الخطط العالمية الإطار الذي يتم فيه إعداد وتطبيق خطط التنفيذ الإقليمية وشبه الإقليمية والوطنية وبالتالي ضمان تناسق وتنسيق الجهود الرامية إلى تحسين كفاءة وسلامة الطيران المدني.**
- ٤- **تدعو الدول وتطلب من الجهات المعنية الأخرى التعاون على إعداد وتنفيذ خطط إقليمية وشبه إقليمية ووطنية على أساس إطار الخطط العالمية.**
- ٥- **تكلف المجلس بتقديم تقرير عن تنفيذ وتطوير الخطط العالمية في الدورات العادية القادمة للجمعية العمومية.**
- ٦- **تكلف الأمين العام بإتاحة الخطط العالمية على موقع الإيكاو العام على شبكة الإنترنت.**
- ٧- **تعلم أن قرار الجمعية العمومية هذا يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٣-١٦ بشأن الخطة العالمية للسلامة الجوية.**

المرفق (أ)

الخطة العالمية للسلامة الجوية

إن الجمعية العمومية:

- إذ تؤكد من جديد أن الهدف الأولي للمنظمة يبقى تحسين سلامة الطيران المدني الدولي عبر العالم.**
- وإذ تدرّك أن السلامة الجوية مسؤولية تتقاسمها الإيكاو والدول المتعاقدة وجميع الجهات المعنية الأخرى.**
- وإذراكا منها أن منافع السلامة الجوية يمكن جنيها من الشراكات بين الدول وصناعة الطيران مثل الفريق المعني بسلامة الطيران التجاري، والمبادرة الأوروبية الاستراتيجية للسلامة الجوية، وفريق البلدان الأمريكية المعني بالسلامة الجوية، وفريق أفريقيا وجزر المحيط الهندي المعني بتعزيز السلامة الجوية.**
- وإذ تدرّك الحاجة إلى تطور إطار السلامة بشكل مستمر لضمان الإبقاء على فعالية وكفاءة البيئة التنظيمية والاقتصادية والفنية المتغيرة.**

وإذ تلاحظ أن الزيادة المتوقعة في الحركة الدولية للطيران المدني ستؤدي إلى زيادة عدد حوادث الطائرات ما لم يتم خفض معدل الحوادث.

وإذ تدرك ضرورة الحفاظ على ثقة الجمهور في النقل الجوي.

وإذ تدرك أن النهج النشط في تحديد وإدارة مخاطر السلامة الجوية له أهمية قصوى لتحقيق مزيد من التحسينات في السلامة الجوية.

وإذ تلاحظ بشعور من الرضا أن خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية كما أعدها الشركاء الرئيسيون في صناعة الطيران بوصفهم "المجموعة الاستراتيجية للسلامة في صناعة الطيران" مع الإيكاو والتي تشكل الأساس للخطة العالمية للسلامة الجوية.

وإذ تلاحظ النية في تطبيق الخطة العالمية للسلامة الجوية بشكل مستمر كأداة لتحسين السلامة الجوية من خلال التركيز على الإجراءات عندما تكون الحاجة ماسة لها.

وإذ تأخذ علماً بالاستراتيجية الموحدة التي وضعتها الإيكاو لمعالجة أوجه القصور المتعلقة بالسلامة.

وإذ تلاحظ قبول المجلس في ١٨ يوليو ٢٠٠٧ للخطة العالمية للسلامة الجوية المعدلة.

تقرر ما يلي:

١- **تشدد** على الحاجة إلى خفض عدد ومعدلات الحوادث المميتة في عمليات النقل الجوي في جميع أنحاء العالم وبوجه خاص في الأقاليم التي تشهد معدلات أعلى بكثير من المتوسط العالمي.

٢- **تحث** الدول المتعاقدة وصناعة الطيران على تطبيق الخطة العالمية للسلامة الجوية وخريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية وأهدافها وتنفيذ منهجيتها في شراكة مع جميع الجهات المعنية لخفض عدد ومعدلات حوادث الطائرات.

٣- **تحث** الدول المتعاقدة على إظهار الرغبة السياسية اللازمة لاتخاذ الإجراءات العلاجية لمعالجة مواطن الضعف بما في ذلك تلك التي تحددها عمليات تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية ومن خلال تطبيق منهجيات الخطة العالمية للسلامة الجوية وعمليات التخطيط الإقليمي للإيكاو.

٤- **تحث** الدول المتعاقدة على تعزيز الإطار العالمي للسلامة الجوية من خلال:

(أ) تبادل المعلومات الملائمة المرتبطة بالسلامة الجوية بين البلدان وجميع الجهات المعنية بالطيران والجمهور.

(ب) التنفيذ العاجل لنظم إدارة السلامة الجوية في كل صناعة الطيران لاستكمال الإطار التنظيمي الحالي.

(ج) الترويج لتقافة عادلة من خلال إيجاد بيئة يتم فيها تشجيع وتيسير الإبلاغ وتبادل المعلومات وتُتخذ ضمنها الإجراءات الوقائية في حينها عندما يتم الإبلاغ عن الثغرات الموجودة.

(د) إبلاغ الإيكاو عن البيانات المتعلقة بالحوادث والوقائع المطلوبة.

٥- **تحث** الدول على القيام على نحو كامل بمراقبة السلامة الجوية لدى مشغليها للامتثال الكامل للقواعد والتوصيات الدولية المطبقة، والتأكد أن المشغلين الأجانب الذي يطيرون فوق أراضيها يخضعون للمراقبة الكافية من دولتهم واتخاذ الإجراءات الملائمة عند الضرورة للحفاظ على السلامة الجوية.

٦- تحث الدول على وضع حلول مستدامة تتعلق بالسلامة الجوية من أجل الممارسة الكاملة لمسؤولياتها في مجال مراقبة السلامة. ويمكن تحقيق ذلك من خلال استخدام الموارد الداخلية و/أو الخارجية من قبيل المنظمات الإقليمية وشبه الإقليمية المعنية بمراقبة السلامة الجوية وكذلك خبرة الدول الأخرى.

٧- تحث الدول المتعاقدة وصناعة الطيران ومؤسسات التمويل على تقديم الدعم اللازم للتنفيذ المنسق لخطة الأيكاو العالمية للسلامة الجوية لتفادي ازدواجية الجهود.

المرفق (ب)

الخطة العالمية للملاحة الجوية

إن الجمعية العمومية:

لما كان تعزيز كفاءة عمليات الطيران الجوي يشكل عنصراً أساسياً في أهداف الأيكاو الاستراتيجية. وأن اعتمدت القرار ٣٥-١٥، وهو بيان موحد بسياسات الأيكاو وممارساتها المستمرة لوضع نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية العالمية. وأن لاحظت قبول المجلس في ٣٠/١١/٢٠٠٦ للنسخة الجديدة من الخطة العالمية للملاحة الجوية.

تقرر ما يلي:

- ١- تدعو الدول والمجموعات الإقليمية المعنية بالتخطيط والتنفيذ وصناعة الطيران لاستخدام الإرشادات الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية للتخطيط للأنشطة وتنفيذها.
- ٢- تحث الدول المتعاقدة وصناعة الطيران ومؤسسات التمويل على توفير الدعم اللازم للتنفيذ المنسق للخطة العالمية للملاحة الجوية لتفادي ازدواجية الجهود.
- ٣- تكلف المجلس بضمان تحديث الخطة العالمية للملاحة الجوية بشكل مستمر في ضوء التطورات التشغيلية والفنية الأخرى، وذلك بالتعاون الوثيق مع الدول والجهات المعنية الأخرى.
- ٤- تحث المجلس على تيسير عمليات الإعداد ورصد التنفيذ بالنسبة للخطط الإقليمية وشبه الإقليمية والوطنية على أساس الخطة العالمية للملاحة الجوية.

القرار ٣٦-٨: عدم إنشاء بعض سجلات الحوادث والوقائع

إن الجمعية العمومية،

لما كان الغرض الرئيسي للمنظمة هو ضمان سلامة الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم. ولما كان من الضروري التسليم بأن الغرض من التحقيق في الحوادث والوقائع ليس إلقاء اللوم أو تحميل المسؤولية.

وإن تدرك ضرورة إتاحة جميع المعلومات ذات الصلة لمحققي الحوادث لتسهيل تحديد أسباب الحوادث والوقائع بما يتيح اتخاذ الإجراءات الوقائية.

وإن تدرك أن منع وقوع الحوادث أمر ضروري للمحافظة على الثقة المستمرة في النقل الجوي.

وإن تدرك أن انتباه الجمهور سيظل مركزا على إجراءات التحقيق التي تجريها الدولة، بما في ذلك طلبات الاطلاع على سجلات الحوادث والوقائع.

وإن تدرك أن حماية بعض سجلات الحوادث والوقائع من الاستخدام غير اللائق أمر ضروري لضمان التوفير المستمر لجميع المعلومات ذات الصلة لمحققي الحوادث في المستقبل.

وإن تدرك أن التدابير المتخذة حتى الآن لضمان حماية بعض سجلات الحوادث والوقائع قد لا تكون كافية، ومع الإحاطة علما بإصدار الايكاو لإرشادات قانونية لمساعدة الدول في هذا الصدد.

تقرر ما يلي:

١- **تحث** الدول المتعاقدة على مراجعة قوانينها ولوائحها وسياساتها الرامية إلى حماية بعض سجلات الحوادث والوقائع وعلى تعديلها حسب الاقتضاء لإزالة العوائق التي تعرقل عمليات التحقيق في الحوادث والوقائع، وذلك امتثالا للفقرة ٥-١٢ من الملحق الثالث عشر، مع مراعاة الإرشادات القانونية لحماية المعلومات المستمدة من نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة التي أصدرتها الايكاو بالصيغة الواردة في الإضافة هـ) بالملحق الثالث عشر.

٢- **تكلف** المجلس بأن يقدم تقريرا مرحليا عن هذه المسألة الى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية.

٣- **تعلم** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٣-١٧.

القرار ٣٦-٩: حماية المعلومات المستمدة من نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة من أجل تحسين سلامة الطيران

إن الجمعية العمومية،

لما كان الهدف الأساسي للمنظمة مازال متمثلا في تأمين سلامة الطيران المدني الدولي في العالم أجمع.

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

وإن تدرك أن حماية معلومات السلامة من الاستعمال غير الملائم أمر ضروري لضمان استمرار توافر معلومات السلامة واتخاذ التدابير الوقائية السليمة في الوقت المناسب.

وإن يساورها القلق إزاء الاتجاه نحو استعمال معلومات السلامة لفرض الجزاءات وإجراءات الإنفاذ وقبول هذه المعلومات كأدلة في الإجراءات القضائية.

وإن تلاحظ أهمية وجود بيئة متوازنة لا تُفرض فيها الجزاءات نتيجة للإجراءات التي اتخذها الموظفون التشغيليون والتي تتناسب مع خبرتهم وتدريبهم ولكن تُفرض عندما يتعذر التسامح في حالة الإهمال الجسيم أو الانتهاكات المتعمدة.

وإن تعي أن استخدام معلومات السلامة لأغراض غير أغراض السلامة قد يعيق توفير هذه المعلومات بما يؤثر تأثيراً ضاراً على السلامة الجوية.

وإن تعتبر من الضروري تحقيق التوازن بين الحاجة إلى حماية معلومات السلامة والحاجة إلى إقامة العدل على النحو السليم.

وإن تدرك أن التقدم التكنولوجي قد جعل من الممكن إنشاء نظم جديدة لجمع بيانات السلامة ومعالجتها وتبادلها، مما نتج عنه ظهور مصادر متعددة لمعلومات السلامة تعد ضرورية لتحسين السلامة الجوية.

وإن تلاحظ أن القوانين الدولية الحالية، بالإضافة إلى القوانين والقواعد الوطنية في كثير من الدول، قد لا تعالج بشكل واف طريقة حماية معلومات السلامة من الاستخدام غير المناسب.

وإن تلاحظ قيام الايكاو بإصدار مواد إرشادية قانونية تهدف إلى مساعدة الدول على سن قوانين ولوائح وطنية لحماية المعلومات المستمدة من نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة بما يسمح بإقامة العدل على النحو السليم.

تقرر ما يلي:

١- **تحث** كل الدول المتعاقدة على أن تفحص تشريعها الحالي وأن تعدل حسب الضرورة أو تسن القوانين واللوائح لحماية المعلومات المستمدة من جميع نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة، وذلك بالاستناد بقدر الإمكان إلى الإرشادات القانونية الصادرة عن الايكاو بالصيغة الواردة في الإضافة هـ) بالملحق الثالث عشر.

٢- **تحث** المجلس على التعاون مع الدول المتعاقدة والمنظمات الدولية المختصة على إعداد وتنفيذ إرشادات تدعم إنشاء نظم فعالة للإبلاغ بشأن السلامة وإيجاد بيئة متوازنة يمكن فيها الاطلاع بسهولة على المعلومات القيمة المستمدة من كل نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة ذات الصلة مع احترام مبادئ إقامة العدل وحرية المعلومات.

٣- **تكلف** المجلس بأن يقدم إلى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية تقريراً عن التقدم المحرز في هذه المسألة.

٤- **تعين** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٥-١٧.

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 الايكاو لأغراض منع الحوادث.

ولما كانت الجهود المبذولة لتنفيذ اللوائح التنظيمية غير كافية في حد ذاتها لخفض معدل الحوادث.

وإن تلاحظ استمرار وقوع أنواع متكررة من الحوادث في عمليات النقل الجوي في مختلف أنحاء العالم.

وإن تدرك أنه من المتوقع حدوث زيادة كبيرة في حجم عمليات النقل الجوي خلال السنوات القادمة.
وإن تدرك أن الاتجاه الثابت نسبيا في معدل الحوادث خلال بضع السنوات الماضية قد يؤدي مع الزيادة المتوقعة في العمليات الى حدوث زيادة في عدد الحوادث السنوية.

وإن 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 الى المزيد من الخفض في عدد الحوادث ومعدل الحوادث في مختلف أنحاء العالم.

وإن تدرك أن النظم المفتوحة لتحقيق السلامة تعتمد على مبادئ الإجراءات غير العقابية وضمانات السرية.
وإن تدرك أن عددا من الدول قد وضع إجراءات غير عقابية لمنع وقوع الحوادث إضافة الى برامجها التنظيمية الخاصة بالسلامة الجوية.

وإن تدرك أن تقاسم معلومات السلامة المستمدة من نظم التحقيق في السلامة تعتمد على احترام جميع الدول للمبادئ غير العقابية وضمانات السرية التي يستند اليها الحصول على تلك المعلومات.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تطلب** الى الدول المتعاقدة أن تؤكد من جديد التزامها بسلامة الطيران المدني.
- ٢- **تحث** الدول المتعاقدة، في امتثالها لأحكام الملحق الثالث عشر لاتفاقية الطيران المدني الدولي، على أن تتخذ إجراء فوريا 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 وإيكالو 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 ٣٦-١١: الكفاءة في اللغة الانجليزية المستخدمة في الاتصالات الهاتفية اللاسلكية

لما كانت الايكاو قد وضعت لمنع وقوع الحوادث أحكاما للكفاءة اللغوية لضمان كفاءة مسؤولي الحركة الجوية والطيارين واستخدام وفهم اللغة الانجليزية في اتصالات الهاتف اللاسلكي، تشمل شروط وجوب توفر اللغة الانجليزية بناء على الطلب في جميع المحطات الأرضية التي تخدم مطارات ومسارات جوية معينة تستخدمها الخطوط الجوية الدولية.

وإن تدرك أن أحكام الكفاءة اللغوية تعزز الشرط الذي وضعته الايكاو باستخدام مصطلحات قياسية في جميع الحالات التي حددت لها.

وإن تدرك أن الدول المتعاقدة قد بذلت جهودا كبيرة للامتثال لشروط أحكام الكفاءة اللغوية بحلول ٢٠٠٨/٣/٥.

وإن تدرك أن بعض الدول المتعاقدة تواجه صعوبات جمة في تنفيذ شروط الكفاءة اللغوية بما في ذلك إنشاء قدرات التدريب والاختبار اللغوية.

وإن تدرك أن بعض الدول المتعاقدة ستحتاج إلى وقت إضافي لتنفيذ أحكام الكفاءة اللغوية بعد تاريخ التطبيق.

وإن تدرك أنه بموجب المادة الثامنة والثلاثين من اتفاقية شيكاغو، يتعين على أي دولة متعاقدة ترى أنه يتعذر عليها عمليا الامتثال في كل الوجوه لأي من القواعد القياسية أو الإجراءات الدولية، أن تبلغ فوراً منظمة الطيران المدني الدولي بذلك.

ولما كان بموجب المادة التاسعة والثلاثين ب) من اتفاقية شيكاغو، يتعين على أي شخص لديه رخصة ولكنه لا يستوفي تماما الشروط المفروضة في القاعدة القياسية الدولية فيما يتعلق بدرجة الرخصة أو الشهادة التي يحملها، أن يدون على رخصته أو في ملحق لها بيانا كاملا 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- **تحث** الدول المتعاقدة على استعمال مصطلحات الايكاو القياسية في جميع الحالات التي حددت لها.
- ٢- **توجه** المجلس إلى دعم الدول المتعاقدة في تنفيذها لشروط الكفاءة اللغوية وذلك بوضع معايير متسقة عالميا للاختبارات اللغوية.
- ٣- **تحث** الدول المتعاقدة التي ليست في وضع يسمح لها بالامتثال لشروط الكفاءة اللغوية في تاريخ التطبيق على أن تنشر على موقع الايكاو على الانترنت خططها لتنفيذ الكفاءة اللغوية بما في ذلك التدابير الانتقالية لتقليل المخاطر، حسب الاقتضاء، للطيارين ومراقبي الحركة الجوية ومشغلي المحطات الجوية المعنيين بالعمليات الدولية، بالصورة المبينة وفقا لأساليب العمل المرتبطة بها الواردة أدناه والمواد الإرشادية الصادرة عن الايكاو.

- ٤- **توجه** المجلس إلى تقديم الإرشادات إلى الدول حول إعداد خطط تنفيذية، تشمل تفسيراً لتدابير تقليل المخاطر بحيث تمكن الدول المتعاقدة من نشر خططها في أقرب وقت ممكن عملياً، ولكن قبل تاريخ ٢٠٠٨/٣/٥.
- ٥- **تحث** الدول المتعاقدة على التنازل عن شرط السماح بموجب المادة الأربعين من اتفاقية شيكاغو، في المجال الجوي الواقع ضمن نطاق ولايتها للطيارين الذين لم يفوا بعد بشروط الكفاءة اللغوية الصادرة عن الايكاو لمدة لا تتجاوز ثلاث سنوات بعد تاريخ التطبيق وهو ٢٠٠٨/٣/٥، شريطة أن تكون الدول التي أصدرت إجازاتهم أو اعتبرتها سارية المفعول قد جعلت خططها التنفيذية متاحة لجميع الدول المتعاقدة الأخرى.
- ٦- **تحث** الدول المتعاقدة على عدم تقييد مشغليها، الذين يقومون بعمليات طيران تجاري أو عام، بشأن الدخول في المجال الجوي الواقع ضمن نطاق ولاية أو مسؤولية دول أخرى لا يفي مراقبو الحركة الجوية أو مشغلو محطات الراديو فيها بعد بشروط الكفاءة اللغوية، وذلك لفترة لا تتجاوز ثلاث سنوات بعد تاريخ التطبيق وهو ٢٠٠٨/٥/٣، شريطة أن تتيح تلك الدول خططها التنفيذية لجميع الدول المتعاقدة الأخرى.
- ٧- **تحث** الدول المتعاقدة على توفير البيانات المتعلقة بمستويات تنفيذها لشروط الكفاءة اللغوية عندما تطلبها الايكاو.
- ٨- **تكلف** المجلس بأن يقدم إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية تقريراً بخصوص تنفيذ شروط الايكاو للكفاءة اللغوية.
- ٩- **تعلم** أن هذا القرار يحل محل قرار الجمعية العمومية رقم ٣٢-١٦.

أساليب العمل ذات الصلة

- ينبغي للدول المتعاقدة التي يتعذر عليها الوفاء بشروط الكفاءة اللغوية بحلول ٢٠٠٨/٣/٥ القيام بما يلي:
- ١- وضع خطط تنفيذية لشروط الكفاءة اللغوية تشمل ما يلي:
- (أ) خطأ زمنياً لاعتماد شروط الكفاءة اللغوية في قواعدها الوطنية.
- (ب) خطأ زمنياً لإنشاء قدرات التدريب والتقييم اللغوية.
- (ج) وصفاً لنظام تحديد الأولويات على أساس المخاطر فيما بين التدابير الانتقالية الواجب وضعها حتى يتحقق الامتثال الكامل لشروط الكفاءة اللغوية.
- (د) إجراءات اعتماد الرخص للدلالة على مستوى الكفاءة اللغوية لحاملها.
- (هـ) تعيين جهة اتصال وطنية للخطة التنفيذية بالنسبة للكفاءة في اللغة الانجليزية.
- ٢- جعل خططها التنفيذية في مجال الكفاءة اللغوية متوفرة لجميع الدول المتعاقدة الأخرى وذلك بنشرها على موقع الايكاو على الانترنت في أقرب وقت ممكن عملياً، ولكن قبل تاريخ ٢٠٠٨/٣/٥.

٣- إبلاغ الايكاو بالاختلافات عن القواعد والتوصيات الخاصة بالكفاءة اللغوية.

٤- نشر الاختلافات عن شروط الكفاءة اللغوية بخصوص تقديم خدمات الملاحة الجوية في أدلة الطيران الصادرة عنها.

القرار ٣٦-١٢: استبدال الهالون

لما كانت الهالونات تسهم في تغير المناخ وهناك اتفاق عالمي على عدم إنتاجها بسبب موادها الكيميائية التي تستنفذ الأوزون وكانت تستخدم كعامل لإطفاء الحرائق في طائرات النقل التجاري على مدار ٤٥ سنة؛

وإدراكا لضرورة إنجاز الكثير من العمل بسبب انخفاض إمدادات الهالون المتاحة وازدياد الشواغل لدى الدوائر البيئية بسبب عدم إحراز تقدم جوهري في مجال الطيران؛

وإدراكا لقيام الفريق العامل المعني بحماية أجهزة الطائرات من الحرائق بإعداد قاعدة الحد الأدنى للأداء لكل تطبيق من تطبيقات الهالون بمشاركة من الصناعة والسلطات التنظيمية؛

وإدراكا لوجود شروط صارمة لكل تطبيق من تطبيقات الهالون، في مجال الطائرات على وجه التحديد، يجب تليتها قبل تنفيذ عملية الاستبدال؛

وإدراكا لغياب التقدم الحقيقي في إيجاد بدائل الهالون المستخدم في مقصورة البضائع كونها أكبر تطبيقات استخدام عوامل الإطفاء، بينما حدث تقدم في تطوير بدائل له تستخدم في جوانب عديدة في تشغيل الطائرات؛

وإدراكا لضرورة أن تعتمد أي استراتيجية لبدائل الهالون على البدائل التي لا تشكل خطرا غير مقبول على البيئة أو الصحة عند مقارنتها بالهالونات التي تحل محلها.

فإن الجمعية العمومية:

١- توافق على الحاجة الملحة الى تطوير وتطبيق بدائل الهالونات في مجال الطيران المدني.

٢- تحث الدول على إبلاغ مصنعي الطائرات وشركات الطيران وموردي المواد الكيميائية وشركات معدات إطفاء الحرائق بإحراز تقدم سريع نحو تطبيق بدائل الهالونات في المحركات ووحدات الطاقة المساعدة وأجهزة الإطفاء المحمولة والمراحيض وأن تدرس بدائل إضافية للهالونات تستخدم في المحركات ووحدات الطاقة المساعدة ومقصورات البضائع.

٣- تطلب الى المجلس أن يدرس وضع التزام يسري في سنة ٢٠١١ باستبدال استخدام الهالون في كل من:

— مراحيض الطائرات الجديدة.

— المراحيض وأجهزة الإطفاء المحمولة والمحركات ووحدات الطاقة المساعدة للطائرات التي يتم التقدم بطلب جديد للحصول على ترخيص لطرزها.

٤- **تطلب** الى المجلس أن يدرس وضع التزام يسري في سنة ٢٠١٤ باستبدال الهالون في أجهزة الإطفاء المحمولة للطائرات الجديدة.

٥- تشجع الايكاو على مواصلة التعاون مع الفريق العامل الدولي المعني بحماية أجهزة الطائرات من الحرائق وأمانة الأوزون لدى برنامج الأمم المتحدة للبيئة من خلال اللجنة الفنية لبدائل الهالونات التابعة لفريق الخبراء المعني بالتقييم التكنولوجي والاقتصادي بشأن موضوع بدائل الهالونات في الطيران المدني.

٦- **أن تقر** قيام المجلس بتقديم تقرير للدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية بشأن التقدم المحرز في شأن بدائل الهالونات في الطيران المدني.

القرار ٣٦-١٣: البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة وممارساتها التي تخص الملاحة 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 ٣٥-١٤ بمرفقاته (أ) إلى (خ) بأكملها، بياناً بالسياسات المستمرة وأساليب العمل في مجال الملاحة الجوية على وجه التحديد كما كانت عند نهاية الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية.

ولما كانت الجمعية العمومية قد استعرضت اقتراحات المجلس بتعديل بيان السياسات المستمرة وأساليب العمل الوارد في القرار ٣٥-١٤ ومرفقاته (أ) إلى (خ) بأكملها، وعدلت هذا البيان لمراعاة القرارات التي اتخذت في أثناء الدورة السادسة والثلاثين.

ولما كان البيان الحالي يحل محل بيان السياسات المستمرة الوارد في القرار ٣٥-١٤.

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 السادسة والثلاثين للجمعية العمومية.

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

٢- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٥-١٤ وجميع مرفقاته (أ) إلى (خ).

المرفق (أ)

صياغة القواعد والتوصيات الدولية

وإجراءات خدمات الملاحة الجوية

لما كانت المادة ٣٧ من اتفاقية الطيران المدني الدولي قد تطلبت من المنظمة أن تصدر وتعديل القواعد والتوصيات والإجراءات الدولية، وتحدد الغرض من ذلك العمل والأمور التي يتناولها، ولم كانت المواد ٣٨ و٥٤ و٥٧ و٩٠ من تلك الاتفاقية تتضمن أحكاماً إضافية في هذا الصدد.

ولما كانت الجمعية العمومية قد استصوبت وضع سياسات معينة لاتباعها في الامتثال لهذه الأحكام من الاتفاقية.

ولما كان مصطلح "القاعدة القياسية" ومصطلح "توصية" يعينان ما يلي:

(أ) **القاعدة القياسية** — أي حكم يحدد الخصائص المادية أو التكوين أو المعدات أو الأداء أو العاملين أو الإجراءات ويعتبر تطبيقه بشكل موحد أمراً ضرورياً لسلامة أو انتظام أو كفاءة الملاحة الجوية الدولية، والتزمت الدول المتعاقدة بالتقيد بها بموجب اتفاقية شيكاغو. وفي حالة استحالة التقيد به يصبح إبلاغ المجلس بذلك إجبارياً بمقتضى المادة ٣٨ من الاتفاقية.

(ب) **التوصية** — أي نص يحدد الخصائص المادية أو التكوين أو المعدات أو الأداء أو العاملين أو الإجراءات، ويعتبر تطبيقه بشكل موحد أمراً مستصوباً لسلامة أو انتظام أو كفاءة الملاحة الجوية الدولية، وتحاول الدول المتعاقدة التقيد به بموجب اتفاقية شيكاغو.

فإن الجمعية العمومية تقر ما يلي:

١- يجب أن تعدل حسب الاقتضاء القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية كي تواكب تغير الاحتياجات والتقنيات وتصيح — ضمن جملة أمور — أساساً سليماً للتخطيط الإقليمي وتوفير التجهيزات والخدمات.

٢- يجب توفير قدر عالٍ من الاستقرار في القواعد والتوصيات لتمكين الدول المتعاقدة من المحافظة على استقرار تنظيماتها الوطنية، وذلك دون الإخلال بأحكام الفقرة السابقة. ولهذه الغاية يجب أن تقتصر التعديلات على ما يهم السلامة والانتظام والكفاءة دون إدخال تعديلات على أسلوب التحرير ما لم تكن ضرورية.

٣- تصاغ القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها وإجراءات خدمات الملاحة الجوية 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 مستويات السلامة المطلوبة والكفاءة. ويجب بالقرن الممكن أن توضع في وثائق منفصلة المواصفات الفنية الداعمة، عند وضعها من قبل الإيكاو.

٤- ينبغي للإيكاو لدى إعدادها للقواعد والتوصيات الدولية والإجراءات والمواد الإرشادية أن تعتمد إلى أقصى حد ملائم على أعمال الهيئات الأخرى المكلفة بوضع القواعد بشرط التحقق من صحتها واعتمادها على النحو الوافي. ويمكن أن يعتبر المجلس المواد التي تصدرها تلك الهيئات الأخرى المعنية بوضع القواعد مواد مناسبة، وينبغي في تلك الحالة الإشارة إليها في وثائق الإيكاو.

٥- في حدود مقتضيات السلامة والانتظام يجب أن تكون القواعد 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.

٦- يجب أن يستشير المجلس الدول المتعاقدة بشأن اقتراحات تعديل القواعد والتوصيات الدولية 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، وذلك بشرط التحقق من صحتها واعتمادها على النحو الوافي. ومع ذلك يجب توفير هذه المواد للدول بناء على طلبها.

٧- يجب أن تحدد تواريخ بدء سريان تعديلات القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية بما يتيح للدول المتعاقدة مهلة كافية لتنفيذها.

٨- يجب أن تكون تواريخ بدء سريان تعديلات الملاحق وإجراءات خدمات الملاحة الجوية محددة بطريقة لا تضطر الدول المتعاقدة إلى تعديل نظمها الوطنية أكثر من مرتين في كل سنة تقويمية، ما لم تفرض الظروف الاستثنائية غير ذلك. ويتعين حسب الإمكان عند تطبيق ما سبق ألا يعدل الملحق أو وثيقة إجراءات خدمات الملاحة الجوية أكثر من مرة واحدة في السنة التقويمية.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

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 الإيكاو التي تتضمن القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والأحكام الأخرى ذات الصلة، وبصفة خاصة للمنظم 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 ومعالجة ونشر المواصفات الفنية.

٢- ينبغي للدول المتعاقدة 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 فسحة من الوقت قدرها ثلاثة أشهر على الأقل. وينبغي منح الدول المتعاقدة مهلة قدرها ثلاثين يوماً على الأقل للإبلاغ بعزمها على إقرار أو اعتماد أي مواد تفصيلية لم يتم التشاور معها بشأنها.

٣- ينبغي إعطاء الدول المتعاقدة فسحة من الوقت مدتها ثلاثة أشهر كاملة للتبليغ عن عدم 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 في تطبيق أحكام الفقرة ٨ أعلاه، ألا تقل الفترة الفاصلة بين كل موعد مقرر وآخر يليه للتطبيق المشترك لتعديلات الملاحق وإجراءات خدمات الملاحة الجوية عن ستة أشهر.

المرفق (ب)

اجتماعات الملاحة الجوية العالمية

لما كان عقد اجتماعات الملاحة الجوية العالمية وظيفتها مهمة من وظائف المنظمة، ويقتضي من الدول المتعاقدة والمنظمة 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 المتعاقدة وعلى المنظمة.

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

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

- ٢- ألا تعقد هذه الاجتماعات ما لم يسوغها عدد وأهمية المشكلات التي ستبحث وما لم تظهر امكانية التوصل الى قرار بناء بشأنها، ولا بأس من مطالبة الاجتماعات التي تعقد على هذا الأساس بأن تجري مناقشات استطلاعية حول الأمور التي لم تتضح الى الدرجة التي تسمح باتخاذ قرار محدد بشأنها.
- ٣- يجب تنظيم هذه الاجتماعات بحيث تكون ملائمة على أفضل وجه لأداء المهمة الموكولة اليها 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 شهرا على الأقل بين أي اجتماعين متتاليين يعالجان بإسهاب نفس التخصص الفني، ما لم تقتض الظروف الاستثنائية خلاف ذلك.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- قبل أن يقرر المجلس إحالة أي موضوع الى اجتماع عالمي، ينبغي له أن يحدد ما اذا كان في المستطاع معالجة ذلك الموضوع إما بالمراسلات مع الدول وإما باستخدام فرق الخبراء أو مجموعات الدراسة المعنية بالملاحة الجوية اذا 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 اليها الاجتماع. وعندما تتضمن أعمال الاجتماع أكثر من تخصص فني واحد، ينبغي الحرص على الاستعانة بأقل عدد ممكن من أنواع الخبرات دون الإخلال بالكفاءة.
- ٣- تسهيلا لمشاركة كل الدول المتعاقدة، ينبغي أن يضع المجلس خطة لبرامج الاجتماعات من شأنها أن تختصر الى أدنى حد ممكن فترة استبقاء الموظفين الفنيين الذين توفدهم الدول، وذلك دون الإخلال بكفاءة الاجتماع.
- ٤- ينبغي أن تكون مدة الاجتماع كافية لبحث جميع بنود جدول الأعمال، والنظر في تقرير الاجتماع المحرر بلغات عمله والموافقة على التقرير. وبعد الاجتماع تقوم الأمانة العامة بإدخال التعديلات الصياغية الطفيفة على تقرير الاجتماع وبتصحيح ما قد يكون فيه من أخطاء مطبعية.
- ٥- ينبغي إرسال جدول الأعمال المعتمد ومستنداته الرئيسية بطريق الجو عادة، على أن يرسل جدول الأعمال قبل عشرة أشهر على الأقل من موعد عقد الاجتماع، وترسل المستندات قبل ثلاثة أشهر على الأقل من ذلك الموعد، أما بقية الوثائق فترسل بأسرع ما يمكن.

المرفق (ج)

فرق الخبراء التابعة للجنة الملاحة الجوية

- حيث أن فرق خبراء لجنة الملاحة الجوية أثبتت أنها أداة قيمة للإسراع بحل المشكلات الفنية المتخصصة.
- وحيث أن من الضروري ضمان الحصول على أقصى قدر من الفائدة من فرق خبراء الملاحة الجوية دون الإفراط بلا داع في إلقاء أي عبء على الدول المتعاقدة أو على المنظمة.

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- يجب أن تشكل فرق خبراء لجنة الملاحة الجوية عندما يكون من الضروري التقدم في حل المشكلات الفنية المتخصصة التي لا يمكن للجنة الملاحة الجوية أن تحلها حلا ملائما أو سريعا من خلال الأجهزة الأخرى القائمة.
- ٢- يجب أن تكون اختصاصات وبرامج عمل هذه الفرق مناسبة لأغراض خطة أعمال الإيكاو، وأن تكون واضحة ومحددة مع وضع مهلة زمنية ويجب الالتزام بها.
- ٣- يجب استعراض التقدم الذي تحرزته فرق لجنة الملاحة الجوية استعراضا دوريا، ويجب إنهاء عمل الفرق بمجرد انجاز المهمة الموكولة إليها. ولا يسمح بالإبقاء على أي فريق لفترة تزيد على أربع سنوات ما لم تر لجنة الملاحة الجوية مبررا لهذا الاستمرار.
- ٤- يجب أن تكون أنشطة فريق خبراء لجنة الملاحة الجوية موجهة قدر الإمكان نحو النهج القائم على الأداء خلال إعداد القواعد والتوصيات الدولية.

الإجراء المتصل بهذا القرار

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

المرفق (د)

تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية

حيث أن المادة ٣٧ من اتفاقية الطيران المدني الدولي تطلب من كل دولة متعاقدة أن تتعاون لتحقيق أعلى درجة ممكنة من التوحيد في القواعد والتوصيات التي تخص كل المسائل التي يؤدي توحيدها إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها.

وحيث أن الدولة المتعاقدة التي لا تستطيع الالتزام بأي قاعدة دولية أو بأي إجراء دولي، وترى من الضروري اتباع نظم أو أساليب تختلف عنها، ملزمة طبقا للمادة ٣٨ من اتفاقية شيكاغو بأن ترسل إخطارا بذلك على الفور إلى الإيكاو.

وحيث أن من الأهمية بمكان أن تستخدم المنظمة كافة الوسائل المتاحة لتشجيع الدول المتعاقدة ومساعدتها على التغلب على المصاعب التي تعترض تنفيذها للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية.

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- يجب تشجيع الدول المتعاقدة ومساعدتها بكل الوسائل المتاحة على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية.
- ٢- يجب أن يرصد المجلس الاختلافات القائمة بين قواعد وممارسات الدول المتعاقدة والقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، وذلك بهدف التشجيع على إزالة الاختلافات لصالح سلامة وانتظام الملاحة الجوية الدولية، وإزالة الاختلافات المنافية لأهداف القواعد الدولية.
- ٣- يجب أن يقوم المجلس بتحليل السبب الرئيسي وراء عدم التنفيذ واتخاذ الإجراءات الملائمة.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ينبغي للمجلس، وهو يشجع ويساعد الدول المتعاقدة على تطبيق القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، أن يستعين بكل الوسائل المتاحة، بما في ذلك موارد المقر الرئيسي وموارد مكاتب الإيكاو الإقليمية وموارد برنامج الأمم المتحدة الإنمائي.
- ٢- ينبغي للدول المتعاقدة أن تواصل جهودها، بل وأن تكتفها حسب الاقتضاء، لتطبيق في منشأتها التشغيلية أساليب عمل وإجراءات تتفق مع القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، وفي هذا الصدد ينبغي للدول المتعاقدة أن تبحث إمكانية تعديل إجراءاتها الداخلية لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية حتى تصبح الإجراءات أسهل أو أبسط أو أكثر فاعلية.
- ٣- ينبغي للمجلس أن يحث الدول المتعاقدة على إخطار المنظمة بأي اختلافات موجودة بين نظمها وممارساتها الوطنية وأحكام القواعد والتوصيات الدولية، وكذلك بالتواريخ التي ستلتزم فيها بتلك الأحكام. وينبغي للدول المتعاقدة التي تجد نفسها غير قادرة على الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية أن تخطر الإيكاو بسبب عدم تنفيذها لها، بما في ذلك أي لوائح وممارسات وطنية مطبقة تختلف من حيث الشكل أو المبدأ. وينبغي أن تنشر بسرعة الإخطارات التي تبين وجه الاختلاف عن القواعد القياسية والتوصيات الدولية عقب تسلمها من الدول، على أن يكون هذا النشر على صورة إضافات بالملاحق ذات الصلة بالموضوع. وينبغي أن يطلب إلى الدول المتعاقدة أن تنشر في أدلة طيرانها أي اختلافات هامة عن القواعد القياسية والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية.
- ٤- ينبغي للمجلس، في رصده للاختلافات القائمة عن القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية أن يطلب تقارير من الدول المتعاقدة التي لم تخطر المنظمة بتنفيذها لهذه القواعد والتوصيات ومن الدول التي أرسلت إخطارا غير كامل. كذلك ينبغي للمجلس أن يطلب من الدول المتعاقدة، التي لم تنشر في أدلة طيرانها معلومات عن تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية أن تبادر إلى نشرها.

المرفق (هـ)

الأدلة الفنية والكتب الدورية الصادرة عن المنظمة

- حيث أن** الإرشادات الفنية الحديثة التي تقدم من خلال المنظمة تشكل مساعدة قيمة للغاية للهيئات في التخطيط لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والخطط الإقليمية.
- وحيث أنه** من المهم أيضا نشر الإرشادات الفنية لتدريب العاملين وتحديث معلومات موظفي التشغيل لمواكبة التطورات التكنولوجية وتحسين نوعية الخدمة والارتقاء بمستوى السلامة في العمليات الجوية.
- وحيث أنه** لا توجد على الصعيد الدولي سبيل لتوفير هذه الإرشادات غير الإيكاو.
- وحيث أن** التحديث المستمر لأدلة الإيكاو، وإصدار أدلة وكتب دورية جديدة حسب الاقتضاء، يشكلان مهمة ضخمة يلزمها عاملون فنيون وإداريون وتنطوي على أولويات متضاربة وتتطلب تدابير خاصة لتنظيم قدرة العمل في أمانة المنظمة وتنظيم أساليب النشر.

فإن الجمعية العمومية تقرر إعطاء الأولوية لاستمرار تحديث محتويات الأدلة الفنية الصادرة عن الإيكاو، ووضع المواد الإرشادية الإضافية التي يقتضيها التقدم التكنولوجي لكي تتبعها الدول المتعاقدة في تنفيذها للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، وفي التخطيط لتنفيذ التجهيزات والخدمات.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ينبغي للمجلس أن يستعرض باستمرار برنامج الأدلة الفنية والكتب الدورية التي تصدرها المنظمة، وذلك ضماناً لإدراج القدر الوافي من الإرشادات اللازمة لكل المجالات الفنية المناسبة، أخذاً في الاعتبار الحاجة إلى إدخال مزيد من التحسينات على مستويات السلامة الحالية.
- ٢- ينبغي للمجلس أن يوفر السبل التي تتيح إصدار ونشر ما يلزم من أدلة فنية وكتب دورية دون تأخير كبير ودون المساس بأولويات المطبوعات الروتينية.

المرفق (و)

وحدات القياس

- حيث** أنه ينبغي توحيد وحدات القياس تأميناً لسلامة العمليات الدولية الجوية والأرضية.
- وحيث** أنه من الأهمية بمكان أن يكون النهج الثابت للمنظمة هو استخدام وحدات قياس موحدة في مطبوعات الملاحة الجوية الصادرة عنها.
- وحيث** أن الملحق الخامس باتفاقية شيكاغو ينص في طبعته الرابعة على استخدام نظام موحد لوحدات القياس في عمليات الطيران المدني الدولي الجوية والأرضية، وهو "النظام الدولي للوحدات"، ويسمح باستخدام بعض الوحدات من خارج هذا النظام الدولي استخداماً دائماً واستخدام بعضها الآخر استخداماً مؤقتاً.

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- تشجيع الدول المتعاقدة على أن تجعل نظمها وممارساتها الوطنية متمشية مع أحكام الملحق الخامس بأسرع ما يمكن.
- ٢- أن تكون وحدات القياس في كل مطبوعات الملاحة الجوية الصادرة عن المنظمة هي الوحدات المنصوص عليها في الملحق الخامس باتفاقية شيكاغو بقدر ما تضمن الوحدات الملائمة.

المرفق (ز)

شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الكفاءة

واجازات طواقم قيادة الطائرات

- حيث** أن المادة ٣٣ من اتفاقية شيكاغو لم تحدد صراحة الأغراض المستهدفة من الاعتراف بالشهادات والاجازات.
- وحيث** أنه توجد عدة تفسيرات بشأن وجود أو عدم وجود التزام على الدول المتعاقدة بالاعتراف بالشهادات والاجازات التي أصدرتها أو قررت صلاحيتها دول متعاقدة أخرى إلى أن يبدأ سريان القواعد والتوصيات الدولية على الطائرات المعنية أو الطيارين المعنيين.

وحيث أنه قد تمضي سنوات عديدة قبل أن يبدأ سريان القواعد والتوصيات الدولية على طرز معينة من الطائرات وفئات معينة من الطيارين، وحيث أنه قد يعتبر من الأنسب عدم اصدار قواعد وتوصيات دولية لبعض تلك الطرز أو هذه الفئات.

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

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

المرفق (ح)

التدريب على أعمال الطيران

حيث أن توفير وتشغيل التجهيزات والخدمات الأرضية، وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحة الجوية بصورة مرضية، أمور مرهونة بتوفير مستوى عال من التدريب للعاملين.

وحيث أن الدول المتعاقدة تعاني من صعوبات في هذا الشأن بسبب نقص العاملين المدربين تدريباً وافياً.

وحيث أنه من الضروري بذل جهد خاص لتحقيق مستوى عال من التدريب للعاملين ومساعدة الدول المتعاقدة على اشباع احتياجاتها من التدريب.

وحيث أن حلقات التدريب التي تعقدتها المنظمة تعد وسيلة فعالة تعين على فهم القواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحة الجوية وعلى تطبيق الجميع لها بطريقة موحدة.

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

١- تشجيع الدول المتعاقدة ومساعدتها على تحقيق مستويات عالية من التدريب للعاملين في مجال الطيران، وخصوصاً من يقومون بتوفير وتشغيل خدمات وتجهيزات الملاحة الجوية الدولية. وتحقيقاً لهذه الغاية يجب أن تدرج المنظمة في برنامج عملها العادي برنامجاً تدريبياً متواصلاً يسمى برنامج الايكاو للتدريب في مجال الطيران*.

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

(أ) الدول المتعاقدة هي المسؤولة عن التدريب على أعمال الطيران.

(ب) ينبغي للمنظمة أن تعطي أقصى أولوية لوضع برامج تتعلق بالسلامة الجوية وأمن الطيران.

* ينظم القراران ١٦-٧ و ٢٦-١٦ المساعدة التي تقدمها الايكاو في اطار مشروعات برنامج الأمم المتحدة الانمائي وغيره من البرامج.

- (ج) يجب تشجيع وتيسير تبادل المساعدة فيما بين الدول المتعاقدة لتدريب العاملين في الطيران، ولا سيما على الأمور التي قد يسفر نقص التدريب فيها عن أثر مناوئ لسلامة الملاحة الجوية الدولية أو أمنها أو انتظامها.
- (د) ينبغي للمنظمة أن تقدم المشورة للدول المتعاقدة بشأن الإشراف التشغيلي على التجهيزات التدريبية.
- (هـ) ينبغي ألا تشارك المنظمة في تشغيل التجهيزات التدريبية، بل أن تسدي التشجيع والإرشاد للقائمين على تشغيل هذه التجهيزات.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ينبغي للمجلس أن يضع المواصفات والمواد الإرشادية وأن يعقد الدورات التدريبية وأن يقدم المشورة المباشرة ويتعامل بالتشاور المباشر بما يساعد الدول المتعاقدة على اجراء ما يلي:
- (أ) توحيد مناهج وأساليب ومحتوي الدورات التدريبية حسب الامكان، ووضع الأحكام الوافية لاجراء الامتحانات ومنح الاجازات.
- (ب) الارتقاء بمستويات الإنجاز إلى مستوى يتماشى مع القواعد القياسية الدولية.
- (ج) استخدام المعايير المذكورة في البندين (أ) و (ب) أعلاه من أجل تحقيق مزيد من التوحيد في ممارسات التشغيل واجراءاته.
- ٢- ينبغي ايلاء اهتمام مستمر بوضع مناهج تدريبية متخصصة وعالية المستوى حسب الاقتضاء لتوفير المهارات المطلوبة لإنشاء التجهيزات والخدمات وتشغيلها وصيانتها.
- ٣- ينبغي للمجلس أن يشجع الدول المتعاقدة على وضع شروط لتحقيق ما يلي:
- (أ) التدريب في موقع العمل، بما في ذلك التعريف بظروف التشغيل المعنية، للعاملين الذين أكملوا تدريبهم الأساسي ويحتاجون الى خبرة عملية بظروف التشغيل الفعلية قبل وضعهم في مواقع المسؤولية في الوظائف التشغيلية، وفي هذا الصدد ينبغي توجيه عناية الدول الى اماكن الاستفادة الكاملة من مختلف موارد التعاون الفني وبرامج المساعدة.
- (ب) عقد دورات تدريبية منتظمة لتجديد المعلومات وخصوصا بصدد المعدات أو الاجراءات أو الأساليب الجديدة.
- ٤- ينبغي للمجلس أن يطلب من الدول المتعاقدة أن تقدم اليه معلومات عن أنواع الدورات التدريبية في مجال الطيران التي تعقد برعايتها أو المتوفرة بصورة أخرى في الدولة وتقبل فيها طلابا من دول أخرى، لكي يوزع المجلس هذه المعلومات على الدول الأخرى. وينبغي أن تتضمن هذه المعلومات العنوان الذي يجب أن توجه اليه الاستفسارات للحصول على مزيد من التفاصيل. وبالمثل، ينبغي للمجلس أن يضع تحت تصرف الدول المتعاقدة كل المعلومات المفيدة عن المؤسسات التدريبية التي تتلقى المساعدة عن طريق المنظمة وتقبل طلابا من البلدان الأخرى.
- ٥- ينبغي للمجلس أن يحث الدول المتعاقدة على الاستفادة الى أقصى حد ممكن من مراكز التدريب الموجودة في منطقتها لتدريب مواطنيها العاملين في الطيران على المجالات التي لا توجد لها مدارس وطنية مناظرة لتلك المراكز. وتحقيقا لهذه الغاية، ينبغي للمجلس أن يشجع الدول على توفير الظروف المؤاتية ليلتحق بها مواطنون من الدول الأخرى في المنطقة.

المرفق (ط)

تنسيق الأجهزة الملاحية والأجهزة الملاحية الفرعية

حيث أن من المستصوب تجنب الازدواج غير الضروري في وظائف الأجهزة المركبة على متن الطائرات أو في المنشآت الأرضية أو الفضائية، بما يسفر عن الاقتصاد في النفقات.

وحيث أن من الممكن تخفيض درجة التعقيد الكلي في أجهزة المستقبل عن طريق التنسيق بين المواصفات التشغيلية العامة للأجهزة الجديدة المعنية ومواصفات الأجهزة الأخرى الموجودة إما على متن الطائرات وإما في منشآت أرضية أو فضائية.

وحيث أن من المسلم به أن المصاعب الفنية والتشغيلية قد تعترض هذا التنسيق، وأن من الواجب مراعاة جدوى التكاليف والحاجة إلى التنفيذ التدريجي بلا عبء لا داعي له.

وحيث أن لجنة الملاحة الجوية قد قامت حسب الاقتضاء بدور المنسق بين النشاطات الفنية المختلفة الداخلة في اختصاصها، واضعة في اعتبارها المعلومات الواردة إليها من الدول.

فإن الجمعية العمومية تقرر أن تكون الأعمال المتعلقة بالأجهزة الملاحية والأجهزة الملاحية الفرعية موضع تنسيق دقيق مع إقامة الاعتبار الواجب لعلاقات هذه النظم ببعضها، ومع مراعاة الاحتياجات التشغيلية والتقدم الفني المتوقع واعتبارات التشغيل الاقتصادية.

المرفق (ي)

صياغة الخطط الإقليمية والإجراءات الإقليمية الإضافية

حيث أن المجلس يضع خططا إقليمية تبين التجهيزات والخدمات والإجراءات الإقليمية الإضافية المطلوب من الدول المتعاقدة توفيرها أو استخدامها وفقا للمادة ٢٨ من اتفاقية شيكاغو.

وحيث أن الخطط الإقليمية تقتضي التعديل من حين إلى آخر لمواكبة التغييرات التي تستجد على احتياجات الطيران المدني الدولي.

وحيث أن الإيكاف وضعت نهجا لتخطيط التجهيزات والخدمات يركز على المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية.

وحيث أنه ينبغي أن تستند أعمال تخطيط التجهيزات والخدمات على النهج القائم على الأداء في عمليات التخطيط.

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

١- أن تتقح الخطط الإقليمية عندما يتضح أنها لم تعد تتماشى مع المقتضيات الجارية والمتوقعة للطيران المدني الدولي.

٢- أن تعدل الخطط الإقليمية بالمراسلة بين المنظمة والدول المتعاقدة 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 للايكو.

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

يجوز للمجلس تفويض الهيئات الإقليمية سلطة معالجة وإصدار هذه التعديلات.

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 أن يتابع تأثير تغيير الاحتياجات على الخطط الإقليمية كي يتحقق في الوقت المناسب من وجود أي حاجة إلى تنقيح هذه الخطط، أخذاً في الاعتبار الحاجة إلى إدخال مزيد من التحسينات على مستويات السلامة الحالية.

٣- ينبغي للمجلس، عند قيامه بتقدير مدى إلحاح الحاجة إلى تنقيح أي من الخطط الإقليمية، أن يأخذ في اعتباره الوقت الذي تحتاجه الدول المتعاقدة لتوفير التجهيزات والخدمات الإضافية الضرورية.

٤- ينبغي أن يضمن المجلس أن تكون التواريخ المقررة في الخطط الإقليمية لتنفيذ أنواع جديدة من المعدات مناسبة لتوفير المعدات المناسبة بالفعل في حينها.

٥- ينبغي للمجلس أن يضمن أعداد قواعد بيانات الكترونية بالنسبة للخطط الإقليمية، ومعها أدوات التخطيط اللازمة، من أجل تحسين الكفاءة وتعجيل دورة التعديل.

٦- ينبغي للمجلس أن يستعين بمجموعات التخطيط التي أنشأها في جميع الأقاليم للمساعدة على تحديث الخطط الإقليمية وأي وثائق تكميلية.

المرفق (ك)

اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية

حيث أن الاجتماعات الإقليمية للملاحة الجوية تمثل وسيلة هامة لتحديد التجهيزات والخدمات المتوقع أن توفرها الدول المتعاقدة وفقاً للمادة ٢٨ من الاتفاقية.

وحيث أن هذه الاجتماعات تقتضي من الدول المتعاقدة ومن المنظمة بذل جهد كبير وإنفاق أموال كثيرة.

وحيث أن من الضروري ضمان الحصول على أقصى قدر من الفائدة من هذه الاجتماعات دون الإثقال على الدول المتعاقدة أو على المنظمة.

وإن تأخذ في اعتبارها أن التخطيط الإقليمي للملاحة الجوية عادة ما تنجزه المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ.

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

١- ألا تُعقد اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية إلا لمعالجة القضايا التي يتعذر على المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ معالجتها بشكل واف.

٢- تعقد هذه الاجتماعات وتوضع جداول أعمالها على أساس النواقص الموجودة فعلا أو المتوقع حدوثها في الخطط الإقليمية للأقاليم المعنية.

٣- تحدد لكل من هذه الاجتماعات منطقة جغرافية معينة، مع مراعاة عمليات النقل الجوي الدولي وعمليات الطيران العام الدولي الراهنة والمتوقعة، والمجالات الفنية التي يعالجها الاجتماع، ولغات عمله.

٤- يستخدم لكل من هذه الاجتماعات تنظيم بأنسب الطرق للنظر في المسائل المطروحة على جدول الأعمال وتحقيق التنسيق الفعال بين مختلف مكونات الاجتماع.

٥- تعقد اجتماعات محدودة النطاق الفني أو الجغرافي عندما توجد مشاكل محددة يتعين حلها، ولا سيما المشاكل التي تقتضي حولا عاجلة، أو عندما يكون في عقد هذه الاجتماعات تقليل لعدد اجتماعات الملاحة الجوية ذات النطاق الإقليمي الشامل.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

١- ينبغي أن يحاول المجلس عقد اجتماعات إقليمية للملاحة الجوية في أماكن داخل الأقاليم المعنية، وأن يشجع الدول المتعاقدة 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 لتصرف الأمور التشغيلية والفنية المتعلقة بجدول أعمالها.

٤- ينبغي لكل دولة متعاقدة 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 (ل)

تنفيذ الخطط الإقليمية

حيث أن المادة ٢٨ من اتفاقية شيكاغو نصت على أن تتعهد الدول المتعاقدة بأن توفر حسب الامكان تجهيزات الملاحة الجوية وخدماتها اللازمة لتسهيل الملاحة الجوية الدولية.

وحيث أن الخطط الإقليمية تبين التجهيزات والخدمات التي يحتاجها الطيران المدني الدولي.

وحيث أن أي أوجه قصور خطيرة في تنفيذ الخطط الإقليمية قد تؤثر في سلامة العمليات الجوية الدولية وانتظامها وكفاءتها، وتستحق الازالة بالتالي بأسرع ما يمكن.

فإن الجمعية العمومية تقر ما يلي:

١- يجب أن تعطى الأولوية في تنفيذ برامج الدول المتعاقدة الى توفير واستمرار تشغيل التجهيزات والخدمات التي من المرجح أن يؤدي نقصها الى تأثير خطير على العمليات الجوية الدولية.

٢- يجب أن تقوم المنظمة بتحديد أوجه القصور الخطيرة في تنفيذ الخطط الإقليمية والتحري عنها واتخاذ الاجراءات اللازمة لها في أقل وقت ممكن.

٣- يجب أن تحدد مجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية المشاكل وأوجه القصور في الخطط الإقليمية وفي تنفيذها وأن تقترح التدابير العلاجية.

الاجراءات المتصلة بهذا القرار

١- ينبغي للمجلس أن يخطر كل دولة متعاقدة اخطارا كاملا وسريعا بالتوصيات الخاصة بتوفير تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية التي تنطبق عليها بموجب الخطة الإقليمية، أخذا في الاعتبار الحاجة الى ادخال مزيد من التحسينات على مستويات السلامة الحالية.

٢- ينبغي للدول المتعاقدة أن تضع الخطط الملائمة وأن تستوفيها في حينها، بما في ذلك توفير العاملين اللازمين، من أجل التنفيذ المنتظم للأجزاء التي تخصها في الخطط الإقليمية.

٣- ينبغي أن يتابع المجلس مدى تنفيذ الخطط الإقليمية واصدار تقارير مرحلية دورية تتضمن بيانات عن أوجه القصور الخطيرة في تنفيذ الخطط الإقليمية.

٤- ينبغي للمتفيعين بتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية أن يبلغوا عن أي مشكلة خطيرة يصادفونها بسبب القصور في تنفيذ تجهيزات أو خدمات الملاحة الجوية المقررة في الخطط الإقليمية. وينبغي ارسال البلاغ الى الدول المتعاقدة المسؤولة عن التنفيذ. وينبغي لهذه الدول أن تتخذ بناء على هذه التقارير الخطوات اللازمة لحل المشاكل، وعندما لا تتخذ الخطوات العلاجية ينبغي للمتفيعين بهذه التجهيزات والخدمات أن يبلغوا الايكاو عن طريق أي هيئة دولية حسب الاقتضاء.

٥- ينبغي للمجلس أن يستعرض بصفة دورية المشاكل الخطيرة التي يصادفها المتفيعون بسبب أي نقص في تنفيذ تجهيزات الملاحة الجوية وخدماتها، وأن يتخذ الخطوات اللازمة لتصفية هذه المشاكل بأسرع ما يمكن.

المرفق (م)

تعيين حدود المجالات الجوية لخدمات الحركة الجوية*

حيث أن الملحق الحادي عشر باتفاقية شيكاغو يقتضي من كل دولة متعاقدة أن تحدد أجزاء الفضاء الجوي فوق اقليمها التي تقدم فيها خدمات الحركة الجوية، وأن تتخذ بعد ذلك التدابير اللازمة لإنشاء هذه الخدمات وتقديمها.

وحيث أن الملحق الحادي عشر باتفاقية شيكاغو ينص أيضا على أنه يجوز لكل لدولة متعاقدة أن تنيب مسؤوليتها عن تقديم خدمات الحركة الجوية فوق اقليمها الى دولة أخرى بمقتضى اتفاق ثنائي بينهما.

وحيث أنه يجوز للدولة المنبئية والدولة النائبة أن تنهيا اتفاق التفويض في أي وقت.

وحيث أن الملحق الحادي عشر باتفاقية شيكاغو ينص على أن أجزاء المجال الجوي التي توجد فوق أعالي البحار وتقدم فيها خدمات الحركة الجوية يجب أن تحدد باتفاقات اقليمية للملاحة الجوية يوافق عليها المجلس عادة بناء على مشورة من اجتماعات الملاحة الجوية الاقليمية.

فإن الجمعية العمومية تقر ما يلي فيما يتعلق بالخطط الاقليمية للملاحة الجوية:

١- إن حدود المجالات الجوية التي تقدم فيها 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 فيها خدمات الحركة الجوية لتشمل أراضي دولتين أو أكثر، أو أجزاء منها، ينبغي الاتفاق على ذلك بين الدول المعنية.

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

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

وتعلن بالاضافة الى ذلك ما يلي:

٦- ان كل دولة متعاقدة تنيب مسؤولية تقديم خدمات الحركة الجوية الى المجال الجوي فوق اقليمها الى دولة أخرى، انما تفعل ذلك دون اخلال بسيادتها.

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

* تشمل عبارة "المجالات الجوية لخدمات الحركة الجوية" أقاليم معلومات الطيران، والمناطق المراقبة والنطاقات المراقبة.

الاجراءات المتصلة بهذا القرار

١- عند تحديد المجالات الجوية التي تقدم اليها خدمات الحركة الجوية، ينبغي للدول المتعاقدة أن تتوخى رسم الحدود التي تحقق أكبر قدر من الكفاءة والاقتصاد، وأن تختار المواقع المثلى لاقامة نقاط تحويل المسؤولية وانجاز اجراءات التنسيق الأكثر فاعلية، وذلك بالتعاون مع الدول المعنية الأخرى ومع المنظمة.

٢- 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 الى المجالات الجوية المتاخمة، بحيث اذا تعذر على الأولى تقديم خدمات الحركة الجوية فوق أعالي البحار، أصبحت الأخرى جاهزة للطوارئ، وقد يلزم تعديل حدود المجال الجوي الذي تقدم اليه خدمات الحركة الجوية تعديلا مؤقتا بقصد تنفيذ خطط الطوارئ بموافقة مجلس المنظمة ريثما يتسنى استئناف الخدمات الأصلية.

المرفق (ن)

توفير خدمات البحث والانتقاذ

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

وحيث أن الملحق الثاني عشر بتلك الاتفاقية يتضمن أحكاما تتعلق بانشاء خدمات البحث والانتقاذ وتشغيلها في أراضي الدول المتعاقدة وفوق أعالي البحار.

وحيث أن الملحق الثاني عشر بتلك الاتفاقية ينص على أن أجزاء أعالي البحار التي تقدم اليها خدمات البحث والانتقاذ تحدد بموجب اتفاقات اقليمية للملاحة الجوية يوافق عليها المجلس عادة بناء على مشورة من اجتماعات الملاحة الجوية الاقليمية.

وحيث أن الملحق الثاني عشر بتلك الاتفاقية يوصي بأن تكون مناطق البحث والانتقاذ متمشية بقدر الامكان مع أقاليم معلومات الطيران المناظرة لها، وأن تكون فيما يتعلق بالمناطق فوق أعالي البحار متمشية مع الأقاليم البحرية للبحث والانتقاذ.

وحيث أن المادة ٦٩ من تلك الاتفاقية تنص على أنه اذا رأى المجلس أن خدمات الملاحة الجوية التي تقدمها الدولة المتعاقدة 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 أن خدمات الملاحة الجوية المذكورة في المادة ٦٩ من اتفاقية شيكاغو تتضمن فيما تتضمنه خدمات البحث والانتقاذ.

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

١- تحدد مناطق البحث والانتقاذ بقصد ضمان السلامة وتحقيق الكفاءة المثلى بأقل قدر من التكاليف الاجمالية، سواء كانت هذه المناطق فوق أراضي الدول، أو فوق منطقة أكبر من المجال الجوي السيادي للدولة أو فوق أعالي البحار، وفقا لاتفاق الملاحة الجوية الاقليمي، وعلى أساس الاعتبارات الفنية والتشغيلية ومنها مدى استصواب

تطابق أقاليم معلومات الطيران مع مناطق البحث والانتقاد ومع الأقاليم البحرية للبحث والانتقاد فيما يتعلق بالمناطق فوق أعالي البحار.

٢- يجب على الدول أن تضمن أقصى درجة ممكنة من التعاون بين الخدمات البحرية للبحث والانتقاد والخدمات الجوية للبحث والانتقاد عندما تخدمان نفس المنطقة، وأن تنشئ مراكز مشتركة لتنسيق الانتقاد كلما كان ذلك عمليا وذلك للتنسيق بين العمليات الجوية والعمليات البحرية للبحث والانتقاد.

٣- إذا اقتضى الأمر توسيع مناطق البحث والانتقاد لتشمل أراضي دولتين أو أكثر، أو جزءا من تلك الأراضي، فينبغي الاتفاق على ذلك بالتفاوض بين الدول المعنية.

٤- يجب على الدولة مقدمة الخدمات أن تنفذ خدمات البحث والانتقاد فوق أراضي الدولة المنيبة وفقا لما تقتضيه الدولة المنيبة، ويجب على الدولة المنيبة أن تنشئ وتجدد التجهيزات والخدمات المتفق عليها مع الدولة النائبة لكي تشغلها هذه الدولة النائبة.

٥- تقتصر اناية المسؤولية من أي دولة الى أخرى، ويقتصر اسناد المسؤولية فوق أعالي البحار على المهام الفنية والتشغيلية المتعلقة بتقديم خدمات البحث والانتقاد في المنطقة المعنية.

٦- كل نقص في كفاءة تقديم خدمات البحث والانتقاد، 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 والانتقاد.

وتعلن بالاضافة الى ذلك ما يلي:

٧- كل دولة متعاقدة تنيب مسؤولية تقديم خدمات البحث والانتقاد داخل أراضيها الى دولة أخرى انما تفعل ذلك دون الاخلال بسيادتها.

٨- ان موافقة المجلس على اتفاقات الملاحة الجوية الإقليمية التي تقضي بقيام الدولة بتقديم خدمات البحث والانتقاد في مناطق فوق أعالي البحار، لا تعني الاعتراف بسيادة تلك الدولة على المنطقة المعنية.

الاجراءات المتصلة بهذا القرار

١- ينبغي للدول المتعاقدة، في اطار تعاونها مع الدول الأخرى ومع المنظمة، أن ترسم حدود مناطق البحث والانتقاد التي تحقق أكبر قدر من الكفاءة، وأن تنظر حسب الاقتضاء في جمع الموارد المتاحة في صندوق مشترك للبحث والانتقاد أو انشاء هيئة واحدة مشتركة للبحث والانتقاد تسند اليها مسؤولية توفير خدمات البحث والانتقاد 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 والانتقاد 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 والانتقاد.

المرفق (س)

التنسيق بين الحركة الجوية المدنية والحركة الجوية العسكرية

حيث أن الطيران المدني والطيران العسكري يشتركان في استخدام المجال الجوي وكثير من التجهيزات والخدمات.

وحيث أن الفقرة (د) من المادة الثالثة من اتفاقية شيكاغو تقضي بأن تتعهد الدول المتعاقدة بإقامة الاعتبار الواجب لسلامة ملاحه الطائرات المدنية عند إصدار قواعد تنظم طائراتها الحكومية.

وإدراكا للقدرة على الاستفادة، في سياق زيادة الطلب على الحركة الجوية، من زيادة القدرة على دخول المجال الجوي المستخدم للأغراض العسكرية ونظرا لعدم إيجاد حلول مرضية لمشكلة الاستخدام المشترك للمجال الجوي على جميع المستويات.

وحيث أن التكامل التام بين مراقبتي الحركتين الجويتين المدنية والعسكرية يعتبر الهدف الأعلى، وحيث أن تحسين التنسيق بينهما في كثير من الدول يشكل في الوقت الحاضر نهجا فوريا لحل الصعوبات الراهنة.

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

فإن الجمعية العمومية تقر ما يلي:

- ١- يجب وضع الترتيبات اللازمة لكي يشترك الطيران المدني والطيران العسكري في استخدام المجال الجوي وبعض التجهيزات والخدمات بما يكفل السلامة والانتظام والكفاءة لحركة الطيران المدني الدولي.
- ٢- يجب أن تكفل النظم والإجراءات التي تضعها الدول المتعاقدة لتنظيم عمليات طائراتها الحكومية فوق أعالي البحار، ألا تلحق تلك العمليات ضررا بسلامة حركة الطيران المدني الدولي وانتظامها وكفاءتها، وأن تكون تلك العمليات متمشية بقدر الإمكان مع قواعد الجو الواردة في الملحق الثاني باتفاقية شيكاغو.
- ٣- يجب أن يعمل المجلس من أجل مساعدة الدول في إبرام اتفاقات مدنية عسكرية وذلك بتقديم النصح والإرشاد لتلك الدول.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ينبغي للدول المتعاقدة أن تبادر إلى تنسيق خدمات الحركة الجوية بين الطيران المدني والطيران العسكري أو أن تحسن هذا التنسيق، لتنفيذ السياسة الواردة في الفقرة (١) من المنطوق أعلاه.
- ٢- ينبغي أن يكفل المجلس إدراج موضوع تنسيق استخدام المجال الجوي بين الطيران المدني والطيران العسكري في جداول أعمال الاجتماعات العالمية والاجتماعات الإقليمية التي تعقدها المنظمة، وذلك حسب الاقتضاء.
- ٣- ينبغي للدولة المعنية، عند وضعها النظم والإجراءات المذكورة في الفقرة (٢) من المنطوق أعلاه أن تنسق الأمور مع جميع الدول المسؤولة عن تقديم خدمات الحركة الجوية فوق أعالي البحار في المنطقة المعنية.

المرفق (ع)

توفير المطارات الملائمة

- حيث أن** من الضروري ادخال تحسينات كبيرة على الخصائص المادية للمطارات في كثير من المواقع.
- وحيث أن** هذه التحسينات تقتضي في بعض الحالات انفاقا باهظا وأن من غير المستصوب تخطيط هذا العمل دون مراعاة تطورات المستقبل.
- وحيث أن** الدول وسلطات المطارات ستظل في حاجة الى معرفة الاتجاهات العامة للاحتياجات التي يرجح أن تقتضيها المطارات لخدمة الأجيال اللاحقة من الطائرات.
- وحيث أن** كثيرا من المشكلات الخطيرة يمكن تفاديها اذا كانت مقتضيات تشغيل الطائرات الجديدة تسمح بتشغيلها اقتصاديا دون مزيد من الضغط على الخصائص المادية للمطارات.
- وحيث أن** تشغيل المطارات له كثير من المزايا وأن الاعتبارات البيئية قد فرضت قيودا على تشغيل الطائرات في بعض المواقع، وأن مشكلات السعة الموجودة حاليا على النطاق العالمي تقتضي تشغيل طائرات جديدة أقل ضوضاء.
- وحيث أن** الاتجاه يتزايد نحو اسناد تشغيل المطارات الى هيئات مستقلة بدون المساس بالتزام الدول بضمان السلامة في تجهيزات وخدمات المطارات.

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 ازعاج بيئي ممكن من المطارات التي يستعملها الجيل الحالي من الطائرات.
- ٣- أن تقوم الدول بترخيص المطارات.
- ٤- أن تضمن الدول أن مطاراتها تعمل بنظم ادارة السلامة.

الاجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- في ضوء نتائج المتابعة المستمرة المشار اليها في الفقرة (١) من المنطوق أعلاه، ينبغي للمجلس أن يقوم بما يلي آخذا في الاعتبار الحاجة الى ادخال مزيد من التحسينات على مستويات السلامة الجوية الحالية:
 - أ) وضع ارشادات اضافية بشأن تطورات المستقبل.
 - ب) المواظبة على اعلام الدول المتعاقدة بتلك التطورات.
- ٢- ينبغي للمجلس أن يستمر في توجيه انتباه منتجي الطائرات ومشغليها الى السياسة المبينة في الفقرة (٢) من المنطوق.

المرفق (ف)

اختبار مساعدات الملاحة اللاسلكية على الأرض ومن الجو

حيث أن من الضروري التحقق من أداء مساعدات الملاحة اللاسلكية عن طريق اجراء اختبارات منتظمة لها. وحيث أن انشاء تجهيزات محسنة لاختبار المساعدات على الأرض يقلل الحاجة الى اجراء هذه الاختبارات من الجو.

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- ينبغي التحقق من أداء مساعدات الملاحة اللاسلكية عن طريق اختبارات منتظمة من الجو ريثما تتوفر مرافق اختبار أرضية محسنة تحسينا كبيرا.
- ٢- ينبغي تحسين الأجهزة الأرضية للملاحة اللاسلكية، وما يتصل بها من تجهيزات الاختبار والرصد، بما يضمن الأداء بنفس المستوى الذي تكفله الاختبارات من الجو، وذلك لتقليل الحاجة الى اجراء اختبارات دورية من الجو.

الاجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ريثما تتوفر تجهيزات اختبار أرضية محسنة تحسينا كبيرا، ينبغي للدول المتعاقدة أن تنشئ لنفسها وحدات اختبار من الجو، أو تنشئ وحدات مشتركة مع دول أخرى، أو أن تعقد اتفاقات مع الدول أو الوكالات التي تملك التجهيزات المناسبة كي تجري الاختبارات من الجو بالنيابة عنها.
- ٢- ينبغي للمجلس أن يواصل جهوده لتنسيق الترتيبات المعقودة بين الدول المتعاقدة لاجراء اختبارات منتظمة من الجو لمساعداتها الملاحية اللاسلكية.
- ٣- ينبغي للمجلس أن يتشاور مع الدول المتعاقدة القائمة بتصميم وصنع نظم الملاحة اللاسلكية، للتحري عن السبل الممكنة لتحسين تجهيزات الاختبار على الأرض، بقصد الاقلال الى أدنى حد من الحاجة الى اجراء اختبارات دورية من الجو.
- ٤- ينبغي للمجلس أن يوزع على الدول المتعاقدة معلومات بخصوص التطورات المهمة التي استجرت في مجال تحسين المعدات الأرضية للملاحة اللاسلكية، بما في ذلك تجهيزات الاختبار والرصد المرتبطة بها، وذلك بقدر اسهام هذه التطورات في التقليل الى الحد الأدنى من الحاجة الى اجراء الاختبارات من الجو.

المرفق (ص)

شروط ملائمة لتوظيف العاملين الأرضيين في الطيران

حيث أن شروط التوظيف التي لا تتناسب مع المؤهلات والمسؤوليات المطلوبة للعمل في خدمات الطيران الأرضية تشكل سببا رئيسيا للصعوبة في تعيين ذوي المؤهلات المناسبة واستبقائهم في العمل بعد اتمام تدريبهم. وحيث أن هذه الصعوبة تعيق حسن تنفيذ الخطط الاقليمية والقواعد والتوصيات واجراءات خدمات الملاحة الجوية.

فإن الجمعية العمومية تقرر ان شروط توظيف العاملين في الخدمات الأرضية للطيران ينبغي أن تكون متناسبة مع المؤهلات المطلوبة منهم والمسؤوليات التي يؤدونها.

المرفق (ق)

اسهام الدول في أعمال الايكاو الفنية

حيث أن المشاركة الفنية من جانب الدول المتعاقدة أمر ضروري لاحتراز تقدم جيد في أعمال المنظمة الفنية. وحيث أنه يصعب الحصول بين حين وآخر من الدول المتعاقدة على مشاركة سريعة ووافية في أعمال المنظمة الفنية.

وحيث أن من الضروري الحصول على أقصى منفعة من هذه المشاركة دون ائقال لا داعي له على الدول المتعاقدة وعلى المنظمة.

فإن الجمعية العمومية تقرر ضرورة قيام الدول المتعاقدة بالمشاركة الفنية الفعالة في أعمال المنظمة الفنية.

الاجراءات المتصلة بهذا القرار

١- ينبغي للمجلس أن يشجع الدول المتعاقدة على المشاركة الفعالة في أعمال المنظمة الفنية، مع اقامة الاعتبار الواجب للحاجة الى الاقلال الى أدنى حد من التكاليف التي تتحملها المنظمة والدول المتعاقدة بصدد هذه المشاركة.

٢- ينبغي للدول المتعاقدة أن تقوم بما يلي في حدود امكانيات كل منها:

- أ) أن تساعد، بالمراسلة، على تقدم المشاريع الفنية للمنظمة.
- ب) أن تشارك في اجتماعات المنظمة 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 اليها.
- ج) أن تشارك في نشاط فرق خبراء المنظمة، وأن تضمن أن مرشحيها متمتعون بالمؤهلات المناسبة وقادرون على الاسهام بفاعلية في أعمال فرق الخبراء.
- د) أن تضطلع بالدراسات التخصصية التي تطلبها المنظمة.
- هـ) أن تساعد المنظمة في أعمالها الفنية بأي وسيلة أخرى يحددها المجلس.

المرفق (ر)

موظفو الأمانة العامة الفنيون في المقر الرئيسي وفي المكاتب الاقليمية

حيث أن ثمة حاجة مستمرة الى تقديم المساعدة الفعالة الى الدول المتعاقدة لتنفيذ الخطط الاقليمية والقواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحة الجوية والاجراءات الاضافية.

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

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

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

١- يجب توزيع موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية توزيعا فعالا لتقديم المساعدة المثلّي الى الدول المتعاقدة للتصدي للمشاكل التي تعترضها في مجال تنفيذ الخطط الإقليمية والقواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحة الجوية والاجراءات الاضافية.

٢- يجب تمكين موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية من الحفاظ على كفاءتهم الفنية والاطلاع الوافي على آخر التطورات الفنية.

الاجراءات المتصلة بهذا القرار

١- ينبغي تمكين موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية من القيام بزيارات متكررة لمدد كافية في الدول المتعاقدة حين تكون هذه الزيارات ضرورية أو حين تطلبها هذه الدول للتصدي لمشاكل التنفيذ التي تعترضها.

٢- ينبغي الى أقصى حد ممكن نقل الموظفين المتخصصين من مكتب اقليمي الى آخر ومن المقر الرئيسي الى المكاتب الإقليمية كلما اقتضى الأمر تدعيم المكاتب الإقليمية بصفة مؤقتة.

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

المرفق (ش)

التعاون بين الدول المتعاقدة على التحقيق في بعض حوادث الطائرات

حيث أن من واجب الدولة التي يقع الحادث فيها أن تجري تحقيقا عن ظروف الحادث وفقا لأحكام المادة ٢٦ من اتفاقية شيكاغو.

وحيث أن ازدياد التطور والتعقيد في الطائرات الحديثة يقتضي اشراك خبراء ذوي تخصصات فنية وتشغيلية كثيرة في اجراءات التحقيق، كما يقتضي استعمال تجهيزات خاصة للتحقيق.

وحيث أن الكثير من الدول المتعاقدة لا يمتلك الخبرات الفنية والتشغيلية المتخصصة والتجهيزات الملائمة.

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

وحيث أن تكاليف الانفاذ والتحقيق في حوادث الطيران الجسيمة قد تلقي عبئا ماليا جسيما على الدولة التي وقع فيها الحادث.

فان الجمعية العمومية توصي الدول المتعاقدة بأن تتعاون على التحقيق في حوادث الطيران الجسيمة أو الحوادث التي يقتضي التحقيق فيها الاستعانة بخبراء وتجهيزات على درجة عالية من التخصص، وبأن تقوم الدول المتعاقدة بما يلي الى الحد الممكن ضمن ما تقوم به:

(أ) تقديم المساعدة، بناء على طلب الدول المتعاقدة الأخرى، على شكل خبراء وتجهيزات لاجراء التحقيق في حوادث الطيران الجسيمة.

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

الاجراءات المتصلة بهذا القرار

١- ينبغي تشجيع الدول المتعاقدة على دعم حلقات العمل الاقليمية بشأن التحقيق في الحوادث، وذلك لتبادل المعلومات عن القوانين والاجراءات التي تتبعها كل دولة في مجال التحقيق في الحوادث، وعن كيفية تقاسم المعرفة والخبرة في ادارة وأساليب التحقيق في الحوادث، وعن مدى توافر الخبراء والتجهيزات وعن اجراءات تدليل صعوبات التحقيق في الحوادث.

٢- ينبغي تشجيع الدول المتعاقدة 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- ينبغي تشجيع الدول المتعاقدة 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 امكانيات استخدام مراكز التدريب الإقليمية لعقد هذه الدورات فيها وامكانيات ادراج منهجية "تريينير" فيها لأنها تمثل تدريبا دوليا موحدا.

المرفق (ت)

العلاقة بين السلامة الجوية والعوامل البشرية

حيث أن أهداف ومقاصد الايكاو كما جاءت في اتفاقية شيكاغو تقضي بتدعيم تنمية النقل الجوي الدولي "... بقصد تعزيز سلامة الطيران في الملاحة الجوية الدولية".

وحيث أن من المسلم به أن العوامل البشرية لها علاقة بحدود الأداء البشري في بيئة الطيران.

وحيث أن تأثير العوامل البشرية يتجلى في غالبية الحوادث، (نحو ٧٠ في المائة من الحوادث)، فإن هناك بالتالي حاجة مستمرة الى اتخاذ تدابير ملائمة لتخفيض عدد حوادث الطيران.

وحيث أن الازدياد في استعمال النظم التلقائية والتكنولوجيا الجديدة وما تتطوي عليه من تعقيد، سواء في العمليات الجوية أو الأرضية، أمر قد يؤدي الى تفاقم خطورة مسائل العوامل البشرية ما لم تتخذ التدابير اللازمة في الوقت الملائم.

وحيث أن عددا من الدول يقوم فعلا بتنفيذ برامج تتعلق بالعوامل البشرية، وأن التجربة التي اكتسبتها هذه البلدان جديرة بالتطبيق لرفع مستوى السلامة في النقل الجوي.

وحيث أن من المسلم به ان احراز تقدم ملموس في رفع مستوى السلامة الجوية يقتضي مزيدا من التخفيض لتأثير العوامل البشرية على حوادث الطائرات.

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

١- ينبغي للدول المتعاقدة أن تضع في اعتبارها الجوانب ذات الصلة بالعوامل البشرية عند تصميم المعدات واجراءات التشغيل ومنح الشهادات، وعند تدريب العاملين و/أو اجازاتهم.

٢- ينبغي تشجيع الدول المتعاقدة على التعاون بعيد المدى وتبادل المعلومات عن المشاكل المتعلقة بتأثير العوامل البشرية على سلامة عمليات الطيران المدني.

٣- ينبغي للمجلس أن يتولى تجميع وتحليل الخبرة التي اكتسبتها الدول وأن يضع مواد الايكاو الملائمة بشأن شتى مسائل العوامل البشرية.

المرفق (ث)

تقديم خدمات الحركة الجوية

حيث أن الملحق الحادي عشر باتفاقية شيكاغو يطالب الدول المتعاقدة بعمل الترتيبات اللازمة لتقديم خدمات الحركة الجوية في المجالات الجوية وفي المطارات التي تقرر لها هذه الخدمات.

وحيث أن الملحق الحادي عشر باتفاقية شيكاغو قرر على الدول المتعاقدة أن تضمن لانشاء برامج لادارة السلامة في خدمات الحركة الجوية.

وحيث أن الجهود التعاونية بين الدول المتعاقدة تؤدي الى المزيد من الكفاءة في ادارة الحركة الجوية.

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

١- أن تضمن الدول لدى تنفيذ خدمات الحركة الجوية أن الخدمات الجاري تقديمها تفي بشروط السلامة والانتظام والكفاءة في الطيران المدني الدولي.

٢- أن تقيم الدول الاعتبار للحاجة الى تشغيل نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية بطريقة اقتصادية، وأن تقيم الاعتبار للجهود التعاونية التي تحسن كفاءة ادارة المجالات الجوية ولا سيما المجال الجوي العلوي.

٣- ينبغي أن تضمن الدول أن مقدمي خدمات الحركة الجوية المعنيين يطبقون برامج ادارة السلامة الجوية على جميع المجالات الجوية وجميع المطارات التي يقدمون اليها خدمات الحركة الجوية.

الإجراء المتصل بهذا القرار

ينبغي للدول المتعاقدة أن تنظر حسب الاقتضاء في انشاء هيئة واحدة مشتركة لخدمات الحركة الجوية فيما بينها، توكل اليها مسؤولية تقديم خدمات الحركة الجوية الى المجال الجوي المحدد لتلك الخدمات فوق أراضي أي دولتين أو أكثر أو فوق أعالي البحار.

القرار ٣٦-١٤ : استخدام الطرق الجوية العابرة للمنطقة القطبية

لما كان هيكل الطرق الجوية الجديدة فوق القطب الشمالي قد أنشئ في اطار الايكاو للربط بين قارة أمريكا الشمالية وجنوب شرق آسيا واقليم المحيط الهادئ.

ولما كان انشاء هذا الهيكل هو نتيجة الجهود المشتركة التي بذلتها كندا والصين وفنلندا والمانيا وايسلندا واليابان ومنغوليا والنرويج والاتحاد الروسي والولايات المتحدة التي أظهرت روحا غير مسبوق في التعاون الدولي في أداء هذه المهمة المعقدة للغاية.

ولما كان هذا الهيكل قد دخل حيز التشغيل في ٢٠٠١/٢/١ باعلان 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 نو أهمية خاصة حيث أنه يسمح بتقليص مدة الطيران بين جهات السفر في أمريكا الشمالية وجنوب شرق آسيا واقليم المحيط الهادئ.

ولما كان استخدام الطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي سيفتح أمام طائرات كل الدول المتعاقدة وفقا 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 الى أنه من الضروري اتخاذ اجراءات لتحسين السمات التشغيلية للطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي.

ولما كانت تلبية متطلبات تحسين السمات التشغيلية للطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي تتطوي على نفقات مالية ومادية كبيرة لضمان مستوى السلامة الجوية الملائم.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تعلم** أنه من الضروري للدول التي تقدم خدمات الحركة الجوية في اطار 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- **تعن** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٣-١٣.

القرار ٣٦-١٥: البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

المقدمة

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

ولما كان النقل الجوي عاملاً رئيسياً في تشجيع وتعزيز التنمية الاقتصادية المستمرة على المستوى الوطني بالإضافة إلى المستويات الدولية.

ولما كان تدبير الموارد اللازمة لاستغلال الفرص المتاحة إلى أقصى حد والتصدي للتحديات التي تجابه تطوير النقل الجوي ولمواكبة التحديات التي يفرضها الطلب على النقل الجوي يزداد صعوبة، وخاصة على البلدان النامية.

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

ولما كان من المقرر على الدول المتعاقدة أن توفر بيانات إحصائية دقيقة وواقعية وغيرها من المعلومات الأخرى لكي يتسنى للمنظمة إعداد هذه الإرشادات.

ولما كانت المنظمة تتجه نحو نظام الإدارة حسب الأهداف مع زيادة تركيزها على تنفيذ القواعد القياسية أكثر من وضعها.

ولما كانت الإرشادات الصادرة عن هذه المنظمة والإجراءات التي اتخذتها هذه المنظمة لتنفيذ أهدافها الاستراتيجية تساعد الدول المتعاقدة على وضع السياسات والممارسات التي تسهل عولمة النقل الجوي الدولي وتحوله إلى التشغيل التجاري وتحريره.

ولما كان من المهم للدول المتعاقدة 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 السادسة والثلاثين للجمعية العمومية:

- المرفق (أ): التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي
- المرفق (ب): الإحصاءات
- المرفق (ج): التوقعات والتخطيط الاقتصادي
- المرفق (د): التسهيلات
- المرفق (هـ): فرض الضرائب
- المرفق (و): خدمات المطارات والملاحة الجوية
- المرفق (ز): اقتصاديات الناقلين الجويين
- المرفق (ح): البريد الجوي

٢- تحث الدول المتعاقدة على مراعاة هذه السياسات وتجديدها التي يعدها المجلس في الوثائق المذكورة في هذا البيان الموحد وتجديدها التي يعدها الأمين العام في الأدلة والكتب الدورية.

٣- تحث الدول المتعاقدة على أن تبذل كل جهد للوفاء بالتزاماتها الناشئة من اتفاقية شيكاغو وقرارات الجمعية العمومية، وأن تدعم كذلك نشاط المنظمة في مجال النقل الجوي، وأن تقدم على وجه الخصوص وبأقصى سرعة وعلى الوجه الأكمل الإحصاءات والمعلومات الأخرى التي تطلبها المنظمة لدراساتها في مجال النقل الجوي.

٤- **تطلب إلى** المجلس إعطاء أهمية خاصة لمشكلة تمويل تنمية الموارد البشرية والفنية الضرورية لتحقيق أفضل إسهام ممكن للنقل الجوي في الرفاهية الاقتصادية والاجتماعية للبلدان النامية.

٥- **تطلب إلى** المجلس أن يلتزم بأنسب الوسائل لكل موضوع في مجال النقل الجوي مشورة خبراء يمثلون الدول المتعاقدة إذا رأى ذلك مفيدا لعمله، بما في ذلك إنشاء فرق من الخبراء المؤهلين تقدم تقاريرها إلى لجنة النقل الجوي أو إلى مجموعات الدراسة التابعة للأمانة العامة، وأن تعمل هذه الفرق بالمراسلة أو بالاجتماعات.

٦- **تطلب إلى** المجلس أن يعقد مؤتمرات أو اجتماعات عالمية تستطيع جميع الدول المتعاقدة 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 امكانية اتخاذ إجراءات بناءة بصددتها.

٧- **تطلب إلى** المجلس أن يوفر ما يلزم لتنظيم الحلقات الدراسية والندوات وغيرها من الاجتماعات المماثلة التي يتطلبها نشر سياسات الإيكاو في مجال النقل الجوي وما يتصل بها من إرشادات على الدول المتعاقدة وفيما بينها.

٨- **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.

٩- **تعن أن** هذا القرار يحل محل القرار ٣٥-١٨.

المرفق (أ)

التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي

القسم الأول — الاتفاقات والترتيبات

لما كانت المبادئ الأساسية المذكورة في اتفاقية شيكاغو، وهي احترام السيادة، والانصاف والمساواة في الفرص، وعدم التمييز، والترابط، والتناسق، والتعاون، قد ساعدت على أفضل نحو النقل الجوي الدولي وما زالت تشكل أساس تطوره في المستقبل.

ولما كان تعدد الأطراف إلى أقصى حد ممكن في الحقوق التجارية مازال يمثل أحد أهداف المنظمة.

ولما كانت الدول المتعاقدة 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 كان أحد أهداف اتفاقية شيكاغو هو تشغيل خدمات النقل الجوي الدولية تشغيلاً سليماً واقتصادياً، وكان اتفاق عبور الخدمات الجوية الدولية في هذا الخصوص يسهل على الدول المتعاقدة الأطراف فيه تحقيق هذا الهدف.

ولما كانت الجمعية العمومية قد أكدت مرارا على أن تلتزم كل دولة متعاقدة بأحكام المادة الثالثة والثمانين من اتفاقية شيكاغو وبأن تسجل لدى مجلس الايكاو بأسرع ما يمكنها جميع الترتيبات المتعلقة بالطيران المدني الدولي وفقا لقواعد تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران لدى الايكاو.

ولما كانت حالات التأخير بلا داع في تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران وعدم الالتزام بذلك التسجيل أمور غير مستصوبة حيث انها تقوّض دقة واكتمال المعلومات التنظيمية وتعزيز الشفافية.

ولما كان تحديد أجور وأسعار النقل الجوي الدولي ينبغي أن يتم بطريقة عادلة وشفافة لتنمية الخدمات الجوية بشكل مرض.

ولما كانت الحاجة تقضي بالتكيف مع البيئة التنظيمية والتشغيلية دائبة التغير في مجال النقل الجوي، وكانت المنظمة قد وضعت إرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي، بما في ذلك بنود نموذجية واتفاقات خدمات جوية نموذجية لكي تستعين بها الدول — حسب رغبتها — في الاتفاقات الثنائية أو الإقليمية.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تؤكد** من جديد على الدور الأساسي للايكاو في إعداد إرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي وفي تسهيل التحرير.

٢- **تحث** الدول المتعاقدة التي لم تنضم بعد إلى اتفاق عبور الخدمات الجوية الدولية على أن تبادر على وجه السرعة إلى النظر في الانضمام إليه.

٣- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على أن تسجل لدى الايكاو اتفاقات وترتيبات التعاون المتعلقة بالطيران المدني الدولي، وذلك وفقا لأحكام المادة (٨٣) من اتفاقية شيكاغو ووفقا لقواعد تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران لدى الايكاو.

٤- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تحيط المجلس علما تاما بالمشاكل المهمة الناشئة عن تطبيق اتفاقات أو ترتيبات الخدمات الجوية وأي تطورات مستجدة أو متوقعة وتفيد في بلوغ هدف تحقيق مبدأ تعدد الأطراف في تبادل الحقوق التجارية.

٥- **تطلب إلى** المجلس أن يواصل التعاون مع الهيئات الإقليمية وشبه الإقليمية على دراسة وإعداد تدابير التعاون، بما في ذلك الترتيبات المتحررة، واستعراض نتائج هذه التدابير، لكي يقرر إمكانية توصية الدول المتعاقدة في الوقت الملائم بتطبيق تدابير مماثلة أو أخرى على نطاق أوسع.

٦- **تطلب إلى** المجلس أن يواصل إجراء الدراسة المقارنة والتحليلية لسياسات الدول المتعاقدة وشركات الطيران ولأساليب عملها بخصوص الحقوق التجارية وأحكام اتفاقات الخدمات الجوية، وأن يخطر جميع الدول المتعاقدة بأي تطورات جديدة في التعاون الدولي على تبادل الحقوق التجارية، ولا سيما بأي ترتيبات متحررة.

٧- **تطلب إلى** المجلس أن يواظب على استعراض آلية المنظمة لوضع إرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي، وأن ينقحها أو يحدثها حسب الاقتضاء.

٨- **تطلب إلى** المجلس أن يستعرض بصفة دورية قواعد تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران بغرض تبسيط عملية التسجيل.

٩- **تطلب إلى** الأمين العام أن يذكر الدول المتعاقدة بأهمية المبادرة إلى تسجيل هذه الاتفاقات والترتيبات بدون تأخير، وأن يقدم إلى الدول المتعاقدة ما تطلبه من المساعدة لتسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران الخاصة بها لدى المجلس.

١٠- **تطلب من** رئيس المجلس والأمين العام أن يشجعا على انضمام الجميع إلى اتفاق عبور الخدمات الجوية الدولية وتنفيذه، وأن يحثا الدول المتعاقدة على إبلاغ الأمانة العامة بمدى التزامها الانضمام إلى هذا الاتفاق.

القسم الثاني — التعاون في مجال الترتيبات التنظيمية

لما كانت بعض القيود الاقتصادية والمالية والتشغيلية المطبقة من جانب واحد على المستوى الوطني تؤثر على استقرار النقل الجوي الدولي، وتتحو إلى ممارسات تجارية تمييزية مجحفة في هذا المجال وتنافي المبادئ الأساسية لاتفاقية شيكاغو كما تنافي تطور النقل الجوي الدولي بانتظام وتوافق.

ولما كان تشغيل خدمات النقل الجوي بصورة منتظمة ويعتمد عليها يتسم بأهمية أساسية لتطوير اقتصاد الكثير من الدول النامية، ولا سيما الدول التي تعتمد على السياحة.

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

ولما كان تعيين الناقلين الجويين وترخيص دخول الأسواق ينبغي 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 وتفويض شركات الطيران قد يساعد على تهيئة بيئة تشغيلية ينمو فيها النقل الجوي الدولي ويزدهر بصورة مستقرة وتتسم بالكفاءة والاقتصاد، ويسهم في هدف مشاركة الدول في عملية التحرير بدون المساس بالتزامات الدول بالنسبة لسلامة الطيران وأمنه.

ولما كان تحقيق أهداف التنمية بين تلك الدول يلقى تشجيعاً متزايداً من خلال الترتيبات التعاونية التي تنشئ تجمعات اقتصادية إقليمية وتسهل التعاون الوظيفي الذي يعبر عن التقارب والتماثل في المصالح القائمة بصورة خاصة بين الدول النامية التي تنتمي إلى حركات التكامل الاقتصادي الإقليمي.

ولما كانت ممارسة أي شركة طيران لحقوق الطريق وغيرها من حقوق النقل تعزز مصالح الدول النامية التي تتمتع بهذه الحقوق وتهتم بهذه المصلحة المشتركة، كلما كانت ملكية غالبية رأسمال هذه الشركة والسيطرة الفعالة عليها في يد دولة نامية أو أكثر أو في يد مواطنيها ممن لهم مصالح متماثلة.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تتجنب اتخاذ تدابير انفرادية تؤثر على تطوير النقل الجوي الدولي بانتظام وتناسق، وأن تضمن عدم تطبيق السياسات والتشريعات المحلية على النقل الجوي الدولي بدون المراعاة الواجبة لسماته الخاصة.

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

٣- **تحث** الدول المتعاقدة على الاعتراف بمفهوم المصالح المشتركة للتجمعات الاقتصادية الإقليمية أو شبه الإقليمية بوصفه أساساً سليماً لقيام الدولة النامية بتعيين شركة طيران تابعة لأي دولة نامية أخرى من نفس التجمع الاقتصادي الإقليمي حيثما تكون ملكية الأغلبية والسيطرة الفعالة على تلك الشركة في يد تلك الدولة النامية الأخرى الواحدة أو الأكثر أو في يد مواطنيها.

٤- **تحث** الدول المتعاقدة على التفكير في إتباع معايير بديلة لتعيين وتفويض شركات الخطوط الجوية، بما في ذلك إتباع معايير الأيكاو، 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** الدول المتعاقدة التي لديها خبرة في مختلف أشكال التشغيل المشترك للخدمات الجوية الدولية إلى أن تقدم إلى المجلس بصفة مستمرة معلومات كاملة بخصوص خبرتها حتى تجمع المنظمة جميع معلومات هذا المجال بالذات لما فيه فائدة الدول المتعاقدة.

٦- **تطلب** إلى المجلس أن يقدم بناء على الطلب كل مساعدة مجدية إلى الدول المتعاقدة التي ترغب في الانضمام إلى التجمعات الاقتصادية الإقليمية أو شبه الإقليمية لتشغيل الخدمات الجوية الدولية.

٧- **تطلب** إلى المجلس أن يقدم المساعدة بناء على الطلب إلى الدول المتعاقدة التي تبادر إلى إعداد هذه الترتيبات التعاونية للمشاركة المباشرة في ملكية وتشغيل الخدمات الجوية الدولية، أو إلى الدول المتعاقدة التي تقوم شركات الطيران التابعة لها بوضع تلك الترتيبات، وأن يقوم المجلس على الفور بتوزيع المعلومات المتعلقة بتلك الترتيبات التعاونية على الدول.

القسم الثالث — توزيع منتجات شركات الطيران

لما كان تقدم تكنولوجيا المعلومات والتكنولوجيات الالكترونية قد أثر تأثيرا ملحوظا على طريقة عمل صناعة شركات الطيران، ولا سيما على توزيع منتجاتها.

ولما كانت الايكاو قد وضعت مدونة سلوك لتنظيم وتشغيل نظم الحجز الآلي لتتبعها الدول ووضعت بندين نموذجيين مرتبطين بذلك لتستخدمهما الدول حسب اختيارها في اتفاقاتها للخدمات الجوية.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تطلب الى المجلس** أن يرصد تطورات توزيع منتجات شركات الطيران والممارسات ذات الصلة بها وأن ينشر على الدول المتعاقدة المعلومات عن أهم التطورات.

٢- **تطلب إلى المجلس** أن يستعرض ما إذا كانت هناك حاجة مستمرة لقواعد الايكاو بشأن نظم الحجز الآلي والبنود النموذجية في ضوء التغييرات في التنظيم والصناعة.

القسم الرابع — تجارة الخدمات

لما كانت الايكاو قد اهتمت بمسألة جوانب النقل الجوي الدولي التي أدرجت في إطار الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات (GATS) وعملت بنشاط لكي يتحسن فهم جميع الأطراف المعنية لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي وللصلاحيات والدور اللذين تتفرد بهما الايكاو في مجال النقل الجوي الدولي.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تؤكد من جديد** على أن من الضروري أن تستطلع المنظمة الترتيبات التنظيمية المستقبلية وأن تضع التوصيات والمقترحات اللازمة للتصدي للتحديات التي تواجه النقل الجوي الدولي، استجابة للتغيرات الداخلية والخارجية التي تؤثر فيه.

٢- **تسلم** بأنه ينبغي لتلك الترتيبات 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 المتعاقدة ومشاركتها الفعالة والمستمرة في النقل الجوي الدولي.

٣- **تؤكد من جديد** على الدور القيادي للايكاو في وضع الإرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي.

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

أ) أن تكفل التنسيق الداخلي في هيئاتها الوطنية وأن تكفل بصفة خاصة مشاركة سلطات الطيران وصناعة الطيران مشاركة مباشرة في المفاوضات.

- (ب) أن تكفل إدراك ممثلها إدراكا تاما لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي، ولا سيما خصائص النقل الجوي الدولي وبنيته التنظيمية واتفاقاته وترتيباته.
- (ج) أن تراعي حقوقها والتزاماتها إزاء الدول المتعاقدة لدى الايكافو غير الأعضاء في منظمة التجارة العالمية.
- (د) أن تبحث بعناية الآثار المترتبة على اقتراح إدراج أي خدمات أو أنشطة إضافية متعلقة بالنقل الجوي في الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات، أخذاً 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 الايكافو في وضع الإرشادات للتنظيم الاقتصادي، بما في ذلك تحرير النقل الجوي الدولي، وأن تنظر في إتباع هذه الإرشادات.
- (و) أن تودع لدى الايكافو بمقتضى المادة (٨٣) من اتفاقية شيكاغو نسخاً من أي إعفاءات وأي التزامات محددة تتعلق بالنقل الجوي الدولي عقدها بموجب الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات.

٥- **تطلب من منظمة التجارة العالمية والدول الأعضاء والمراقبين فيها إيلاء الاهتمام الواجب لما يلي:**

- (أ) الهياكل والترتيبات التنظيمية الخاصة بالنقل الجوي الدولي والتحرير الذي يجري على المستوى الثنائي والإقليمي وشبه الإقليمي.
- (ب) مسؤولية الايكافو الدستورية عن النقل الجوي الدولي، وخاصة مسؤوليتها عن سلامته وأمنه.
- (ج) سياسة الايكافو وموادها الإرشادية الراهنة بخصوص التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي وعملها الدائب في هذا الميدان.

٦- **تطلب 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، وابلغ الدول المتعاقدة بها.
- (ج) أن يشجع استمرار الاتصال والتعاون والتنسيق بصورة فعالة بين الايكافو ومنظمة التجارة العالمية وغيرها من المنظمات الدولية الحكومية وغير الحكومية التي تعمل في مجال تجارة الخدمات.

القسم الخامس — وضع الإرشادات عن السياسات

لما كانت الحكومات عليها التزامات ومسؤوليات دولية في التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي.

ولما كان التحرير الاقتصادي وتطور صناعة النقل الجوي سيستمران في إتاحة الفرص وإثارة التحديات والمسائل في مجال تنظيم النقل الجوي الدولي.

ولما كانت المنظمة قد عالجت مسائل تنظيمية كثيرة وجمعت السياسات والمواد الإرشادية الأخرى.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحث الدول المتعاقدة على أن تراعي السياسات والمواد الإرشادية التي أعدتها الإيكاو بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي، مثل تلك الواردة في الوثيقة Doc 9587 الصادرة بعنوان السياسات والمواد الإرشادية عن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي عند الاضطلاع بمهامها التنظيمية.
- ٢- تطلب إلى المجلس أن يضمن تحديث هذه السياسات والمواد الإرشادية وجعلها ملبية لاحتياجات الدول المتعاقدة وأن يعد حسب الاقتضاء إرشادات بشأن مسائل التنظيم الناشئة التي تهم الجميع.

المرفق (ب)

الإحصاءات

لما كان برنامج الإيكاو للإحصاءات يمثل أساسا مستقلا وعالميا لغرض تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي.

ولما كانت كل دولة متعاقدة قد تعهدت بأن تقوم شركات النقل الجوي التابعة لها بتقديم الإحصاءات التي يطلبها المجلس وفقا للمادة ٦٧ من اتفاقية شيكاغو.

ولما كان المجلس قد أعد أيضا شروطا لإحصاءات عمليات الخدمات الجوية الداخلية والمطارات الدولية وتجهيزات الطرق الدولية، طبقا للمادتين (٥٤) و (٥٥) من اتفاقية شيكاغو.

ولما كان المجلس قد أعد شروطا لجمع البيانات عن الطائرات المدنية المسجلة طبقا للمادة ٢١ من اتفاقية شيكاغو.

ولما كان المجلس قد اعتمد سياسة الإدارة القائمة على تحقيق الأهداف التي تقتضي قياس أداء المنظمة ككل وأداء مكوناتها من حيث بلوغ الأهداف الاستراتيجية الموضوعة لها.

ولما كانت الإيكاو قد أنشأت قاعدة بيانات إحصائية متكاملة لتزويد الدول المتعاقدة وغيرها من المنتفعين بنظام مباشر يتسم بالكفاءة لإثبات صحة البيانات الإحصائية وازدواجها واسترجاعها.

ولما كان عدد من الدول المتعاقدة لم يقدم بعد الإحصاءات التي طلبها المجلس، وقدمها عدد آخر غير كاملة.

ولما كان التعاون بين المنظمات الدولية التي تجمع إحصاءات الطيران وتوزعها يخفف من عبء تقديم الإحصاءات.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحث الدول المتعاقدة على أن تبذل قصارى جهودها لتقديم الإحصاءات المطلوبة في حينها وبشكل إلكتروني كلما أمكنها ذلك.

٢- **تطلب إلى** المجلس أن يدعو لخبراء الوطنيين في مختلف التخصصات المطلوبة ليدرسوا بصفة منتظمة البيانات الإحصائية التي تجمعها الإيكوا، وذلك لتلبية احتياجات المنظمة ودولها المتعاقدة تلبية أكثر فاعلية، وليضعوا المقاييس الضرورية لرصد أداء المنظمة من حيث بلوغ أهدافها الاستراتيجية وتحسين اتساق الإحصاءات ومدى اكتمالها وموقوتية تقديمها من جانب الدول المتعاقدة، وشكل ومحتوى التحليلات.

٣- **تطلب إلى** المجلس ما يلي:

أ) أن يواصل استكشاف سبل التعاون على نحو أوثق مع المنظمات الدولية الأخرى العاملة في جمع إحصاءات الطيران وتوزيعها.

ب) أن يضع الترتيبات الملائمة لكي يقدم موظفو الأمانة العامة المساعدة إلى الدول المتعاقدة بناء على طلبها لتحسين إحصاءات الطيران المدني وتحسين عملية إبلاغ المنظمة بها.

المرفق (ج)

التنبؤات والتخطيط الاقتصادي

لما كان استقلال الإيكوا في تتبع التوجهات وتطبيق التحليلات الاقتصادية يمثل أساسا ضروريا لتعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي.

ولما كانت الدول المتعاقدة تحتاج إلى تنبؤات عالمية وإقليمية عن تطورات الطيران المدني الدولي في المستقبل لاستخدامها في مختلف الأغراض.

ولما كان من واجب المجلس في إطار أعماله المستمرة في المجال الاقتصادي أن يتوقع التطورات المستقبلية التي يحتمل أن تتطلب اتخاذ تدابير من جانب المنظمة، وأن يبادر باتخاذ تلك التدابير في الوقت المناسب.

ولما كانت المنظمة مطالبة بتقييم أدائها بصورة منتظمة وفقا للأهداف الاستراتيجية مع التركيز الخاص على السلامة والأمن والبيئة والكفاءة.

ولما كانت المنظمة تحتاج إلى تنبؤات محددة والى الدعم الاقتصادي لأغراض تخطيط المطارات ونظم الملاحة الجوية وتخطيط حماية البيئة.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تطلب إلى** المجلس أن يقوم حسب الاقتضاء بإعداد وتحديث التنبؤات بالاتجاهات والتطورات في المستقبل في الطيران المدني، سواء كانت هذه التنبؤات عامة أو محددة، على أن تشمل هذه التنبؤات البيانات المحلية والإقليمية والعالمية، وأن يتيحها للدول المتعاقدة، وأن يلبي الحاجة إلى البيانات في مجالات السلامة والأمن والبيئة والكفاءة.

٢- **تطلب إلى** المجلس أن يعمل على وضع المنهجيات والإجراءات اللازمة لإعداد التنبؤات وتحليل التكاليف والمنافع أو مردودية التكاليف، وإعداد دراسات الأعمال، بحيث نقي حسب الاقتضاء باحتياجات المنظمة والمجموعات الإقليمية لتخطيط الملاحة الجوية والنظم الأخرى وغيرها من أجهزة تخطيط البيئة التابعة للمنظمة.

٣- **تطلب إلى** المجلس أن يضع الترتيبات اللازمة لجمع ووضع المعلومات عن أساليب التنبؤات الجارية للأغراض المحددة في الفقرتين ١ و ٢ أعلاه، وأن يوزعها على الدول المتعاقدة من آن إلى آخر لتكون بمثابة إرشادات لها في تنبؤاتها وتخطيطها الاقتصادي.

المرفق (د)

التسهيلات

القسم الأول — إعداد وتنفيذ أحكام التسهيلات

لما كان الملحق التاسع "التسهيلات" قد وُضع للتركيز على التزامات الدول المتعاقدة 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 أمراً أساسياً لتيسير تخليص الطائرات والركاب وأمتعتهم والبضائع والبريد ومواجهة التحديات في مراقبة الحدود وإجراءات المطارات بما يحافظ على كفاءة عمليات النقل الجوي.

ولما كان من الحيوي أن تواصل الدول المتعاقدة تحقيق أكبر قدر من الكفاءة في النقل الجوي، وأن تقوم في نفس الوقت بحماية الطيران المدني الدولي.

ولما كانت مواصفات وثائق السفر المقروءة آلياً التي أعدها المنظمة قد أثبتت فاعليتها في استحداث نظم تعجل بتخليص إجراءات الركاب الدوليين وأفراد الطواقم في المطارات وتعزيز برامج الامتثال للإجراءات التي تضعها سلطات الهجرة.

ولما كان إعداد مجموعة من اللافتات القياسية التي تسهل الحركة في مباني المطارات على المسافرين والمنتفعين الآخرين قد أثبتت فاعليته وفائدته.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تعطي اهتماماً خاصاً لزيادة جهودها لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع.

٢- **تطلب إلى** المجلس أن يواظب على تحديث الملحق التاسع "التسهيلات" بحيث يفي بالمتطلبات المعاصرة للدول المتعاقدة فيما يتعلق بإدارة ضوابط الحدود، والبضائع والركاب، وحماية صحة الركاب والطواقم.

٣- **تطلب إلى** المجلس أن يكفل التوافق والتكامل بين أحكام الملحق التاسع "التسهيلات" والملحق السابع عشر "الأمن".

٤- **تطلب إلى** المجلس أن يواظب على تحديث المواصفات والإرشادات الواردة في الوثيقة رقم 9303 Doc الصادرة بعنوان وثائق السفر المقروءة آلياً، وذلك في ضوء التقدم التكنولوجي، وأن يواصل استكشاف الحلول التكنولوجية التي تحسن تخليص الإجراءات.

٥- **تطلب إلى** المجلس أن يواظب على تحديث الوثيقة رقم 9636 Doc الصادرة بعنوان "الإشارات الدولية لإرشاد الأشخاص في مباني المطارات والموانئ البحرية"، وذلك بإضافة البيانات الجديدة إليها وتأمين فائها باحتياجات الدول المتعاقدة.

القسم الثاني — التعاون الدولي على حماية أمن وسلامة جوازات السفر

بما أن جواز السفر هو الوثيقة الرسمية الأساسية التي تدل على هوية الشخص وجنسيته وتهدف إلى إبلاغ دولة العبور أو المقصد بأن بوسع حامله أن يعود إلى الدولة التي أصدرت جوازه.

وبما أن الثقة الدولية في سلامة كل جواز لها أهمية فائقة في تشغيل نظام السفر الدولي.

ولما كانت الدول الأعضاء في الأمم المتحدة قد قررت - بموجب "الاستراتيجية العالمية لمكافحة الإرهاب" التي اعتمدها في ٢٠٠٦/٩/٨ - أن تزيد من جهودها وتعاونها على جميع المستويات حسب الاقتضاء لتحسن أمن إنتاج وإصدار وثائق الهوية والسفر ولتحول دون تغييرها ولكشف استخدامها بالتزوير.

ولما كان من المطلوب التعاون بين الدول على مستوى عال لمكافحة الغش في جوازات السفر، بما في ذلك تزوير وتزييف جوازات السفر، واستخدام جوازات السفر المزورة أو المزيفة، واستخدام جوازات السفر الصالحة من جانب منتطي الهويات، واستخدام جوازات السفر التي انتهت مدة صلاحيتها أو الملغاة، واستخدام جوازات السفر التي تم الحصول عليها بشكل غير مشروع.

ولما كان استعمال جوازات سفر فارغة مسروقة يتزايد في أنحاء العالم ممن يحاولون دخول بلد بهوية مزورة.

ولما كانت الإيكو قد أنشأت مشروع "التنفيذ العالمي لوثائق السفر المقروءة آليا" لمساعدة الدول في المسائل التي تشمل تخطيط المشاريع وتنفيذها والتعليم والتدريب وخدمات تقييم النظم بحيث تستطيع الدول الالتزام بموعد سنة ٢٠١٠ لإصدار جوازات السفر المقروءة آليا ووضع دليل المفاتيح العامة لتعزيز أمن جوازات السفر المقروءة آليا المعززة بالقياسات البيولوجية (الجوازات الالكترونية).

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول المتعاقدة على أن تكثف جهودها للمحافظة على أمن وسلامة جوازات السفر الصادرة عنها، ولحماية هذه الجوازات من الغش، وعلى أن تساعد بعضها بعضا في هذه المسائل.

٢- تطلب إلى الدول المتعاقدة التي لم تصدر بعد جوازات السفر المقروءة آليا طبقا للمواصفات الواردة في الجزء الأول من الوثيقة رقم Doc 9303 أن تبادر إلى إصدارها في موعد أقصاه ٢٠١٠/٤/١.

٣- تحث الدول المتعاقدة على أن تكفل انتهاء صلاحية جوازات السفر غير المقروءة آليا قبل ٢٤/١١/٢٠١٥.

٤- تحث الدول المتعاقدة التي تطلب المساعدة في إطار مشروع التنفيذ العالمي لوثائق السفر المقروءة آليا أن تتصل بالايكو على وجه السرعة.

٥- تطلب إلى المجلس أن يواصل العمل على تعزيز فعالية عمليات مكافحة الغش في جوازات السفر، من خلال تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية ذات الصلة في الملحق التاسع، ووضع المواد الإرشادية لمساعدة الدول المتعاقدة على الحفاظ على سلامة وأمن جوازات السفر ووثائق السفر الأخرى الصادرة عنها.

٦- تحث الدول التي تصدر الجوازات الالكترونية على الانضمام إلى دليل المفاتيح العامة للإيكو.

٧- تحث الدول المتعاقدة التي لا تفعل ذلك على أن تقدم بيانات روتينية ومحدثة عن الجوازات المفقودة والمسروقة إلى آلية الشرطة الجنائية الدولية (انتربول) للبحث الآلي/قاعدة البيانات الخاصة بوثائق السفر المسروقة والمفقودة.

القسم الثالث — الإجراءات الوطنية والدولية والتعاون على مسائل التسهيلات

لما كانت الحاجة تقضي بأن تضع الدول المتعاقدة إجراءات مستمرة لتحسين فعالية وكفاءة عمليات تخليص الإجراءات.

ولما كان إنشاء لجان وطنية للتسهيلات وتشغيلها بفعالية يمثل وسيلة ناجحة لإدخال التحسينات اللازمة.

ولما كان التعاون على مسائل التسهيلات بين الدول المتعاقدة ومع مختلف الأطراف الوطنية والدولية التي تهمها شؤون التسهيلات قد عاد بالنفع على جميع المعنيين.

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول المتعاقدة على أن تنشئ لجانا وطنية للتسهيلات وأن تستعين بها، وأن تعتمد سياسات للتعاون الإقليمي مع الدول المجاورة.

٢- تحث الدول المتعاقدة على المشاركة في برامج التسهيلات الإقليمية وشبه الإقليمية للمنظمات الدولية الحكومية الأخرى المعنية بالطيران.

٣- تحث الدول المتعاقدة على أن تتخذ جميع التدابير الضرورية من خلال لجان التسهيلات الوطنية أو بالوسائل الملائمة الأخرى للقيام بما يلي:

(أ) المواظبة على استرعاء اهتمام جميع الهيئات المختصة، كل في حكومتها، للحاجة إلى ما يلي:

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

(٢) إعداد الحلول المناسبة للمشاكل اليومية في مجال التسهيلات.

(ب) المبادرة إلى تنفيذ إجراءات المتابعة الضرورية.

٤- تحث الدول المتعاقدة على أن تشجع لجان التسهيلات الوطنية أو لجان التسهيلات الأخرى على دراسة مشاكل التسهيلات، وأن تتسق نتائج هذه الدراسات مع النتائج التي توصلت إليها الدول المتعاقدة الأخرى التي ترتبط معها بصلات جوية.

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

٦- تحث الدول المتعاقدة على أن تشجع مشغليها الجويين على أن يواصلوا التعاون على نحو مكثف مع حكوماتهم بشأن ما يلي:

(أ) تحديد مشاكل التسهيلات وحلها.

(ب) وضع ترتيبات تعاونية لمنع تهريب المخدرات ومنع الهجرة غير القانونية وغيرها من الأخطار التي تهدد المصالح الوطنية.

٧- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تدعو المشغلين الجويين واتحاداتهم إلى المشاركة إلى أقصى حد ممكن في النظم الإلكترونية لتبادل البيانات، وذلك لتحقيق أقصى مستويات الكفاءة في خدمة الركاب والبضائع في المطارات الدولية.

٨- **تحث** الدول والمشغلين الجويين على أن يبذلوا بالتعاون مع المنظمات الدولية المهتمة جميع الجهود الممكنة لتعجيل عمليات مناولة البضائع الجوية وتخليص إجراءاتها، وأن يضمنوا في الوقت ذاته أمن سلسلة الإمدادات الدولية.

المرفق (هـ)

فرض الضرائب

لما كان النقل الجوي الدولي يؤدي دورا رئيسيا في توسيع نطاق التجارة والسفر الدوليين، ولما كان فرض الضرائب على الطائرات والوقود والإمدادات الفنية الاستهلاكية التي يستعملها النقل الجوي الدولي وعلى إيرادات شركات النقل الجوي الدولي والطائرات وغيرها من الممتلكات المنقولة المرتبطة بتشغيل الطائرات في النقل الجوي الدولي وعلى مبيعات وخدمات الطيران له تأثير اقتصادي وتنافسي ضار على عمليات النقل الجوي الدولي.

ولما كانت سياسات الايكاو في الوثيقة (Doc 8632) بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي 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 عموما لا تتفق على الطيران المدني لا بكاملها ولا على أساس تكلفة محددة".

ولما كان من دواعي القلق البالغ قيام بعض الدول المتعاقدة بفرض جبايات على نحو متزايد على بعض جوانب النقل الجوي الدولي، وانتشار فرض الرسوم على الحركة الجوية، ويمكن تصنيف بعض هذه الرسوم على أنها ضرائب على مبيعات وخدمات النقل الجوي الدولي.

ولما كانت مسألة الجبايات المتعلقة بانبعثات محركات الطائرات قد عولجت في قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢ "بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة".

ولما كان القرار الوارد في الوثيقة Doc 8632 يكمل المادة (٢٤) من اتفاقية شيكاغو ويستهدف التسليم بالطابع الفريد للطيران المدني الدولي وبالحاجة إلى إعفاء بعض جوانب عمليات النقل الجوي الدولي من الضرائب.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تطبق القرارات الصادرة عن المجلس حسبما وردت في الوثيقة Doc 8632 الصادرة بعنوان سياسات الايكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي.

٢- **تطلب** إلى المجلس أن يكفل تحديث الإرشادات والمشورة الواردة في الوثيقة Doc 8632 وتأمين تلبيتها لاحتياجات الدول المتعاقدة.

المرفق (و)

خدمات المطارات والملاحة الجوية

القسم الأول — سياسة فرض الرسوم

ولما كانت سياسات الايكاو في الوثيقة (Doc 8632) بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي 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 تتفق على الطيران المدني لا بكاملها ولا على أساس تكلفة محددة".

ولما كانت مسألة الجبايات المتعلقة بانبعثات محركات الطائرات والخيارات القائمة على آليات السوق قد عولجت على حدة في قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢ "بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة".

ولما كانت المادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو قد حددت أساس فرض رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية والإعلان عنها.

ولما كانت الجمعية العمومية قد كلفت المجلس بصياغة توصيات لإرشاد الدول المتعاقدة إلى المبادئ التي يمكن لمقدمي خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية للطيران المدني الدولي أن يفرضوا على أساسها رسوماً لاسترداد تكاليف تقديمها وتحصيل إيرادات أخرى منها، والى الأساليب التي يمكن إتباعها لذلك الغرض.

ولما كان المجلس قد اعتمد الوثيقة Doc 9082 الصادرة بعنوان سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية ونقحها حسب الضرورة ونشرها.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تكفل الاحترام التام للمادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو.
- ٢- **تحث** الدول المتعاقدة، عند استرداد تكاليف خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية التي تقدمها أو تشارك في تقديمها إلى الطيران المدني الدولي على إتباع المبادئ الواردة في المادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو وفي الوثيقة Doc 9082 الصادرة بعنوان سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، بغض النظر عن الهيكل التنظيمي لتشغيل خدمات المطارات والملاحة الجوية.
- ٣- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تكفل استخدام رسوم خدمات المطارات والملاحة الجوية لمجرد تغطية التكاليف المرتبطة بتقديم التجهيزات والخدمات إلى الطيران المدني.
- ٤- **تحث** الدول المتعاقدة على بذل قصارى جهدها وفقاً للمادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو لنشر أي رسوم تفرضها الدولة المتعاقدة أو تسمح بفرضها لقاء تقديم التجهيزات الملاحية وخدمات المطارات إلى طائرات أي دولة متعاقدة أخرى، وعلى إبلاغ المنظمة بهذه الرسوم.
- ٥- **تطلب** إلى المجلس أن يكفل تحديث الإرشادات والمشورة الواردة في الوثيقة Doc 9082 وتأمين تلبية احتياجات الدول المتعاقدة.

القسم الثاني — الاقتصاد والإدارة

لما كانت التكاليف العالمية لتقديم خدمات المطارات والملاحة الجوية تتزايد مع ازدياد أحجام الحركة الجوية. ولما كانت الدول المتعاقدة تصب تركيزا متزايدا على تحسين الكفاءة المالية لخدمات المطارات والملاحة الجوية.

ولما كان من الضروري إقامة التوازن بين المصالح المالية لمقدمي خدمات المطارات والملاحة الجوية من جهة والمصالح المالية للناقلين الجويين والمنتفعين الآخرين من جهة أخرى، وينبغي الاستناد في ذلك إلى تشجيع التعاون بين مقدمي الخدمات والمنتفعين بها.

ولما كانت الدول المتعاقدة قد دعت المنظمة إلى تقديم المشورة والإرشادات الرامية إلى تشجيع الاسترداد المنصف لتكاليف خدمات المطارات والملاحة الجوية.

ولما كانت الدول المتعاقدة أصبحت تكثُر من اسناد تشغيل خدمات المطارات والملاحة الجوية إلى هيئات تجارية ومخصصة قد تكون أقل إدراكا ووعيا 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.

ولما كان المجلس قد اعتمد الإرشادات عن السياسات المؤقتة لتوزيع تكاليف النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية بما يكفل المعاملة العادلة لجميع المنتفعين.

فإن الجمعية العمومية:

١- تُذكر الدول المتعاقدة 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- تحث الدول المتعاقدة على التعاون من أجل استرداد تكاليف تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية المتعددة الجنسيات ودراسة استخدام الإرشادات عن السياسات المؤقتة التي أصدرها المجلس بشأن توزيع تكاليف النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية.

٣- تطلب إلى المجلس أن يواصل إعداد سياسات وإرشادات الإيكاو بما يسهم في زيادة الكفاءة والجدوى الاقتصادية في تقديم وتشغيل خدمات المطارات والملاحة الجوية، ولا سيما إرساء الأساس السليم للتعاون بين مقدمي الخدمات والمنتفعين بها.

٤- تطلب إلى المجلس أن يواصل تنقيحه لإرشاداته عن السياسات بشأن توزيع تكاليف النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية وتنسيق الجوانب الفنية والقانونية والاقتصادية بما في ذلك التشغيل المشترك المجدي اقتصاديا.

٥- تطلب إلى المجلس أن ينشر سياسات الإيكاو بشأن رسوم الانتفاع والإرشادات ذات الصلة، بما فيها المشورة التنظيمية والإدارية بغية زيادة الوعي والإمام بها لدى الدول وهيئات المطارات وخدمات الملاحة الجوية التجارية والمخصصة.

٦- تطلب إلى المجلس أن يواظب على دراسة الوضع الاقتصادي لخدمات المطارات والملاحة الجوية، وأن يقدم تقارير عنه إلى الدول المتعاقدة على فترات ملائمة.

٧- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تبذل قصارى جهودها وبأسرع ما يمكنها لتقديم البيانات المالية المتعلقة بخدمات المطارات والملاحة الجوية التابعة لها لكي يتمكن المجلس من إسداء تلك المشورة وإعداد تلك التقارير.

المرفق (ز)

اقتصاديات الناقلين الجويين

لما كان هناك اهتمام مستمر لدى المنتفعين، بما في ذلك المنظمات الدولية التي لها مصالح في قطاعات السياحة والطيران والتجارة بمستوى تكاليف تشغيل الناقلين الدوليين وأجورهم وأسعارهم وعائداتهم الملائمة من الإيرادات.

ولما كانت الدول المتعاقدة والمنظمات الدولية الأخرى تستخدم على نطاق واسع الدراسات الموضوعية التي تقوم بها الايكاو عن تكاليف إيرادات النقل الجوي الدولي، وهي الدراسات التي شجعت على عدم التحيز وأفضت إلى نظام أكثر إنصافاً لتقاسم الإيرادات.

ولما كانت الايكاو تحتاج إلى معرفة إيرادات الناقلين الجويين وتكاليفهم وبياناتهم التشغيلية التي تساعد المجلس على تقييم فعالية التدابير المقترحة لتنفيذ أهداف الايكاو الاستراتيجية ولتخطيط المسائل البيئية والدراسات الاستثمارية ولأغراض أخرى.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تطلب** إلى المجلس أن يكلف الأمين العام بأن يصدر بصفة دورية دراسة عن الاختلافات الإقليمية في مستوى التكاليف التشغيلية للنقل الجوي الدولي، وأن يحل في هذه الدراسة تأثير اختلاف العمليات التشغيلية وأسعار المستلزمات على مستويات التكاليف وعلى تعريفات النقل الجوي.

٢- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تبذل قصارى جهودها للحصول بأسرع ما يمكن من الناقلين الجويين الدوليين التابعين لها على بيانات التكاليف والإيرادات والبيانات الأخرى التي تطلبها الايكاو.

المرفق (ح)

البريد الجوي

لما كانت الجمعية العمومية قد أعطت توجيهات مستمرة بخصوص نشاط الايكاو في مجال البريد الجوي العالمي.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول المتعاقدة 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 يزود الاتحاد البريدي العالمي ببناء على طلبه بالمعلومات الوقائعية الجاهزة.

القرار ٣٦-١٦: قرارات الجمعية العمومية التي لم تعد سارية

تعلن الجمعية العمومية:

- ١- انتهاء سريان القرارات أو أجزاء القرارات المدرجة في القائمة الواردة أدناه شريطة مراعاة أحكام الفقرة (٢) التالية.
- ٢- عدم تأثير هذا الاجراء على أي حق أو امتياز أو التزام أو مسؤولية مكتسبة أو ناشئة أو عارضة، أو أي ترتيبات مبرمة بموجب أي من القرارات المذكورة أدناه، كما أنه لا يلغي أو يقلل بأي حال من الأحوال من التزامات الدول المتعاقدة التي نشأت عن أي من هذه القرارات.

القرار*	الموضوع	سبب انتهاء السريان
٨-٢٤ (II-19)	إعادة فحص برنامج العمل في مجال الملاحة الجوية	إتمام الإجراء. انتقل الآن برنامج العمل الفني إلى برنامج الملاحة الجوية المتكامل الذي يتخذ شكلا الكترونيا لاستخدامه في دعم خطة أعمال المنظمة. وهو أداة إدارية ديناميكية تتضمن كل ممارسات الأعمال الحديثة بما فيها كل المعايير المحددة في الفقرة (١) من منطوق القرار ٨-٢٤.
٢٦-٣٣ (X-9)	أنصبة الاشتراك في الصندوق العام للسنوات ٢٠٠٢ و ٢٠٠٣ و ٢٠٠٤	إتمام الإجراء.
٢٣-٣٥ (X-11)	تأكيد إجراء المجلس بشأن تحديد أنصبة الاشتراك في الصندوق العام وتحديد السلفيات لصندوق رأس المال العامل المقررة على الدول التي انضمت إلى الاتفاقية	إتمام الإجراء.
٢٣-٣٣ (X-13)	ميزانيات السنوات ٢٠٠٢ و ٢٠٠٣ و ٢٠٠٤	إتمام الإجراء.
٢٩-٣٥ (X-18)	الموافقة على حسابات المنظمة عن السنوات المالية ٢٠٠١ و ٢٠٠٢ و ٢٠٠٣ والنظر في تقارير المراجعة الخاصة بها	إتمام الإجراء.

* يشير الرقم بين الأقواس الى الصفحة التي يوجد بها القرار ذو الصلة في الوثيقة Doc 9848.

القرار*	الموضوع	سبب انتهاء السريان
٣٥-٣٠ (X-19)	الموافقة على الحسابات المتعلقة بأنشطة برنامج الأمم المتحدة الإنمائي التي أدارتها المنظمة في السنوات المالية ٢٠٠١ و ٢٠٠٢ و ٢٠٠٣ بوصفها وكالة منفذة والنظر في تقارير مراجعة الحسابات عن البيانات المالية للمنظمة التي تشمل أيضا حسابات برنامج الأمم المتحدة الإنمائي	إتمام الإجراء.

القرار ٣٦-١٧: البيان الموحد بسياسات الايكافو في مجال التعاون الفني

لما كانت التدابير الرامية إلى وضع سياسة جديدة للتعاون الفني قد نفذت، ولما كانت الجمعية العمومية قد كلفت المجلس بموجب قرارها ٣٣-٢١ الذي أكدت عليه من جديد بقرارها ٣٥-٢٠ أن يعد ويعرض على نظرها قرارا موحدا عن جميع أنشطة و برامج التعاون الفني.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تقرر أن مرفقات هذا القرار تشكل البيان الموحد بسياسات الايكافو للتعاون الفني كما كانت عند انتهاء الدورة السادسة والثلاثين.
- ٢- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرارات ١٦-٧ و ٢٤-١٧ و ٢٦-١٦ و ٢٧-١٨ و ٢٧-٢٠ و ٣٥-٢٠ و ٣٥-٢١.

المرفق (أ)

برنامج الايكافو للتعاون الفني

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 الايكافو أن تساعد الدول على تقدم طيرانها المدني والنهوض في الوقت ذاته بتحقيق الأهداف الاستراتيجية.

ولما كان القرار رقم (IX)A 222 الصادر في ١٥ أغسطس ١٩٤٩ عن المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة، والذي أقرته الجمعية العامة للأمم المتحدة في قرارها الصادر بتاريخ ١٦ نوفمبر ١٩٤٩ وأيدته الجمعية العمومية للايكافو 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 الايكافو بوصفها الوكالة المتخصصة التابعة للأمم المتحدة لشؤون الطيران المدني قد بدأت تنفذ منذ سنة ١٩٥١ مشاريع التعاون الفني 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 وتجديد الهيكل التنظيمي لإدارة التعاون الفني.

ولما كان تنفيذ السياسات الجديدة للتعاون الفني التي أيدتها الدورة الحادية والثلاثون للجمعية العمومية واستندت إلى مفهوم الاكتفاء بالعدد الأساسي من الموظفين، ودمج إدارة التعاون الفني في هيكل المنظمة، وإنشاء آلية الايكو 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 إدارة التعاون الفني.

ولما كانت أهداف السياسات الجديدة قد شددت على أهمية برنامج التعاون الفني لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وخطط الملاحة الجوية، ولتطوير البنية الأساسية للطيران المدني والموارد البشرية في الدول النامية التي تحتاج إلى مساعدات من الايكو.

ولما كان القرار ٣٥-٢١ قد شجع المجلس والأمين العام على اعتماد هيكل وآلية يتبعان الممارسات التجارية لإقامة شراكات مثمرة مع شركاء التمويل والدول المنتفعة.

ولما كان المجلس قد وافق على إعطاء إدارة التعاون الفني مزيدا من المرونة التشغيلية في ظل الإشراف والمراقبة الملائمين على أنشطة التعاون الفني.

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

ولما كان توحيد ورصد تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية هما من الوظائف المهمة للمنظمة وإذ تم التشديد على دور الايكو إزاء التنفيذ ودعم الدول المتعاقدة.

فإن الجمعية العمومية:

برنامج التعاون الفني

- ١- **تسَلِّم بأهمية برنامج التعاون الفني في التشجيع على تحقيق الأهداف الاستراتيجية للمنظمة.**
- ٢- **تؤكد من جديد على أن برنامج التعاون الفني الذي ينفذ وفقا للقواعد والأنظمة والإجراءات التي وضعتها الايكو يشكل نشاطا دائما وذا أولوية ضمن أنشطة الايكو، ويكمل دور البرنامج العادي في تزويد الدول بالدعم لكي تنفذ القواعد والتوصيات الدولية وخطط الملاحة الجوية الإقليمية تنفيذا فعالا وتتمى البنية الأساسية لهيئات الطيران المدني ومواردها البشرية.**
- ٣- **تؤكد من جديد على ضرورة تعزيز برنامج الايكو للتعاون الفني في حدود الموارد المالية الراهنة، وذلك على مستوى المكاتب الإقليمية وعلى المستوى الميداني، بما يتيح لإدارة التعاون الفني أداء دورها بمزيد من الكفاءة والفاعلية مع الفهم أنه لن تكون هناك زيادة في تكاليف المشاريع.**
- ٤- **تؤكد من جديد على أن إدارة التعاون الفني هي إحدى الأدوات الرئيسية التي تستخدمها الايكو لمساعدة الدول على سد الثغرات في مجال الطيران المدني بما يفيد مجتمع الطيران المدني بكامله.**

٥- **تؤكد** على أن تحسين تنسيق التعاون الفني لأنشطة الايكو ينبغي أن يتم من خلال تحديد واضح لصلاحيات وأنشطة كل إدارة ومن خلال تعزيز التعاون، فضلا عن تنسيق أوثق لبرنامج التعاون الفني وبرامج المساعدات الأخرى في الايكو لتجنب الازدواج والتكرار.

٦- **تؤكد من جديد** على أن أي عجز مالي قد يحدث في ميزانية التكاليف في نهاية أي سنة مالية ينبغي أن يمول في المقام الأول من الفائض المتراكم في صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية، على أن يكون اللجوء إلى تمويله من ميزانية البرنامج العادي هو الملاذ الأخير.

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

الايكو بوصفها الوكالة المعترف بها في الطيران المدني

٨- **توصي** الدول المانحة ومؤسسات التمويل وغيرها من شركاء التنمية، ولا سيما صناعة الطيران والقطاع الخاص، بإعطاء الأفضلية للايكو، في الحالات المناسبة، في عمليات تحديد وصياغة وتحليل وتنفيذ وتقييم مشاريع الطيران المدني في مجال المساعدة الفنية، **وتطلب** أن يواصل الأمين العام الاتصال بهذه الهيئات وبالذول التي يمكنها أن تتلقى المساعدة، وذلك لتخصيص الأموال لتنمية الطيران المدني مع الاعتماد على الايكو بوصفها الوكالة التنفيذية.

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

توسيع نطاق أنشطة التعاون الفني

١٠- **تؤكد من جديد** على أن اعتماد الممارسات ذات الوجهة التجارية في إدارة التعاون الفني يقتضي ضمان المحافظة على السمعة الطيبة التي تتمتع بها الايكو.

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

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

اتفاقات التعاون الفني

١٣- **تؤكد من جديد** على أن تستخدم الايكافو في إطار برنامجها للتعاون الفني اتفاقات الصناديق الائتمانية واتفاقات الخدمات الإدارية وخدمة مشتريات الطيران المدني والاتفاقات الإطارية الأخرى وترتيبات التمويل حسب الاقتضاء لتقديم أقصى مساعدة لأصحاب المصلحة الذين ينفذون مشاريع الطيران المدني.

١٤- **تنظر** بعين الارتياح إلى مبادرات الدول الرامية إلى الاعتماد بصورة أكبر على هذه الترتيبات للحصول على المساعدة الفنية والتشغيلية في مجال الطيران المدني.

المرفق (ب)

تمويل برنامج التعاون الفني

لما كانت الأموال المتاحة للمساعدات الفنية في مجال الطيران المدني غير كافية لإشباع احتياجات الطيران المدني، ولا سيما في البلدان النامية.

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

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

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

ولما كانت الجمعية العمومية قد وضعت "آلية تمويل تنفيذ أهداف الايكافو" بقصد تعبئة موارد إضافية لمشاريع التعاون الفني الضرورية لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية والتجهيزات والخدمات المقررة في خطط الملاحة الجوية، وبقصد تنفيذ توصيات الايكافو المرتبطة بعمليات التدقيق وسد الثغرات المكتشفة.

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

ولما كانت الجمعية العمومية قد وضعت "التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران" بغية تشجيع التبرعات لمشاريع تهدف إلى سد الثغرات المتعلقة بالسلامة.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تقر وتشجع** الإجراءات التي اتخذها المجلس لتنفيذ التعاون الفني بفاعلية وبالأموال المحدودة المتاحة، وباستخدام جميع مصادر التمويل والتجهيزات السليمة.

٢- **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، و**تطلب** إلى رئيس المجلس والأمين العام والأمانة العامة تكثيف الاتصال ببرنامج الأمم المتحدة الإنمائي لزيادة إسهامه في مشاريع الايكاو للتعاون الفني.

٣- **تسترعي انتباه** مؤسسات التمويل والدول المانحة وشركاء التنمية الآخرين إلى أن الايكاو 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 للبلدان النامية من أجل تنفيذ مشاريع الطيران المدني.

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

٥- **تحث** الدول المتعاقدة على إعطاء أولوية عالية لتنمية الطيران المدني، وعلى أن تبادر عندما تلتزم المساعدات الخارجية لهذا الغرض من خلال المستوى الحكومي الملزم إلى إفادة مؤسسات التمويل برغبتها في إشراك الايكاو بوصفها وكالة منفذة في مشاريع الطيران المدني التي قد تمولها تلك المنظمات.

٦- **تشجع** الإجراءات التي تتخذها البلدان النامية للحصول على الأموال اللازمة لتنمية طيرانها المدني من جميع المصادر الأخرى لاستكمال الأموال المتاحة في الميزانيات الوطنية ومؤسسات التمويل والدول المانحة وشركاء التنمية الآخرين، حتى تتقدم هذه التنمية بأقصى معدل ممكن.

٧- **تسلّم** بأن المساهمات المقدمة من المانحين خارج اطار الميزانية تتيح لبرنامج التعاون الفني أن يوسع نطاق الخدمات التي يقدمها إلى الدول بخصوص سلامة وأمن وكفاءة الطيران المدني، بما يشكل مزيداً من الإسهام في بلوغ الأهداف الاستراتيجية، وخصوصاً تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وسد الثغرات التي كشفتها عمليات التدقيق.

٨- **تأثّن** للأمين العام بأن يتلقى باسم برنامج الايكاو للتعاون الفني المساهمات المالية أو العينية إلى تقدم إلى مشاريع التعاون الفني، ولا سيما التبرعات التي تقدم على شكل منح دراسية ومنح تدريبية ومعدات التدريب وأموال التدريب من الدول ومؤسسات التمويل وغيرها من المصادر الأخرى العامة والخاصة، وبأن يعمل وسيطا بين الدول بخصوص تقديم المنح الدراسية والمنح التدريبية ومعدات التدريب.

٩- **تحث** الدول القادرة على توفير أموال إضافية لبرنامج التعاون الفني التابع للايكاو على تقديم المنح التدريبية في مجال الطيران المدني نقداً أو عينا.

١٠- **تشجع** الدول وشركاء التنمية الآخرين، ولا سيما صناعة الطيران والقطاع الخاص، على الإسهام في آلية تمويل تنفيذ أهداف الايكاو لأنها تمكنهم من المشاركة في تنفيذ مشاريع الايكاو للطيران المدني.

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 برنامج التعاون الفني

لما كان هدف الايكاف هو تأمين سلامة وانتظام نمو الطيران المدني الدولي في العالم أجمع. **ولما كان** تنفيذ مشاريع التعاون الفني يكمل أنشطة البرنامج العادي الرامية إلى بلوغ أهداف الايكاف الاستراتيجية.

ولما كانت الدول المتعاقدة تعتمد أكثر فأكثر على الايكاف للحصول على المشورة والمساعدة 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 في إطار برنامج الايكاف العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية والبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران حتى يتسنى تقديم الدعم إلى الدول لسد الثغرات المكتشفة.

ولما كان التمويل المقدم إلى برنامج التعاون الفني من خارج الميزانية يتيح للايكاف أن تقدم الدعم الأولي إلى الدول التي تحتاج إلى المساعدة لسد الثغرات التي كشفها برنامج الايكاف العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وبرنامج الايكاف العالمي لتدقيق أمن الطيران.

ولما كان قيام إدارة التعاون الفني أو أي طرف آخر خارج الايكاف بتنفيذ المشاريع مع الالتزام تماما بالقواعد والتوصيات الدولية يسفر عن تعزيز جوهرى لسلامة وأمن وكفاءة الطيران المدني في جميع أنحاء العالم.

ولما كانت أعمال التقييم التالية للتنفيذ يمكن أن تشكل أداة قيمة لتحديد تأثير المشاريع على الطيران وتخطيط المشاريع في المستقبل.

ولما كانت الهيئات غير الحكومية (العامة والخاصة) التي تنفذ مشاريع في مجال الطيران المدني لحساب الدول المتعاقدة تعتمد على الايكاف أكثر فأكثر للحصول من خلال إدارة التعاون الفني على المشورة والمساعدة في مجالات التعاون الفني التقليدية وتضمن التزام المشاريع بالقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاف.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تسترعي انتباه** الدول المتعاقدة التي تطلب المساعدة إلى المزايا التي يمكن تحصيلها من المشاريع المحددة بوضوح والمستندة إلى خطط رئيسية للطيران المدني.

٢- **تسترعي انتباه** الدول المتعاقدة إلى المساعدات التي تقدم من خلال المشاريع شبه الإقليمية والمشاريع الإقليمية التي تنفذها الايكاف، مثل مشاريع "برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران" (COSCAP) ومشاريع البرنامج التعاوني لأمن الطيران (CASP)، **وتحث** المجلس على أن يواصل إعطاء أسبقية عالية لإدارة وتنفيذ هذه المشاريع من خلال برنامج التعاون الفني لأن فوائد هذه المشاريع عظيمة.

٣- **تحث** الدول على إعطاء أولوية عالية لتدريب موظفيها الفنيين والتشغيليين والإداريين من خلال إعداد برنامج تدريب شامل، **وتفكر** الدول بأهمية تقديم هذا التدريب على النحو الوافي، وبالخاصة إلى تقديم الحوافز المناسبة للاحتفاظ بهؤلاء الموظفين، كل في مجال تخصصه، بعد اكتمال تدريبهم.

- ٤- **تشجع** الدول على تركيز جهودها على تطوير مراكز التدريب الراهنة، وعلى دعم مراكز التدريب الإقليمية في منطقتها حتى توفر التدريب العالي لموظفي الطيران المدني الوطنيين كلما كان هذا التدريب غير متوفر على المستوى الوطني، وذلك من أجل النهوض بقدرة الاعتماد على الذات في الإقليم.
- ٥- **تشجع** الدول التي تتلقى المساعدات من خلال الأيكاو على أن تتفادى التأخير في تنفيذ المشاريع، وذلك باتخاذ القرارات في حينها بشأن الخبراء والتدريب وشراء المكونات طبقاً لاتفاقيات المشاريع.
- ٦- **تسترعي انتباه** الدول المتعاقدة إلى خدمة مشتريات الطيران المدني، وهي خدمة تقدمها الأيكاو للبلدان النامية لشراء المعدات ذات القيمة العالية من معدات الطيران المدني والتعاقد على الخدمات الفنية.
- ٧- **تطلب** إلى الدول المتعاقدة، وخصوصاً البلدان النامية منها، أن تشجع الخبراء الفنيين المؤهلين تماماً على التقدم بطلبات لإدراجهم في قائمة خبراء برنامج التعاون الفني.
- ٨- **تشجع** الدول على الاستفادة من خدمات ضمان الجودة التي تقدمها إدارة التعاون الفني على أساس استرداد التكاليف، للإشراف على المشاريع التي تنفذها أطراف أخرى خارج إدارة التعاون الفني في الأيكاو، بما في ذلك استعراض مدى امتثالها للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الأيكاو.
- ٩- **تشجع** الدول والجهات المانحة على إدراج أعمال التقييم التالية لتنفيذ مشاريع الطيران المدني الخاصة بها وتوفير الأموال لها، بوصفها جزءاً لا يتجزأ من أعمال تخطيط وتنفيذ المشاريع.

القرار ٣٦-١٨: المساهمات المالية في خطة عمل أمن الطيران

إن الجمعية العمومية،

إنه تعتبر تطوير الطيران المدني الدولي يساعد بشكل كبير على إقامة وصون أواصر الصداقة والتفاهم بين الأمم وشعوب العالم، ولما كانت إساءة استخدامه تشكل تهديداً 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 الأيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران الذي يتعلق ضمن جملة أمور بترتيبات أمن المطارات وبرامج أمن الطيران المدني، واستعراض مدى كفاية اتفاقيات أمن الطيران الراهنة، واستعراض برنامج الأيكاو لأمن الطيران، بما في ذلك مراجعة الملحق السابع عشر وغيره من ملاحق اتفاقية شيكاغو.

واقترانها منها بأن أمن الطيران سيظل برنامجاً حرجياً وذا أولوية بالنسبة للأيكاو، وبالحاجة إلى وضع برامج عمل وتنفيذها في الفترة الثلاثية المقبلة لمعالجة المسائل المحددة في قرار الجمعية العمومية ٣٥-١٠.

وإذ 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.

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، ويحذ 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 اعتمده 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 الملائمين 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، و**تطلب** 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 ٣٦-١٩: الأخطار التي تهدد الطيران المدني من جراء الصواريخ الجوية المحمولة (أسلحة الماناباز)

إن الجمعية العمومية

إن تعبير عن قلقها الشديد إزاء الأفعال الإرهابية التي تهدد الطيران المدني في جميع أنحاء العالم، وخاصة الأخطار المتمثلة في الصواريخ الجوية المحمولة (الماناباز)، والصواريخ الأخرى أرض-جو والأسلحة الخفيفة والقذائف الصاروخية.

وإذ تشير إلى قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم ٦٦/٦١ بشأن "الاتجار غير المشروع بالأسلحة الصغيرة والأسلحة الخفيفة من جميع جوانبه" والقرار ٧٧/٦٠ بشأن منع النقل غير المشروع لصواريخ الدفاع الجوي التي يحملها الأفراد والحصول عليها واستخدامها دون إذن، والقرار ٧١/٦١ بشأن تقديم المساعدة إلى الدول من أجل كبح الاتجار غير المشروع بالأسلحة الصغيرة والأسلحة الخفيفة وجمعها والقرار ٢٨٨/٦٠ بشأن استراتيجية الأمم المتحدة العالمية لمكافحة الإرهاب.

وإذ تحيط علما "بالصك الدولي الذي يمكن الدول من التعرف على الأسلحة الصغيرة والأسلحة الخفيفة غير المشروعة وتعقبها 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 يدويا 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 شمولا واتساقا لمواجهة الأخطار التي تهدد الطيران المدني من جراء أسلحة الماناباز.

وإن تقرر بأن الأخطار الخاصة التي تمثلها أسلحة المانبادز تتطلب من الدول نهجا شاملا 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 وتعقبها 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 ٣٦-٢٠: البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع

لما كان من المستصوب توحيد قرارات الجمعية العمومية بشأن سياسات حماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع، وذلك تيسيرا لتنفيذ هذه السياسات وتطبيقها العملي من خلال جعل نصوصها أقرب إلى متناول اليد وأسهل فهما وأفضل تنظيما من الناحية المنطقية.

ولما كانت الجمعية العمومية قد قررت في قرارها رقم ٣٥-٩ أن تصدر في كل دورة من دوراتها بيانا موحدًا بسياسات الايكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع.

ولما كانت الجمعية العمومية قد استعرضت اقتراحات المجلس بتعديل هذا البيان الموحد عن سياسات الايكاو المستمرة، الوارد في المرفقات (أ) إلى (ح) بالقرار رقم ٣٥-٩، وعدلت ذلك البيان ليشمل القرارات الصادرة عن الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تقرر** أن مرفقات هذا القرار تشكل البيان الموحد عن سياسات الايكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع، حسبما كانت عليه هذه السياسات عند ختام الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية.
- ٢- **تقرر** أن تطلب إلى المجلس أن يعرض على نظر كل دورة من دوراتها العادية بيانا موحدًا عن سياسات الايكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع.
- ٣- **تعلم** أن هذا القرار يحل محل القرار رقم ٣٥-٩.

المرفق (أ)

السياسة العامة

لما كان تطور الطيران المدني الدولي يمكن أن يساعد كثيرا على إيجاد الصداقة وحسن التفاهم والحفاظ عليهما بين أمم العالم وشعوبه، بينما يمكن لسوء استعماله أن يصبح تهديدا للأمن العام.

ولما كانت أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي قد أصبحت تشكل التهديد الرئيسي لتطوره الأيمن والمنظم.

ولما كان تهديد الأعمال الإرهابية، بما فيها الأعمال التي تنطوي على استعمال الطائرات كسلاح تدمير أو استهداف الطائرات بأسلحة الدفاع الجوي التي يحملها الأفراد (مانبادز)، أو القذائف الصاروخية الأخرى أرض-جو، أو الأسلحة الخفيفة والقنابل المقذوفة بالصواريخ أو حمل السوائل والهلاميات والايروسول على متن الطائرات لاستعمالها كعناصر في تكوين "جهاز متفجر ارتجالي"، والاستيلاء غير المشروع على الطائرات، والهجوم على منشآت الطيران، وغير ذلك من أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني، تؤثر تأثيرا ضارا وخطيرا على سلامة الطيران المدني الدولي وكفاءته وانتظامه، مما يعرض للخطر أرواح الأشخاص على متن الطائرات وعلى الأرض ويقوض ثقة شعوب العالم في سلامة الطيران المدني الدولي.

ولما كانت كافة أعمال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني الدولي تشكل جريمة خطيرة تخالف القانون الدولي.

وإذ تشير إلى قرار الجمعية العمومية ٣٣-١ و ٣٥-١١ وتوصيات المؤتمر الوزاري رفيع المستوى لأمن الطيران، الذي عقد في فبراير ٢٠٠٢.

وإذ تحيط علما بالإجراءات التي اتخذها المجلس حتى الآن، ولا سيما اعتماده لخطة عمل الايكاو لأمن الطيران في يونيو ٢٠٠٢، بالإضافة إلى الإجراءات الوقائية الجديدة وتعزيز الوسائل المتاحة للمنظمة لمجابهة التهديدات الجديدة والناشئة ضد الطيران المدني.

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 أفعال التدخل غير المشروع التي تهدف إلى تدمير الطائرات المدنية في أثناء طيرانها على الخطوط التجارية، بما في ذلك إساءة استخدام الطائرات المدنية كأسلحة للدمار وقتل الأشخاص على متنها وعلى الأرض.

- ٣- **تؤكد من جديد** أنه يجب على منظمة الطيران المدني الدولي ودولها المتعاقدة الاستمرار في معاملة أمن الطيران باعتباره أمراً يحظى بأعلى درجات الأولوية وينبغي توفير الموارد المناسبة له.
- ٤- **تناشد** جميع الدول المتعاقدة أن تؤكد تأييدها الحازم لسياسة الايكاو الثابتة وذلك بتطبيق أكثر إجراءات الأمن فعالية سواء بشكل فردي أو بالتعاون فيما بينها للوقاية من أفعال التدخل غير المشروع ومعاقبة المرتكبين والمخططين والراعين والممولين والمتأمرين في أي فعل من هذه الأفعال.
- ٥- **تؤكد من جديد** على مسؤولية الايكاو في تسهيل الحل المنسق والموحد للمسائل التي قد تنشأ بين الدول المتعاقدة 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، وخاصة تنفيذ خطة عمل الايكاو لأمن الطيران وتأمين أداء هذا العمل بأعلى درجة من الكفاءة والاستجابة.
- ٧- **ترحب** بإدماج ٤٨ في المائة من خطة عمل أمن الطيران في البرنامج العادي وتطلب إلى المجلس أن يعتبر الإدماج الكامل عنصراً رئيسياً في إعداد ميزانية الفترة الثلاثية ٢٠١١-٢٠١٣.
- ٨- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على مواصلة دعم خطة عمل الايكاو لأمن الطيران بعقد مذكرات تمويل طوعية مع المنظمة حيث أن تنفيذها التام سيبقى معتمداً على المساهمات الطوعية لحين دمجها كلياً في ميزانية البرنامج العادي.

المرفق (ب)

المواثيق القانونية الدولية و سن التشريعات الوطنية وعقد الاتفاقات المناسبة لقمع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني

(أ) المواثيق القانونية 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) واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (لاهاي، ١٩٧٠)، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني (مونتريال، ١٩٧١)، والبروتوكول بشأن قمع أفعال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي، المكمل للاتفاقية بشأن قمع أفعال التدخل غير المشروع ضد سلامة الطيران المدني (مونتريال، ١٩٨٨)، فضلاً عن اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها (مونتريال، ١٩٩١) والاتفاقات الثنائية لقمع تلك الأفعال.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول المتعاقدة التي لم تنضم بعد إلى الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات (طوكيو، ١٩٦٣) واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (لاهاي، ١٩٧٠) واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني (مونتريال، ١٩٧١)، وبروتوكول عام ١٩٨٨ المكمل لاتفاقية مونتريال واتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها (مونتريال، ١٩٩١)، تحثها على الانضمام إليها. قائمة الدول الأطراف في مواثيق أمن الطيران القانونية موجودة على موقع الايكاو www.icao.int تحت عنوان ICAO Treaty Collection.

٢- **تناشد** الدول التي لم تصبح بعد أطرافاً في اتفاقية بشأن تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها، أن تنفذ المبادئ التي تتضمنها هذه الاتفاقية، حتى قبل التصديق عليها أو قبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها، و**تناشد** الدول التي تصنع المتفجرات البلاستيكية أن تنفذ تدابير تمييز هذه المتفجرات بأسرع ما يمكنها.

٣- **تطلب** من المجلس أن يكلف الأمين العام بالاستمرار في تذكير الدول بأهمية انضمامها أطرافاً في اتفاقيات طوكيو ولاهاي ومونتريال وبروتوكول عام ١٩٨٨ المكمل لاتفاقية مونتريال، واتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها، وأن يقدم المساعدة التي تطلبها الدول التي تصادف أي صعوبات في سبيل انضمامها إلى هذه المواثيق.

(ب) إصدار التشريعات الوطنية وعقد الاتفاقات المناسبة

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

فإن الجمعية العمومية:

١- **تناشد** الدول المتعاقدة أن تولي اهتماماً خاصاً لاعتماد إجراءات وافية ضد الأشخاص الذين يقومون بارتكاب أو تخطيط أو رعاية أو تمويل أو تسهيل أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات وغيرها من أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني، وأن تدرج على وجه الخصوص في تشريعاتها قواعد تقضي بإزالة عقوبات مشددة على هؤلاء الأشخاص.

٢- **تناشد** الدول المتعاقدة أن تتخذ إجراءات وافية لتسليم أو محاكمة الأشخاص الذين يرتكبون أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات وغيرها من أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني، وذلك بسن أحكام قانونية أو وضع معاهدة لهذا الغرض أو تعزيز الترتيبات القائمة وإبرام اتفاقات مناسبة للقضاء على مثل هذه الأفعال، 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 المنظمة ومن دولها المتعاقدة ممارسة اليقظة المستمرة ووضع وتنفيذ إجراءات إيجابية للحماية.

ولما كانت هناك حاجة واضحة لتعزيز وتطبيق إجراءات الأمن في جميع مراحل وعمليات نقل الأشخاص وأمتعتهم اليدوية وأمتعتهم المسجلة والبضائع والبريد وطرود البريد الخاص والسريع.

ولما كانت وثائق السفر المقروءة آلياً تسمح بتعزيز الأمن من خلال تحسين الوثائق التي تثبت هوية المسافرين وأطقم الطيارين.

ولما كانت وثائق السفر المقروءة آلياً تسمح أيضاً بإقامة تعاون رفيع المستوى بين الدول من أجل تعزيز مكافحة غش الجوازات، بما في ذلك تزييف أو تزوير الجوازات ومنع المحتالين من استخدام جوازات صالحة، واستخدام الجوازات منتهية الصلاحية أو الملغاة، واستخدام الجوازات التي تم الحصول عليها بالغش.

ولما كانت الدول المتعاقدة هي المسؤولة عن التحقق من قيام الجهات الحكومية وسلطات المطارات ومشغلي الطائرات بتطبيق إجراءات الأمن.

ولما كان تنفيذ إجراءات الأمن التي تتادي بها المنظمة بشكل وسيلة فعالة لمنع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني.

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

فإن الجمعية العمومية:

١- **تحث** المجلس على أن يستمر في إعطاء أعلى أولوية لاعتماد تدابير فعالة لمنع أفعال التدخل غير المشروع بما يتناسب مع التهديد الحالي لأمن الطيران المدني الدولي وعلى أن يواظب على تحديث أحكام الملحق السابع عشر باتفاقية شيكاغو.

٢- **تطلب** إلى المجلس أن ينجز دراسات عن طرق كشف المتفجرات أو المواد المتفجرة، بالإضافة إلى صلاحيات اللجنة الفنية الدولية المعنية بالمتفجرات بالصورة المبينة في اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها، وأن يجري على وجه الخصوص دراسات عن تمييز المتفجرات المثيرة للقلق غير المتفجرات البلاستيكية، وذلك بغرض إنشاء نظام قانوني شامل وملئم حسب الاقتضاء.

٣- **تحث** جميع الدول على أساس فردي وبالتعاون مع الدول الأخرى على اتخاذ كافة التدابير الممكنة للوقاية من أفعال التدخل غير المشروع، ولا سيما التدابير التي تقتضيها أو توصي بها أحكام الملحق السابع عشر باتفاقية الطيران المدني الدولي، بالإضافة إلى التدابير التي يوصي بها المجلس.

٤- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تعزز جهودها الرامية إلى تنفيذ القواعد والتوصيات والإجراءات الدولية الراهنة المتعلقة بأمن الطيران، وأن ترصد هذا التنفيذ، وأن تتخذ كل الخطوات الضرورية لمنع وقوع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي، وأن تراعي المواد الإرشادية الواردة في دليل الأمن الصادر عن الأيكاو والمتاحة في موقع الأيكاو مقيد الدخول على الانترنت.

٥- **تشجع** الدول المتعاقدة على النهوض بأمن الطيران باعتباره عنصراً رئيسياً في الأولويات الوطنية والاجتماعية والاقتصادية وفي التخطيط والعمليات.

٦- **تناشد** الدول المتعاقدة، 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.

٧- **تحث** الدول المتعاقدة التي لم تبدأ بالفعل في إصدار جوازات سفر مقروءة آلياً دون غيرها أن تبدأ ذلك وفقاً للمواصفات المذكورة في الجزء الأول من الوثيقة Doc 9303 في موعد أقصاه ٢٠١٠/٤/١.

٨- **تطلب** الى المجلس أن يكلف الأمين العام بما يلي:

- (أ) أن يتأكد من أن أحكام الملحق السابع عشر والملحق التاسع: التسهيلات متوافقة ومكتملة لبعضها البعض بشرط عدم الإخلال بفعالية التدابير الأمنية.
- (ب) أن يضمن جداول أعمال اجتماعات الايكاو المسائل التي تتعلق بأمن الطيران في الحالات الملائمة.
- (ج) أن يعقد ندوات إقليمية عن أمن الطيران بناء على طلب الدول المعنية.
- (د) أن يطور ويحدّث برنامج الايكاو للتدريب على أمن الطيران، والبرامج التدريبية لأمن.
- (هـ) أن يشرف على شبكة مراكز التدريب على أمن الطيران ويطورها ليضمن المحافظة على مستويات التدريب وتحقيق مستويات التعاون السليمة.
- (و) أن يواصل تحليل التهديدات المحتملة ضد الطيران المدني والإجراءات الوقائية الملائمة التي تشمل، ضمن جملة أمور، دخول الموظفين الى المنشآت المؤمنة، والتهديدات ضد المناطق غير المؤمنة، وأسلحة الدفاع الجوي التي يحملها الأفراد (المانبادز)، والكشف الفعال على الركاب والأمتعة والبضائع، وسلسلة الإمداد الأمني، ومقدمي الخدمات.

٩- **تطلب** من المجلس أن يكلف الأمين العام بتحديث وتعديل دليل الأمن على فترات ملائمة وإعداد مواد إرشادية جديدة، بما في ذلك مواد إرشادية تفصيلية بشأن السوائل والايروسول والهلاميات، حسب الاقتضاء، لمساعدة الدول المتعاقدة على معالجة التهديدات الجديدة ضد الطيران المدني وعلى تنفيذ المواصفات والإجراءات المتعلقة بأمن الطيران المدني.

١٠- **تطلب** إلى المجلس أن يكلف فريق خبراء أمن الطيران باستعراض صلاحياته وإجراءاته الإدارية في تاريخ مبكر بهدف إزالة القيود التي تحد من قدرة الفريق على النظر في النطاق الكامل لقضايا أمن الطيران.

المرفق (د)

إجراءات الدول المعنية بأحد أفعال التدخل غير المشروع

(أ) أفعال التدخل غير المشروع

لما كانت أفعال التدخل غير المشروع تعرض للخطر الشديد سلامة وانتظام وكفاءة الطيران المدني الدولي.

ولما كانت سلامة رحلات الطائرات التي تتعرض لأي فعل استيلاء غير مشروع قد تتعرض للمزيد من الخطر في حالة رفض تزويدها بخدمات المساعدات الملاحية وخدمات الحركة الجوية وإقفال المدارج وممرات السير وإغلاق المطارات.

ولما كانت سلامة الركاب والطاقم على متن الطائرات الواقعة تحت فعل الاستيلاء غير المشروع قد تتعرض لخطر أكبر إذا سمح لتلك الطائرات بالإقلاع بينما هي تحت الاستيلاء.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تعرب** عن قلقها تجاه التحديات التي يتعرض لها أمن الطيران المدني من جراء التهديدات الجديدة والناشئة وأساليب العمل المتغيرة المستخدمة في ارتكاب أفعال التدخل غير المشروع.
- ٢- **تذكر** في هذا الخصوص بالأحكام ذات الصلة في اتفاقية شيكاغو واتفاقية طوكيو واتفاقية لاهاي واتفاقية مونتريال وبروتوكول عام ١٩٨٨ المكمل لاتفاقية مونتريال.
- ٣- **توصي** بأن تراعي الدول الاعتبارات المذكورة أعلاه عندما تضع السياسات وخطط الطوارئ للتصدي لأفعال التدخل غير المشروع.
- ٤- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تقدم المساعدة إلى أي طائرة خاضعة للاستيلاء غير المشروع، بما في ذلك تقديم المساعدات الملاحية وخدمات الحركة الجوية والسماح للطائرة بالهبوط.
- ٥- **تحث** الدول المتعاقدة على التأكد من أن أي طائرة هبطت في إقليمها وهي خاضعة للاستيلاء غير المشروع ستظل محتجزة على الأرض، ما لم يصبح رحيلها ضرورة يملئها الواجب الأعلى وهو حماية أرواح البشر.
- ٦- **تسلم** بأهمية المشاورات بين الدولة التي هبطت فيها الطائرة خاضعة للاستيلاء غير المشروع ودولة مشغل تلك الطائرة، فضلا عن قيام الدولة التي هبطت فيها الطائرة بتبليغ الخبر إلى دولة المقصد المفترض أو المعلن.
- ٧- **تحث** الدول المتعاقدة على التعاون بغرض تنظيم رد مشترك على أي فعل تدخل غير مشروع، وكذلك الاستعانة عند الضرورة بخبرات وقدرات دولة مشغل الطائرة التي تعرضت للتدخل غير المشروع، ودولة إنتاج الطائرة ودولة تسجيل الطائرة، مع اتخاذ التدابير في أراضيها لتحرير ركاب تلك الطائرة وطاقمها.
- ٨- **تدين** فشل أي دولة متعاقدة في الوفاء بالتزاماتها التي تقضي بأن تعيد بدون تأخير الطائرة المحتجزة بصفة غير قانونية، أو أن ترحل أي شخص متهم بارتكاب أحد أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني، أو أن تعرض القضية بدون تأخير على السلطات المختصة.
- ٩- **تناشد** الدول المتعاقدة أن تواصل تقديم المساعدة في عمليات التحقيق في تلك الأفعال وفي القبض على المسؤولين عنها ومحاكمتهم.

ب) الإبلاغ عن أفعال التدخل غير المشروع

لما كانت التقارير الرسمية التي تقدمها الدول المعنية بأفعال التدخل غير المشروع ينبغي أن توفر معلومات موثوقة عن هذه الأفعال وتشكل أساسا لتقييمها وتحليلها.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تلاحظ** بقلق أن دولا كثيرة لا تقدم في كثير من الأحيان تقارير رسمية إلى المجلس عن هذه الأفعال.
- ٢- **تحث** الدول على الوفاء بالتزاماتها المنصوص عليها في المادة (١١) من اتفاقية لاهاي والمادة (١٣) من اتفاقية مونتريال، بالإضافة إلى أحكام الملحق السابع عشر، بأن ترسل إلى المجلس بأسرع ما يمكن عقب حدوث وقائع التدخل غير المشروع جميع المعلومات ذات الصلة المقررة في المادتين المذكورتين وفي القواعد والتوصيات الدولية، من أجل تمكين الأمانة العامة من حفظ معلومات دقيقة وكاملة وتحليل الاتجاهات والتهديدات الناشئة ضد الطيران المدني.

٣- **تطلب** من المجلس أن يكلف الأمين العام بأن يطلب من الدول المعنية، في خلال مدة معقولة من تاريخ حدوث كل واقعة محددة من وقائع التدخل غير المشروع، أن ترسل الى المجلس وفقا لقانونها الوطني جميع المعلومات عن الواقعة، وبصفة خاصة المعلومات المتعلقة بتسليم الأشخاص أو الإجراءات القانونية الأخرى.

٤- **تطلب** من المجلس أن يكلف الأمين العام بالتنسيق مع فريق خبراء أمن الطيران برصد وتجميع التقارير عن أفعال التدخل غير المشروع والتأكد منها وتحليلها، وإعلام الدول بالاتجاهات والتهديدات المحتملة والناشئة وإعداد إرشادات ملائمة لردع التهديدات الجديدة والناشئة.

المرفق (هـ)

برنامج الايكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران

لما كان برنامج الايكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران قد نجح في الوفاء بالتكليف الوارد في المرفق (هـ) من قرار الجمعية العمومية ٣٥-٩.

ولما كان الهدف الرئيسي للمنظمة هو تأمين سلامة وأمن الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم.

ولما كان النهوض بتنفيذ قواعد أمن الطيران الدولي يسهم في تحقيق هذا الهدف.

وإن تذكر بأن الدول المتعاقدة هي التي تضطلع بالمسؤولية النهائية عن ضمان سلامة وأمن الطيران المدني.

وإن تذكر أن الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية قد طلبت من الأمين العام أن يواصل تنفيذ البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران الذي يشمل عمليات تدقيق منتظمة والزامية ومنهجية ومنسقة لأمن الطيران في جميع الدول المتعاقدة.

وإن تضع في اعتبارها أن البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران قد أثبت فاعليته في تحديد المخاوف الأمنية في مجال الطيران وفي تقديم توصيات لتبديدها وأن البرنامج قد حقق زيادة مطردة في مستوى تنفيذ قواعد الأمن الصادرة عن الايكاو.

وإن تضع في اعتبارها توجيهات مجلس الايكاو الصادرة في أثناء دورته ١٧٦ بشأن المبادئ التوجيهية لتنفيذ عمليات تدقيق أمن الطيران في المستقبل في أعقاب الدورة الأولى لتدقيق أمن الطيران في نهاية سنة ٢٠٠٧.

وإن تسلم بأن تنفيذ الدول لخطط الإجراءات التصحيحية لمعالجة الثغرات التي كشفتها عمليات التدقيق تنفيذا فعلا يعد عنصرا أساسيا وحرجا من عملية التدقيق ولتحقيق الهدف العام وهو تعزيز أمن الطيران العالمي.

وإن تسلم بأن استمرار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران أساسي لتوفير الثقة المتبادلة في مستوى أمن الطيران بين الدول المتعاقدة والتشجيع على التنفيذ الملائم لقواعد الأمن.

وإن تسلم بأهمية استراتيجية منسقة للعمل مع الدول التي تبين لديها ثغرات هامة في الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية التي وضعتها الايكاو وإن تحيط علما بإنشاء مجلس رفيع المستوى تابع للأمانة العامة لاستعراض نتائج التدقيق لمساعدة المجلس في الاضطلاع بمسؤولياته.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تلاحظ** بارتياح أن برنامج الايكو العالمي لتدقيق أمن الطيران قد أثبت فاعليته في تحديد المخاوف الأمنية في مجال الطيران وتقديم توصيات لحلها.
- ٢- **تعرب** عن تقديرها للدول المتعاقدة على تعاونها في عملية التدقيق وتوفير خبراء الأمن الذين ينبغي ترخيصهم كمدققي البرنامج العالمي لأمن الطيران ليعملوا كخبراء لفترات قصيرة الأجل للقيام بعمليات التدقيق.
- ٣- **تطلب** الى المجلس ضمان استمرار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، بعد دورة التدقيق الأولى في نهاية سنة ٢٠٠٧ مسترشدا في ذلك بمبدأ العالمية ومدركا لتفاوت حاجة الدول الى التدقيق، ومع التركيز على قدرة الدول على توفير المراقبة الوطنية الملائمة لأنشطة أمن الطيران لديها من خلال التنفيذ الفعال للعناصر الحرجة لنظام مراقبة الأمن وتوسيع نطاق عمليات التدقيق في المستقبل بحيث تشمل الأحكام المتعلقة بالأمن في الملحق التاسع: التسهيلات.
- ٤- **تطلب** من المجلس ضمان مواصلة التحقق من تنفيذ خطط الإجراءات التصحيحية التي تقوم بها الدول وذلك من خلال مهام المتابعة وغيرها من الوسائل.
- ٥- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على تقديم الدعم الكامل للايكو عن طريق قبول بعثات التدقيق في المواعيد التي تحددها المنظمة، بالتنسيق مع الدول المعنية، وتسهيل عمل فرق التدقيق، واعداد وتقديم خطة عمل تصحيحية ملائمة الى الايكو لسد الثغرات المكتشفة من خلال التدقيق.
- ٦- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على أن تتبادل على النحو الملائم ووفقا للسيادة التي تتمتع بها نتائج عمليات التدقيق التي تجريها الايكو والاجراءات التصحيحية التي تتخذها الدولة التي خضعت للتدقيق في حالة طلبها من قبل أي دولة أخرى.
- ٧- **تكلف** المجلس بإجراء دراسة لتوفير مستوى محدود من الشفافية في نتائج تدقيق أمن الطيران الذي تقوم به الايكو بما يوازن بين حاجة الدول الى الوعي بالمخاوف الأمنية التي لم يتم تبديدها والحاجة الى إبقاء معلومات الأمن الحساسة بعيدة عن متناول الجمهور.
- ٨- **تطلب** الى المجلس أن يقدم الى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية تقريرا عن التنفيذ العام للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران.

المرفق (و)

مساعدة الدول على تنفيذ التدابير الفنية

لحماية الطيران المدني الدولي

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

ولما كانت بعض البلدان، وخصوصا البلدان النامية، تواجه صعوبات في تنفيذ التدابير الوقائية تنفيذا تاما رغم المساعدة المقدمة لها لأن مواردها المالية والفنية والمادية غير كافية.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تكلف** المجلس بأن يطلب إلى الأمين العام تسهيل وتنسيق المساعدة والدعم الفنيين للدول التي تحتاج إلى تحسين مراقبة الأمن وأمن المطارات كما يرد في تقارير البرنامج العالمي لأمن الطيران.
- ٢- **تدعو** البلدان المتقدمة إلى تقديم المساعدة إلى البلدان غير القادرة على تنفيذ البرامج أو التدابير الفنية الموصى بها لحماية الطائرات على الأرض، ولاسيما من أجل إنهاء إجراءات الركاب وأمتعتهم اليدوية وأمتعتهم المسجلة والبضائع والبريد الممتاز وطرود البريد العاجل.
- ٣- **تدعو** الدول المتعاقدة إلى أن تنتظر في طلب المساعدة من فرع دعم التنفيذ والتنمية والمنظمات الدولية الأخرى مثل برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، وبرنامج التعاون الفني، لتلبية احتياجاتها إلى المساعدة الفنية الناشئة عن الحاجة لحماية الطيران المدني الدولي.
- ٤- **تدعو** الدول المتعاقدة إلى الاستفادة من المساعدات قصيرة الأجل التي يقدمها برنامج دعم التنفيذ والتنمية ومشاريع المساعدات طويلة الأجل التي يقدمها برنامج التعاون الفني لسد الثغرات المكتشفة من خلال عمليات التدقيق.
- ٥- **تحث** جميع الدول التي لديها الموارد الكافية على زيادة المساعدات المالية والفنية والمادية التي تقدمها إلى البلدان التي هي بحاجة إلى هذه المساعدة لتحسين أمن الطيران، وذلك من خلال الجهود الثنائية ومتعددة الأطراف المنسقة بالكامل من خلال برنامج دعم التنفيذ والتنمية في الايكاو.
- ٦- **تحث** الدول المتعاقدة على استخدام مراكز الايكاو للتدريب على أمن الطيران لغرض التدريب الأمني.
- ٧- **تحث** المجتمع الدولي على النظر في زيادة المساعدات التي يقدمها إلى الدول، وفي العمل على تعزيز التعاون فيما بينها، حتى تستفيد من أهداف وأغراض اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها، ولاسيما من خلال اللجنة الفنية الدولية المعنية بالمتفجرات.

المرفق (ز)

إجراءات المجلس إزاء التعاون المتعدد الأطراف والتعاون الثنائي في

مختلف مناطق العالم

- لما كان** التعاون الثنائي بين الدول يكمل ويعزز حقوق والتزامات الدول المنصوص عليها في المواثيق القانونية الدولية بشأن أمن الطيران وفي القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن المجلس بشأن أمن الطيران.
- ولما كانت** اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية تشكل الأساس القانوني الرئيسي للنقل الدولي التجاري للركاب والأمتعة والبضائع والبريد عن طريق الجو.
- ولما كانت** أحكام أمن الطيران ينبغي أن تشكل جزءاً لا يتجزأ من اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية.

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 المتعاقدة.
- ٢- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على إدراج بند يتعلق بأمن الطيران في اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية، مع مراعاة البند النموذجي الذي اعتمده المجلس في ١٩٨٦/٦/٢٥، وعلى أن تأخذ في الحسبان نص الاتفاق النموذجي الذي اعتمده المجلس في ١٩٨٩/٦/٣٠.
- ٣- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على أن تشترك في شبكة ضباط الاتصال لشؤون أمن الطيران التي أنشأتها الإيكولو — 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.
- ٤- **تحث** المجلس على النهوض، من خلال المكاتب الإقليمية، بالمبادرات التي تسهل إنشاء منابر تكنولوجية لتبادل معلومات أمن الطيران بين الدول المتعاقدة.
- ٥- **توصي** المجلس بأن يواصل ما يلي:
 - أ) جمع نتائج الخبرة التي اكتسبتها الدول من التعاون فيما بينها على منع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي.
 - ب) تحليل الظروف والاتجاهات المتباينة في منع التهديدات التي يتعرض لها الطيران المدني الدولي في مختلف مناطق العالم.
 - ج) إعداد توصيات لتعزيز التدابير الرامية إلى منع أفعال التدخل غير المشروع هذه.
- ٦- **تطلب** من المجلس العمل على وجهي الاستعجال والسرعة اللازمين لمعالجة التهديدات الجديدة والناشئة ضد الطيران المدني والتخفيف من حدة أي اضطراب في السفر الجوي نتيجة للخلط أو التنفيذ أو التفسير غير المتسق للإجراءات الضرورية، وذلك بتسهيل الاستجابة المشتركة والمتسقة من الدول، والتشجيع على قيام الدول بإعلام جمهور المسافرين بشكل واضح بتلك الأمور.

المرفق (ح)

التعاون الدولي والإقليمي في مجال أمن الطيران

إن الجمعية العمومية:

- إنه تقر** بأن التهديد الموجه إلى الطيران المدني يتطلب ردا عالميا فعالا من الدول والمنظمات الدولية والإقليمية المعنية.
- ١- **تدعو** منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، والوكالة الدولية للطاقة الذرية، ومنظمة الشرطة الجنائية الدولية (الانتربول)، ومنظمة الأمن والتعاون في أوروبا، ومكتب الأمم المتحدة لمراقبة المخدرات ومنع الجريمة، والاتحاد البريدي العالمي، والاتحاد الدولي للنقل الجوي، والمجلس الدولي للمطارات، والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية، وغير ذلك من الجهات المعنية إلى مواصلة التعاون مع الإيكولو إلى أقصى درجة ممكنة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع.

٢- **تطلب** إلى المجلس أن يأخذ في الحسبان مبادرة مجموعة البلدان الثمانية (G8) الخاصة بالسفر الدولي الآمن والميسر، وأن يواصل تعاونه مع تلك المجموعة ومجموعات الدول الأخرى المعنية مثل مبادرة التجارة الأمنية في منطقة رابطة التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ (STAR) فيما تقوم به من عمل يتصل بإعداد التدابير المضادة للتهديد الذي تمثله الصواريخ الجوية المحمولة (المانبادز) وتشجع على تنفيذ جميع الدول المتعاقدة لتلك التدابير.

٣- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل تعاونه مع "لجنة الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب" في إطار الجهد العالمي لمكافحة الإرهاب.

القرار ٣٦-٢١: 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 الإيكو مواصلة العمل مع المنظمات في هذا الصدد.

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

القرار ٣٦-٢٢: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكو المستمرة في مجال حماية البيئة

لما كانت الجمعية العمومية قد قررت، بموجب قرارها ٣٥-٥، أن تواصل في كل دورة من دوراتها العادية اعتماد بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكو المستمرة في مجال حماية البيئة،

ولما كان القرار ٣٥-٥ يتكون من نص تمهيدي وعدد من المرفقات بخصوص موضوعات محددة ولكن مترابطة،

وبالنظر إلى الحاجة إلى التعبير عن التطورات التي استجرت منذ الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية في مجال ضوضاء وانبعثات محركات الطائرات، بما في ذلك المواد الإرشادية الجديدة للإيكو عن التدابير القائمة على آليات السوق للحد من انبعثات الطيران أو تخفيضها،

وبالنظر الى الحاجة الى إدراج مرفقات محددة للتعبير عن سياسة الايكاو في معالجة تأثير الطيران على نوعية الهواء المحلي (المرفق (ح)) والمناخ العالمي (المرفقات (ط) و (ي) و (ك) و (ل))،

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن مرفقات هذا القرار المذكورة أدناه تشكل البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة، حسبما كانت هذه السياسات قائمة عند اختتام الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية:

- المرفق (أ) — لمحة عامة
- المرفق (ب) — وضع القواعد والتوصيات والاجراءات والمواد الارشادية 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 وادارة استخدام الأراضي
- المرفق (ز) — الطائرات الأسرع من الصوت - مشكلة الفرقة الصوتية
- المرفق (ح) — أثر الطيران على نوعية الهواء المحلي
- المرفق (ط) — أثر الطيران على المناخ العالمي — الفهم العلمي
- المرفق (ي) — أثر الطيران على المناخ العالمي — التعاون من الأمم المتحدة والهيئات الأخرى
- المرفق (ك) — برنامج عمل الايكاو بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ
- المرفق (ل) — التدابير القائمة على آليات السوق، بما فيها الاتجار بالانبعاثات

٢- **تطلب** إلى المجلس أن يعرض على نظر كل دورة عادية تعقدها الجمعية العمومية بياناً موحداً بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة لكي تستعرضه.

٣- **تعلمن** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٥-٥.

المرفق (أ)

لمحة عامة

لما كانت ديباجة اتفاقية الطيران المدني الدولي تنص على أن "تطور الطيران المدني الدولي مستقبلاً يمكن أن يساعد كثيراً على إيجاد وإيقاء 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 وعلى 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 والاجراءات التشغيلية الأكثر كفاءة، والاستخدام الملائم لآليات تخطيط المطارات، وتخطيط وإدارة واستخدام الأراضي، والتدابير القائمة على آليات السوق.

ولما كانت جميع الدول المتعاقدة لدى الايكاو قد وافقت على الاستمرار في متابعة جميع مسائل الطيران المتعلقة بالبيئة والحفاظ كذلك على المبادرة في وضع ارشادات 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.

ولما كانت المعلومات الموثوق فيها وأفضل المعلومات المتوافرة عن آثار الطيران على البيئة ضرورية كي تعد الايكاو ودولها المتعاقدة السياسة الخاصة بها.

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 يؤديا دورا في معالجة آثار انبعاثات الطيران من غازات الدفيئة على المناخ العالمي، وأنه ينبغي أن تعالج الدول، فرديا أو جماعيا على أساس اقليمي، المسائل الاقتصادية والمؤسسية المتعلقة بذلك.

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

وإقرارا بأهمية البحث والتطوير في مجال كفاءة استخدام الوقود وبدائل الوقود للطيران التي ستنجح عمليات النقل الجوي الدولي بتأثير أقل على البيئة.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تعلم** أن الايكاو، 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 بمسئوليتها وبمسؤولية دولها المتعاقدة عن تحقيق أقصى درجة من التوافق بين التطور الآمن والمنظم للطيران المدني من ناحية ونوعية البيئة من ناحية أخرى. وعند اضطلاع الايكاو والدول المتعاقدة لديها بمسئولياتها، فإنها سوف تسعى للقيام بما يلي:

(أ) الحد أو خفض من عدد المتأثرين بوضواء الطائرات.

(ب) الحد أو خفض من أثر انبعاثات الطائرات على نوعية الهواء المحلي.

(ج) الحد أو خفض من أثر انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران على المناخ العالمي.

٢- **تشدد** على أهمية مواصلة إثبات الايكاو لدورها القيادي في كل مسائل الطيران المدني الدولي المتعلقة بالبيئة **وتطلب** إلى المجلس أن يحتفظ بزمam المبادرة في اعداد ارشادات للسياسة بشأن هذه المسائل تعترف بخطورة التحديات التي يواجهها القطاع.

٣- **تطلب** إلى المجلس أن يقيم بانتظام الوضع الحالي والمستقبلي لضوضاء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات والاستمرار في اعداد أدوات لهذا الغرض.

- ٤- **تطلب** إلى المجلس ابقاء وتحديث المعرفة بمسألة الترابط والتبادل المتعلقة بالتدابير المؤدية إلى التخفيف من تأثير الطيران على البيئة بغية اتخاذ القرارات على النحو الأمثل.
- ٥- **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.
- ٦- **تطلب** إلى المجلس أن ينشر معلومات عن الوضع الحالي والمستقبلي لضوضاء الطائرات وانبعثات محركات الطائرات وعن سياسة الايكو وموادها الارشادية في مجال البيئة بطريقة ملائمة، مثلا من خلال تقديم التقارير المنتظمة والحلقات الدراسية.
- ٧- **تدعو** الدول إلى أن تواصل تقديم دعما للنشاط لأنشطة الايكو المتعلقة بالبيئة، ونحث الدول المتعاقدة على دعم الأنشطة غير المتوقعة في الميزانية عن طريق تقديم مستوى معقول من المساهمات الطوعية.
- ٨- **تدعو** الدول والمنظمات الدولية إلى تقديم المعلومات العلمية اللازمة لتمكين الايكو من تقوية عملها في هذا المجال.
- ٩- **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.
- ١٠- **تحت** الدول على الامتناع عن اتخاذ تدابير في مجال البيئة من شأنها أن تؤثر سلبا على التطور المنتظم والمستدام للطيران المدني الدولي.

المرفق (ب)

وضع القواعد والتوصيات والاجراءات والمواد الارشادية 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** المجلس قد اعتمد المجلد الأول من الملحق السادس عشر بعنوان: ضوضاء الطائرات، الذي يشتمل على قواعد ترخيص مستويات ضوضاء الطائرات دون الصوتية (باستثناء الطائرات قصيرة الإقلاع والهبوط والطائرات عمودية الإقلاع والهبوط)، وأخطر الدول المتعاقدة بذلك.
- وإدراكا** لاستخدام الرسوم المتعلقة بالضوضاء ونوعية الهواء المحلي في بعض المطارات وأن الإرشادات الخاصة بسياسات الايكو متوفرة حول هذا الموضوع (سياسات الايكو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، 9082 Doc).
- ولما كانت** انبعثات محركات الطائرات لها آثار على البيئة المحلية والعالمية تشكل مصدرا للقلق بالرغم من عدم فهمها بصورة كاملة.
- ولما كان** المجلس قد اعتمد المجلد الثاني من الملحق السادس عشر بعنوان: انبعثات محركات الطائرات، الذي يشتمل على قواعد بشأن الانبعثات لترخيص محركات الطائرات الجديدة، وأخطر الدول بذلك.

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 وانبعثات المحركات.

ومراعاة للمرفق (ف) بالقرار ٣٥-١٤، الذي وجه عناية منتجي ومشغلي الطائرات إلى ضرورة تصميم الأجيال المقبلة من الطائرات بحيث تصبح قادرة على الطيران بكفاءة وبأقل إزعاج بيئي ممكن من المطارات التي تشغل منها الطائرات النفاثة من الجيل الحالي.

فإن الجمعية العمومية:

١- **ترحب** باعتماد المجلس، في يونيو ٢٠٠١، القاعدة القياسية الجديدة الأكثر تشددا بخصوص ضوضاء الطائرات لإدراجها في الفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، وتطبيق القواعد الجديدة الأكثر تشددا لانبعثات أكاسيد النيتروجين في ٢٠٠٨/١/١.

٢- **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.

٣- **ترحب** باعتماد المجلس في مارس ٢٠٠٧ الأهداف التكنولوجية متوسطة الأجل وطويلة الأجل لأكاسيد النيتروجين.

٤- **تطلب** إلى المجلس أن يضع أهدافا تكنولوجية وتشغيلية متوسطة الأجل وطويلة الأجل للضوضاء واحتراق الوقود، إلى جانب أهداف أكاسيد النيتروجين التي وضعت مؤخرا، وذلك بمساعدة وتعاون الهيئات الأخرى في المنظمة والمنظمات الدولية الأخرى.

٥- **تطلب** إلى المجلس ضمان مواصلة لجنة حماية البيئة في مجال الطيران لبرنامج عملها في مجالي الضوضاء والانبعثات على وجه السرعة من أجل وضع الحلول الملائمة بأسرع ما يمكن، و إتاحة الموارد اللازمة لتحقيق ذلك.

٦- **تحث** الدول المتعاقدة من أقاليم العالم غير الممثلة بالشكل الكافي حاليا في لجنة حماية البيئة في مجال الطيران على أن تشارك في أعمال تلك اللجنة.

٧- **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.

٨- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تتابع، حسب الملائمة، الأحكام التي وضعتها الأيكاو عملا بالفقرة (٢) من هذا المرفق.

٩- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل العمل في وضع سيناريوهات واستخدامها لتقييم تأثير انبعثات الطيران على البيئة في المستقبل والتعاون مع الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ في هذا المجال.

المرفق (ج)

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

لما كان أحد أهداف الايكاو هو التشجيع على 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 الى اتخاذ تدابير تقيد عمليات الطائرات، وأثارت معارضة قوية ضد توسيع المطارات الحالية أو انشاء مطارات جديدة.

ولما كانت الايكاو 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 الى تحقيق مفهوم "النهج المتوازن" لتخفيض ضوضاء الطائرات ووضع ارشادات بشأن كيفية تنفيذ الدول لهذا النهج.

ولما كان النهج المتوازن للتعامل مع الضوضاء الذي وضعتة الايكاو يتكون من تحديد مشكلة الضوضاء في المطار ثم تحليل مختلف التدابير المتاحة لخفض الضوضاء عن طريق استكشاف أربعة عناصر رئيسية هي: تخفيض الضوضاء عند المصدر، وتخطيط وإدارة استخدام الأراضي، والاجراءات التشغيلية لتقليل الضوضاء، وفرض القيود التشغيلية، بهدف معالجة مشكلة الضوضاء بأقصى فعالية وأقل التكاليف.

ولما كان تقييم الوضع الحاضر والمستقبلي لضوضاء الطائرات يعد أداة أساسية لتضع الايكاو ودولها المتعاقدة السياسات الضرورية.

ولما كانت إجراءات تنفيذ عناصر النهج المتوازن والمفاضلة بينها أمر في يد الدول المتعاقدة، وكل دولة هي التي تتحمل في نهاية الأمر مسؤولية وضع الحلول الملائمة لمشكلات الضوضاء في مطاراتها، على أساس سياسات وقواعد الايكاو.

ولما كانت المواد الارشادية التي أعدتها الايكاو لمساعدة الدول على تنفيذ النهج المتوازن (ارشادات عن النهج المتوازن للسيطرة على ضوضاء الطائرات، Doc 9829) قد تم تحديثها فيما بعد.

والدراكا لضرورة مواصلة حلول مشكلات الضوضاء مع الخصائص المحددة للمطارات المعنية، مما يستدعي اتباع نهج يختلف من مطار الى آخر، وامكانية تطبيق حلول مماثلة على مشكلات الضوضاء المتماثلة في المطارات.

والدراكا لامكانية أن تسفر تدابير معالجة الضوضاء عن تكاليف كبيرة على المشغلين وغيرهم من الشركاء المعنيين ولا سيما من البلدان النامية.

والدراكا لأن لدى الدول التزامات قانونية واتفاقات قائمة وقوانين سارية وسياسات ثابتة ذات صلة بهذا الموضوع قد تؤثر على تنفيذها "للنهج المتوازن" للايكاو.

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

وبالنظر الى 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 تتجاوز مستويات الضوضاء المنصوص عليها في الفصل

الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر) بطائرات أقل ضوضاء، هي تحسينات تستحق الحماية لاستمرار النمو في المستقبل، ولا ينبغي النيل منها بالتعديات العمرانية العشوائية حول المطارات.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تناشد** جميع الدول المتعاقدة لدى الايكاو، والمنظمات الدولية، أن تعترف بالدور القيادي للايكاو في معالجة مشكلات ضوضاء الطائرات.

٢- **تحث** الدول على ما يلي:

أ) اعتماد نهج متوازن للسيطرة على الضوضاء، مع المراعاة التامة لإرشادات الايكاو (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.

٣- **تشجع** الدول على ما يلي:

أ) تشجيع ودعم الدراسات وبرامج البحوث والتكنولوجيا الهادفة إلى تخفيض الضوضاء عند المصدر أو تخفيضها بأي وسيلة أخرى.

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

ج) تطبيق الإجراءات التشغيلية لتخفيف الضوضاء قدر الإمكان بدون الإضرار بالسلامة.

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.

٤- **تطلب** إلى الدول:

أ) أن تعمل معاً على نحو وثيق لضمان الاتساق بين برامجها وخططها وسياساتها قدر الإمكان.

- (ب) أن تضمن أن يتوافق تطبيق أي تدابير لتخفيض الضوضاء مع مبدأ عدم التمييز الوارد في المادة الخامسة عشرة من اتفاقية شيكاغو.
- (ج) مراعاة الظروف الاقتصادية الخاصة للبلدان النامية.
- ٥- تدعو الدول إلى أن تواصل إعلام المجلس بسياساتها وبرامجها المتعلقة بالحد من مشكلة ضوضاء الطائرات في الطيران المدني الدولي.
- ٦- **تطلب إلى المجلس:**
- (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) تعزيز استخدام النهج المتوازن، من خلال عقد حلقات دراسية مثلاً.
- ٧- **تناشد** الدول تقديم الدعم المناسب لأعمال الايكاو على وضع الإرشادات وأي أعمال إضافية بشأن المنهجيات وتقييم تأثير التدابير أو فعاليتها ضمن إطار النهج المتوازن عند الضرورة.

(د) المرفق

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

لما كانت قواعد ترخيص مستويات ضوضاء الطائرات النفاثة دون الصوتية محددة في المجلد الأول من الملحق السادس عشر.

ولما كان تعريف هذا السحب، لأغراض هذا المرفق، هو سحب فئة من الطائرات، على أساس الضوضاء، من العمليات الدولية في جميع مطارات الدولة الواحدة أو الأكثر.

ولما كانت اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران قد خلصت الى 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.

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

وإدراكا لأن القصد 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 ثقيلًا، 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 شواغل كل منها.

فإن الجمعية العمومية:

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

(أ) ما إذا كانت النهاية الطبيعية لأجل الأساطيل الراهنة من هذه الطائرات سيوفر الحماية الضرورية من الضوضاء حول مطاراتها.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

٤- **تحث** الدول على ألا تفرض تدابير لسحب الطائرات التي تمتثل، بموجب شهادة الضوضاء الأصلية أو المجددة، لقواعد ترخيص الضوضاء المنصوص عليها في الفصل الثالث أو الفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر.

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

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

المرفق (هـ)

فرض القيود التشغيلية المحلية للحد من الضوضاء في المطارات

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

ولما كان تعريف القيد التشغيلي في أي مطار، لأغراض هذا المرفق، هو 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 النطاق محدوداً لتحقيق مزيد من التخفيض للضوضاء عند المصدر، لأن التحسينات السابقة في تكنولوجيا خفض الضوضاء أصبحت تستوعب تدريجياً في الأساطيل ولا يتوقع حدوث طفرات مهمة في هذه التكنولوجيا في المستقبل المنظور .

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

ولما كان تطبيق سحب الطائرات التي تتمثل 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 وبدأت بعض الدول تنظر تبعاً لذلك في فرض قيود تشغيلية على بعض الطائرات الممتلئة 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 .

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

وإدراكا لأن الإيكالو لا تلزم الدول بفرض قيود تشغيلية على طائرات الفصل الثالث.

وإدراكا لأن القصد من قواعد الضوضاء الواردة في الملحق السادس عشر ليس فرض القيود التشغيلية على الطائرات، وان القواعد الجديدة المدرجة على وجه الخصوص في الفصل الرابع بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر قد وضعت لأغراض الترخيص فقط.

وإدراكا على وجه الخصوص لأن الدول مرتبطة بالتزامات قانونية وقوانين وترتيبات قائمة وسياسات ثابتة للسيطرة على مشكلات الضوضاء في مطاراتها ويمكن أن تؤثر على تنفيذ هذا المرفق.

فيان الجمعية العمومية:

١- **تحث الدول على أن تضمن بقدر الإمكان أن اعتماد القيود التشغيلية لا يتم إلا إذا كان مدعوما بتقييم مسبق للمنافع المتوقعة والآثار الضارة الممكنة.**

٢- **تحث 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 وفقا للنهج المتوازن المبين في المرفق (ج).**

٣- **تحث الدول التي تسمح، رغم الاعتبارات المذكورة في الفقرة ٢ من المنطوق أعلاه، بفرض قيود في أي مطار على عمليات الطائرات التي 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 وفقا للمجلد الأول من الملحق السادس عشر.**

ب) **إعداد هذه القيود بحيث تتناسب مع مشكلة الضوضاء في المطار المعني وفقا للنهج المتوازن.**

ج) **الاقتصار على القيود الجزئية حسب الإمكان بدلا من سحب الطائرات تماما 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 تدريجيا، مع مرور الزمن حسب الإمكان، بهدف مراعاة الآثار الاقتصادية على مشغلي الطائرات المعنية.**

ز) **إعطاء مشغلي الطائرات إخطارا مسبقا بمدة معقولة.**

ح) **مراعاة الآثار الاقتصادية والبيئية على الطيران المدني.**

ط) إبلاغ الايكاو والدول المعنية الأخرى بجميع القيود المفروضة.

٤- **وتحث** الدول كذلك على ألا تسمح بفرض أي قيود تشغيلية تهدف الى سحب الطائرات، التي تتمثل بموجب شهادتها الأصلية أو المجددة، لقواعد الضوضاء الواردة في الفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر.

المرفق (و)

تخطيط وإدارة استخدام الأراضي

لما كان تخطيط وإدارة استخدام الأراضي يشكلان عنصرا من أربعة عناصر رئيسية في النهج المتوازن للسيطرة على الضوضاء.

ولما كان عدد الأشخاص المتأثرين بضوضاء الطائرات يتوقف على الطريقة التي يتم بها تخطيط وإدارة استخدام الأراضي المحيطة بالمطارات، ولا سيما مدى السيطرة على التنمية السكنية والأنشطة الأخرى الحساسة للضوضاء.

ولما كان من الممكن حدوث زيادة كبيرة في نشاط معظم المطارات، وثمة خطر في أن يؤدي الاستخدام غير الملائم للأراضي بالقرب من المطارات إلى تقييد النمو في المستقبل.

ولما كان سحب الطائرات النفاثة دون الصوتية التي تتمثل لقواعد ترخيص الضوضاء الواردة في الفصل الثاني من المجلد الأول من الملحق السادس عشر وتتجاوز ضوضاؤها المستويات الواردة في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر قد نجح في تخفيض نطاقات الضوضاء حول مطارات كثيرة يتعرض فيها الناس لمستويات ضوضاء غير مقبولة، وفي تخفيض العدد الاجمالي للسكان المعرضين للضوضاء.

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

ولما كان من المتوقع أن تؤدي القاعدة القياسية الجديدة التي أدرجت في الفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر الى زيادة الفرص أمام مشغلي الطائرات للاستعاضة عن طائراتهم بطائرات أقل ضوضاء.

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

وبالنظر الى أن الارشادات بشأن التخطيط المناسب لاستخدام الأراضي وتدابير تخفيض الضوضاء وردت في الجزء الثاني من دليل تخطيط المطارات (Doc 9184) بعنوان *استخدام الأراضي والقيود البيئية*، ذلك الجزء الذي تم تحديثه مؤخرا.

فإن الجمعية العمومية:

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

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

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

- أ) إنشاء المطارات الجديدة في أماكن ملائمة، مثل الأماكن البعيدة عن المناطق الحساسة للضوضاء.
- ب) اتخاذ التدابير الملائمة لتحقيق المراعاة التامة لتخطيط استخدام الأراضي في المرحلة الأولية من إنشاء المطار الجديد أو تطوير المطار الراهن.
- ج) تحديد نطاقات حول المطارات ذات مستويات الضوضاء المختلفة، مع مراعاة أعداد السكان الحالية والزيادة المتوقعة بالإضافة إلى تقديرات نمو الحركة، ووضع معايير للاستخدام الملائم لتلك الأراضي حسب إرشادات الايكاو.
- د) إصدار التشريعات ووضع الإرشادات أو الوسائل المناسبة لتحقيق الالتزام بتلك المعايير الموضوعية لاستخدام الأراضي.
- هـ) ضمان إتاحة معلومات سهلة للفهم للقارئ عن عمليات الطائرات وآثارها البيئية على المجتمعات المحلية القريبة من المطارات.

٤- **تطلب** من المجلس ما يلي:

- أ) أن يضمن تحديث الإرشادات المتعلقة باستخدام الأراضي والواردة في الوثيقة رقم Doc 9184 وجعلها ملببة لاحتياجات الدول.
- ب) أن ينظر في الخطوات التي يمكن اتخاذها لتعزيز إدارة استخدام الأراضي، ولا سيما في أجزاء العالم التي قد تتوافر فيها الفرصة لتلافي مشكلات ضوضاء الطائرات في المستقبل.

المرفق (ز)

الطائرات الأسرع من الصوت — مشكلة الفرقعة الصوتية

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

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

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 في الخطوط التجارية.

٢- **تكلف** المجلس، في ضوء المعلومات المتوفرة وبالإستعانة بالأجهزة الملائمة، بأن يستعرض الملاحق والوثائق الأخرى ذات الصلة، للتأكد من أنها تراعي المشاكل التي قد 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 الكمية أو الوصفية لعبارة "الأوضاع غير المقبولة لعامة الناس" ووضع الحدود المناظرة.

٣- **تدعو** الدول التي تقوم بإنتاج الطائرات الأسرع من الصوت إلى تزويد الايكاو في الوقت المناسب باقتراحات حول طريقة الالتزام بالمواصفات التي تقررها الايكاو.

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 ملوثات عديدة تؤثر على نوعية الهواء المحلي والاقليمي وتصدر عن محركات الطائرات قد شهدت انخفاضا كبيرا خلال العقود القليلة الماضية.

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

ولما كانت آثار انبعاثات الطيران على نوعية الهواء المحلي والاقليمي هي جزء من الانبعاثات الاجمالية 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 الاجمالية، وعدد السكان المعرضين لها في المنطقة قيد النظر.

ولما كانت الايكاو قد وضعت معايير فنية وعززت تطوير الإجراءات التشغيلية التي أحدثت تخفيضا كبيرا في مدى تلوث نوعية الهواء المحلي من الطائرات.

ولما كانت المادة الخامسة عشرة من اتفاقية الطيران المدني الدولي تتضمن أحكاما تتعلق برسوم المطارات والرسوم المماثلة، بما في ذلك مبدأ عدم التمييز، وكانت الايكاو قد أعدت ارشادات سياسية للدول المتعاقدة بشأن الرسوم (سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، Doc 9082) بما في ذلك ارشادات محددة بشأن الرسوم المتصلة بالوضوء والرسوم المتصلة بالانبعاثات من أجل نوعية الهواء المحلي.

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

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

ولما كان مجلس الايكالو قد اعتمد مواد سياسية وارشادية تتعلق باستخدام الرسوم المتصلة بالانبعاثات لمعالجة أثر انبعاثات محركات الطائرات في المطارات أو حولها.

وإن تلاحظ أن المجلس قد وافق على أنه سيكون من المفيد إعداد تقرير ينظر في تطبيق جميع التدابير المتعلقة بالانبعاثات التي تؤثر في نوعية الهواء المحلي، باتباع نهج تكنولوجية وتشغيلية وقائمة على آليات السوق، وأن الايكالو تعمل حاليا على هذه المسألة.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تطلب** من المجلس أن يرصد ما تسببه انبعاثات الطيران والجسيمات وأكاسيد النتروجين والغازات الأخرى ويطور معرفته بها، بالتعاون مع الهيئات الدولية المختصة الأخرى مثل منظمة الصحة العالمية، من آثار على رفاهية البشر وصحتهم وأن ينشر المعلومات في هذا الصدد.

٢- **تطلب** من المجلس مواصلة عمله على وضع قواعد قياسية ممكنة التنفيذ فنيا ومفيدة بيئيا ومعقولة اقتصاديا للمضي في تخفيض تأثير تلوث الهواء المحلي من الطائرات.

٣- **تطلب** من المجلس مواصلة عمله على وضع أهداف تكنولوجية وتشغيلية طويلة الأجل فيما يتعلق بالمسائل البيئية للطيران، بما في ذلك أكاسيد النتروجين المنبعثة من الطائرات.

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

٥- **تشجع** الدول المتعاقدة والأطراف المعنية الأخرى على اتخاذ اجراءات للحد من انبعاثات الطيران الدولي التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي أو تخفيضها من خلال التدابير الطوعية والمواظبة على إبلاغ الايكالو بها.

٦- **ترحب** بوضع وترويج مواد ارشادية بشأن المسائل المتعلقة بتقييم نوعية الهواء المتصلة بالمطارات وتطلب من المجلس أن يتابع هذا النشاط على نحو فعال، بهدف اكمال ارشادات نوعية هواء المطارات في عام ٢٠١٠.

٧- **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.

٨- **ترحب** بوضع الارشادات بشأن رسوم الانبعاثات المتعلقة بنوعية الهواء المحلي **وتطلب** من المجلس أن يواصل تحديث هذه الارشادات **وتحث** الدول المتعاقدة على تداول المعلومات عن تنفيذ مثل هذه الرسوم.

٩- **تحث** الدول المتعاقدة على ضمان أعلى مستوى عملي من التوافق وان تراعي على النحو الواجب سياسات الايكالو وارشاداتها بشأن رسوم الانبعاثات التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي.

المرفق (ط)

أثر الطيران على المناخ العالمي — الفهم العلمي

لما كان التقرير الخاص الذي صدر في عام ١٩٩٩ عن الطيران والغلاف الجوي العالمي وأعدده، بناء على طلب الإيكاو، الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ (الفريق الحكومي الدولي) بالتعاون مع فريق خبراء التقييم العلمي لبروتوكول مونتريال عن المواد المستنفدة لطبقة الأوزون، يتضمن تقييماً شاملاً لتأثير الطيران على الغلاف الجوي.

ولما كان التقرير الخاص لفريق الخبراء الحكومي الدولي أقر بأن آثار بعض أنواع انبعاثات الطائرات مفهومة جيداً، وكشف عن أن آثار بعضها الآخر ليست مفهومة، وحدد عدداً من المجالات الرئيسية التي لا يشملها اليقين العلمي مما يحد من القدرة على توقع آثار الطيران على المناخ والأوزون.

ولما كانت الإيكاو طلبت من فريق الخبراء الحكومي الدولي أن يحدث الاستنتاجات الرئيسية للتقرير الخاص في تقرير التقييم الرابع الذي أصدره في عام ٢٠٠٧.

فإن الجمعية العمومية:

١- تطلب من المجلس ما يلي:

أ) مواصلة اتخاذ مبادرات لتشجيع المعلومات عن الفهم العلمي لأثر الطيران والاجراءات المتخذة لمعالجة انبعاثات الطيران والاستمرار في توفير المحفل لتسهيل المناقشات بشأن الحلول من أجل معالجة انبعاثات الطيران.

ب) مواصلة التعاون الوثيق مع الفريق الحكومي الدولي والمنظمات الأخرى المشتركة في تقييم اسهام الطيران في الآثار البيئية على الغلاف الجوي.

٢- تحث الدول على ما يلي:

أ) تعزيز البحث العلمي الذي يهدف الى مواصلة معالجة أوجه عدم اليقين المحددة في التقرير الخاص للفريق الحكومي الدولي بشأن الطيران والغلاف الجوي العالمي وفي تقرير التقييم الرابع الذي أصدره مؤخراً.

ب) ضمان أن عمليات التقييم الدولي المستقبلية لتغير المناخ التي يضطلع بها الفريق الحكومي الدولي وهيئات الأمم المتحدة المختصة الأخرى تتضمن معلومات محدثة عن الآثار التي تحدثها الطائرات على الغلاف الجوي.

٣- تشجع المجلس على تحسين فهم امكانيات استخدام أنواع بديلة من وقود الطيران وما يتصل بذلك من آثار على الانبعاثات.

٤- تشجع المجلس والدول على مواصلة أعمال التحديث والتعاون في اعداد نماذج تحليلية تنبؤية لتقييم آثار الطيران.

المرفق (ي)

أثر الطيران على المناخ العالمي — التعاون مع الأمم المتحدة والهيئات الأخرى

لما كان الهدف النهائي لاتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ هو تحقيق استقرار تركيز غازات الدفيئة في الغلاف الجوي على مستوى من شأنه منع التدخل البشري الخطير في النظام المناخي.

وإقراراً بمبادئ عدم التمييز وإتاحة الفرص المتكافئة والعادلة لتطوير الطيران المدني الدولي على النحو الوارد في اتفاقية شيكاغو فضلاً عن المبادئ والأحكام المتعلقة بالمسؤوليات المشتركة وإن كانت متباينة والقدرات ذات الصلة التي تنص عليها اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ وبروتوكول كيوتو.

ولما كان بروتوكول كيوتو، الذي اعتمده مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ في ديسمبر ١٩٩٧ ودخل حيز النفاذ بتاريخ ١٦/٢/٢٠٠٥، يطلب من الدول المتقدمة (الأطراف في المرفق الأول) مواصلة الحد أو خفض من غازات الدفيئة من "وقود الطائرات" (الطيران الدولي)، وذلك بالعمل من خلال الايكو (المادة ٢-٢).

ولما كان بروتوكول كيوتو ينص على وسائل مرنة مختلفة (مثل آلية التنمية النظيفة) من شأنها أن تفيد المشاريع التي تشترك فيها دول نامية.

ولما كانت فترة الالتزام الأولى في بروتوكول كيوتو تنتهي في عام ٢٠١٢ وتجري مباحثات بشأن متابعة هذه الوثيقة وستحتاج الايكو لمواصلة النهوض بمسؤوليتها عن الحد من غازات الدفيئة المنبعثة من الطيران المدني الدولي أو تخفيضها واثبات دورها القيادي في ذلك.

ولما كان جميع المعنيين بالأمر يتوقعون من الايكو أن تثبت دورها القيادي في التخفيف من الأثار السلبية لانبعاثات غازات الدفيئة من الطيران، وأن تحدد رؤية لإدماج هذه الغايات البيئية في خطة أعمال الايكو وبرامج المنظمة الأخرى.

وإقراراً بملاءمة موضوعي تغير المناخ والتنمية الاقتصادية في إطار الأهداف الإنمائية للألفية ودور الطيران في المساعدة على تحقيق هذه الأهداف.

وإن تحيط علماً بأن من المهم معالجة انبعاثات الطائرات بدون إغفال إطارها الخاص لدى تقييم انبعاثات غازات الدفيئة الاجمالية من الطيران وقطاع النقل والنشاط والاقتصادي العام.

وإن تحيط علماً بأن أقاليم العالم المختلفة تشهد اختلافات كبيرة في المستويات المطلقة لانبعاثات الطيران ومعدلات ازدياد انبعاثات الطيران دولياً وداخلياً على السواء.

فإن الجمعية العمومية:

١- تطلب من المجلس ما يلي:

أ) ضمان أن تضطلع الايكو بدورها القيادي بصورة مستمرة في المسائل البيئية المتعلقة بالطيران المدني الدولي، بما في ذلك انبعاثات غازات الدفيئة.

ب) مواصلة دراسة الخيارات السياسية للحد أو خفض من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة ووضع اقتراحات محددة واسداء مشورة في أقرب وقت ممكن لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ، تتضمن حلولاً فنية وتدبير قائمة على آليات السوق، وتراعي الآثار المحتملة لمثل هذه التدابير بالنسبة للبلدان النامية والبلدان المتقدمة على السواء.

ج) مواصلة التعاون مع المنظمات المشتركة في صنع السياسات في هذا المجال، وخاصة مع مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وهيئتها الفرعية للمشورة العلمية والتكنولوجية.

المرفق (ك)

برنامج عمل الايكاو بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ

لما كانت الايكاو والدول المتعاقدة لديها تدرک الأهمية البالغة للاضطلاع بدور قيادي مستمر للطيران المدني الدولي في مجال الحد أو الخفض من انبعاثاتها التي تسهم في تغير المناخ العالمي،

ولما كان النمو السريع للطيران المدني قد زاد بوجه عام من مساهمة الصناعة في انبعاثات غازات الدفيئة .

وإقراراً بمبادئ عدم التمييز و إتاحة فرص متكافئة وعادلة لتطوير الطيران المدني الدولي على النحو الوارد في اتفاقية شيكاغو، فضلاً عن المبادئ والأحكام المتعلقة بالمسؤوليات المشتركة وإن كانت متباينة والقدرات ذات الصلة التي تنص عليها اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وبروتوكول كيوتو،

ولما كان مجلس الايكاو قد وضع خيارات سياسية للحد أو الخفض من الأثر البيئي للانبعاثات الصادرة عن محركات الطائرات من الطيران المدني، وكان العمل يتقدم بشأن التكنولوجيا والقواعد القياسية، وبشأن التدابير التشغيلية والتدابير القائمة على آليات السوق لخفض الانبعاثات،

وبالنظر إلى ان تعزيز النمو المستدام للطيران يستلزم اتباع نهج شامل يتألف من العمل بشأن التكنولوجيا والقواعد القياسية، وبشأن التدابير التشغيلية والتدابير القائمة على آليات السوق والرامية الى خفض الانبعاثات،

وبالنظر إلى أنه ينبغي التشديد على خيارات السياسة العامة التي تخفض من الانبعاثات الصادرة عن محركات الطائرات دون أن يكون لها أثر سلبي على نمو النقل الجوي لا سيما في البلدان النامية،

وإقراراً بالتقدم الكبير المحرز في قطاع الطيران، حيث ارتفعت كفاءة استهلاك الوقود لكل راكب كيلومترية للطائرات المنتجة حالياً بنسبة ٧٠ في المائة عما كانت عليه منذ ٤٠ سنة، وحيث حققت شركات الطيران التابعة لبعض الدول المتعاقدة تخفيضات صافية في الانبعاثات خلال السنوات القليلة الماضية على الرغم من حدوث زيادة في نفس الوقت في العمليات، وحيث تلتزم صناعة الطيران الدولية بتحقيق تحسن في كفاءة استهلاك الوقود بنسبة إضافية قدرها ٢٥ في المائة بين سنتي ٢٠٠٥ و ٢٠٢٠،

وبالنظر إلى أن من المتوقع أن يحقق الجيل المقبل من تكنولوجيا الطائرات وتحديث نظم الحركة الجوية الى تحسينات إضافية في كفاءة الطيران واستهلاك الوقود تستطیع الايكاو تشجيعها من خلال الخطة العالمية للملاحة الجوية الخاصة بها،

وإدراكاً لأن القواعد القياسية للايكاو وأهدافها بالنسبة لأكاسيد النيتروجين، على الرغم من أن المقصود بها معالجة نوعية الهواء المحلي، ستساعد أيضاً على تقليل أثر الطيران على المناخ.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تطلب** من المجلس تسهيل اتخاذ الدول للاجراءات عن طريق العمل بهمة على وضع خيارات السياسة العامة للحد أو الخفض من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة، ووضع اقتراحات محددة وإسداء المشورة في أقرب وقت ممكن لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ، تتضمن حلولاً فنية

وتدابير قائمة على آليات السوق، وتراعي الآثار المحتملة لمثل هذه التدابير بالنسبة للبلدان النامية والبلدان المتقدمة النمو على السواء.

٢- **تطلب** إلى المجلس ما يلي:

(أ) تشكيل فريق جديد معني بالطيران الدولي وتغير المناخ يتألف من كبار المسؤولين الحكوميين الممثلين لجميع أقاليم الأيكاو، تشارك فيه على نحو متكافئ البلدان النامية والبلدان المتقدمة وتقدم لجنة حماية البيئة في مجال الطيران الدعم الفني له، بغرض أن يعد ويعرض على المجلس برنامج عمل قويا بشأن الطيران المدني وتغير المناخ، يستند إلى توافق الآراء، ويعكس الرؤية المشتركة والارادة القوية لجميع الدول المتعاقدة، ويشمل ذلك ما يلي:

(١) وضع إطار تنفيذي يتضمن استراتيجيات وتدابير تتسم بالكفاءة الاقتصادية وقابلة للتنفيذ من الناحية التكنولوجية بحيث تستطيع الدول المتعاقدة استخدامها لتحقيق تخفيضات في الانبعاثات، ويتضمن ذلك ما يلي من جملة أمور:

— التدابير الطوعية (مثل التعويض).

— النشر الفعال لأوجه التقدم التكنولوجي في كل من معدات الطائرات والمعدات الأرضية.

— اتخاذ تدابير تشغيلية أكثر كفاءة؛

— إجراء تحسينات في ادارة الحركة الجوية؛

— تقديم حوافز اقتصادية ايجابية؛

— اتخاذ تدابير قائمة على آليات السوق.

(٢) تحديد الوسائل التي يمكن من خلالها قياس التقدم المحرز؛

(٣) تحديد أهداف عالمية وطموحة ممكنة تتمثل في تحقيق كفاءة استهلاك الوقود في الطيران الدولي ووضع خيارات ممكنة لتنفيذها؛

(٤) الإبلاغ عن التقدم المترتب على الاجراءات التي تنفذها الدول المتعاقدة وأصحاب المصلحة.

(ب) الدعوة لعقد اجتماع رفيع المستوى لاستعراض برنامج العمل الذي يوصي به الفريق، يعقد في الوقت المناسب، مع مراعاة أن مؤتمر الأطراف الخامس عشر لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ سوف ينعقد في ديسمبر ٢٠٠٩.

٣- **تطلب** من المجلس، الذي يعمل من خلال لجنة حماية البيئة، أن يواصل تطوير وتحديث الارشادات المقدمة للدول المتعاقدة بشأن تطبيق تدابير ترمي إلى الحد أو خفض من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة، واجراء مزيد من الدراسات بهدف تخفيف أثر الطيران على تغير المناخ؛

٤- **تشجع** الدول المتعاقدة والمجلس على تقييم أو مواصلة تقييم تكاليف وفوائد التدابير المختلفة، بما فيها التدابير القائمة، لمعالجة مسألة انبعاثات محركات الطائرات على أكفاً نحو من حيث التكاليف مع مراعاة مصالح جميع الأطراف المعنية، بما في ذلك الآثار المحتملة على الدول النامية.

٥- **تطلب** من المجلس توفير الارشادات والتوجيه اللازمين لمكاتب الايكاو الاقليمية لمساعدة الدول بالدراسات وعمليات التقييم ووضع الاجراءات، بالتعاون مع الدول الأخرى في الاقليم، للحد أو خفض من انبعاثات غازات الدفينة على أساس عالمي، والعمل معا بصورة تعاونية لبلوغ المستوى الأمثل من المنافع البيئية التي يمكن تحقيقها عن طريق برامجها المختلفة؛

٦- **تطلب** من الدول أن تشجع الصناعة على وضع أهداف طموحة من أجل التحسين المطرد لأدائها في مجال تخفيض انبعاثات الطيران؛

٧- **تطلب** من الدول المتعاقدة التعجيل بالاستثمارات في مجال البحث والتطوير كيما تطرح في السوق تكنولوجيا أكثر كفاءة بحلول عام ٢٠٢٠؛

٨- **تطلب** من الدول أن تعد مجموعة من الاجراءات والخطط بهدف أن تخفض بحلول سنة ٢٠٢٠ من ازدحام المجال الجوي الذي يسهم في التأخيرات وحرق الوقود بلا داع، وأن تقدم تقارير في هذا الشأن؛

٩- **تطلب** من الدول أن تشجع مشغلي المطارات على تحسين كفاءة عمليات الجانب الجوي وتنفيذ تدابير تحقق الكفاءة في الجانب الأرضي من أجل تخفيض كثافة الكربون؛

١٠- **تطلب** من المجلس، الذي يعمل من خلال لجنة حماية البيئة، القيام بما يلي:

أ) أن يقدم، على أساس سنوي، تقارير عن التقدم المحرز في المتوسط في مجال كفاءة استهلاك الوقود في أسطول الطائرات العاملة والكميات السنوية الاجمالية من الوقود التي يحرقها الطيران المدني الدولي، وذلك بالتعاون الوثيق مع الصناعة،

ب) التنبؤ بالاحتمالات الاجمالية لتخفيض انبعاثات الطيران في أسطول الطائرات العاملة،

ج) تقييم وقياس أي فرص أخرى لتخفيض الانبعاثات كيما تنظر فيها الجمعية العمومية في دورتها القادمة؛

١١- **تطلب** من المجلس أن يتخذ الاجراءات اللازمة لدعم مبادرة الايكاو المتعلقة بالانبعاثات، بما في ذلك متابعة تنفيذ أهداف الايكاو الرامية إلى الحد أو خفض من أثر انبعاثات الطائرات، وتعزيز التعاون بين الدول المتعاقدة لديها، ورصد التقدم المحرز في هذا المجال وتقديم تقارير بشأنه. وينبغي، على وجه الخصوص، أن يقوم المجلس بما يلي:

أ) استكشاف البارامترات الملائمة ووضع أهداف تكنولوجية متوسطة الأجل وطويلة الأجل لحرق وقود الطائرات وتقديم تقرير عن ذلك بحلول الدورة المقبلة للجمعية العمومية.

ب) مواصلة إعداد الوسائل اللازمة لتقييم المنافع المرتبطة بتحسينات ادارة الحركة الجوية، والتشجيع على استخدام التدابير التشغيلية المبينة في ارشادات الايكاو (الكتاب الدوري ٣٠٣) كوسيلة للحد أو خفض من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة.

ج) التركيز على زيادة كفاءة حرق الوقود في خطة الايكاو العالمية للملاحة الجوية.

د) تشجيع، حسبما يكون ملائما، المبادرات الإقليمية والمبادرات بين الأقاليم والمبادرات العالمية مع الدول المتعاقدة لرفع كفاءة الحركة الجوية من أجل خفض استهلاك الوقود.

هـ) تشجيع الدول المتعاقدة على تحسين كفاءة الحركة الجوية مما يؤدي الى تقليل الانبعاثات، وتقديم تقرير عن التقدم المحرز في هذا المجال.

و) الطلب من الدول المتعاقدة أن تقدم قائمة بالإجراءات التي تتخذها لخفض انبعاثات الطيران فيها.

ز) تشجيع استخدام الإجراءات والتكنولوجيات الجديدة التي لها القدرة على تحقيق فوائد بيئية بالنسبة لتشغيل الطائرات.

١٢- **تطلب** من المجلس أن يشجع الدول والجهات المعنية على نشر وتبادل أفضل الممارسات المطبقة في المطارات لخفض الآثار السلبية لانبعاثات غازات الدفيئة من الطيران المدني.

١٣- **تطلب** من المجلس أن يشجع الدول والجهات المعنية على إعداد نماذج مراقبة التدفق وإدارة الحركة الجوية لتحقيق الفوائد البيئية المثلى.

١٤- **تطلب** من الدول المتعاقدة ما يلي:

أ) تشجيع أعمال البحوث والتنمية اللازمة لجعل تصميمات المحركات والطائرات أكثر كفاءة بالنسبة للبيئة.

ب) تعجيل تطوير وتشغيل الطرق التي تحقق الكفاءة في استهلاك الوقود والإجراءات التي تخفض انبعاثات الطيران.

ج) تعجيل الجهود الرامية الى تحقيق الفوائد البيئية من خلال تطبيق التكنولوجيات المبنية على الأقمار الصناعية من أجل تحسين كفاءة الملاحة الجوية والعمل مع الايكاو على تعميم هذه الفوائد على جميع الأقاليم والدول.

د) تشجيع فعالية التنسيق بين سلطاتها العاملة في قطاع الطيران لدى رسم الطرق الجوية التي تحقق نتائج أفضل بالنسبة للبيئة وتحسين الإجراءات التشغيلية في الطيران المدني الدولي.

هـ) التقليل من العوائق القانونية والأمنية والاقتصادية وغيرها من العوائق المؤسسية بما يسمح بتنفيذ المفاهيم التشغيلية الجديدة في إدارة الحركة الجوية لاستخدام المجال الجوي بكفاءة بالنسبة للبيئة.

و) التعاون في بناء قدرات القياس والرصد الإقليمية بما يسمح بتقييم الفوائد البيئية الناجمة عن التدابير المذكورة أعلاه.

١٥- **تشجع** الدول المتعاقدة والأطراف المعنية الأخرى على اتخاذ إجراءات للحد أو خفض من انبعاثات الطيران الدولي من خلال التدابير الطوعية، وإحاطة الايكاو علما بهذه الإجراءات، **وتطلب** من المجلس أن يكلف الأمين العام بتحديث الإرشادات التي أعدها الايكاو لمثل هذه التدابير، بما في ذلك الاتفاق الطوعي النموذجي، وتوفير هذه التجارب لجميع الأطراف المعنية.

المرفق (ل)

التدابير القائمة على آليات السوق، بما فيها الاتجار بالانبعاثات

لما كانت التدابير القائمة على آليات السوق، بما فيها استخدام الاتجار بالانبعاثات، هي أدوات سياسية وضعت لتحقيق أهداف بيئية بتكلفة أقل وبأسلوب أكثر مرونة من التدابير التنظيمية التقليدية.

وإن تدرك أن الدول المتعاقدة مسؤولة عن اتخاذ القرارات بشأن الأهداف وأكثر التدابير ملاءمة لمعالجة انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران، مع مراعاة الإرشادات الصادرة عن الأيكاو.

وإن تقر بمبادئ عدم التمييز و إتاحة الفرص العادلة والمنصفة لتطوير الطيران المدني الدولي، الواردة في اتفاقية شيكاغو، والمبادئ والأحكام المتعلقة بالمسؤوليات المشتركة وإن كانت متباينة والقدرات ذات الصلة وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ وبروتوكول كيوتو.

وإن تدرك أن غالبية الدول المتعاقدة تؤيد تطبيق الاتجار بالانبعاثات على الطيران الدولي على أساس الاتفاق المتبادل بين الدول دون غيره، وأن الدول المتعاقدة الأخرى ترى أنه ينبغي أن يؤسس أي نظام مفتوح للاتجار بالانبعاثات على مبدأ عدم التمييز.

وإن تدرك ضرورة الاشتراك البناء في العمل على تحقيق درجة كبيرة من التنسيق في التدابير المتخذة التي تستهدف التصدي على نحو ملائم لتحديات الطيران وتغير المناخ، مع احترام المبادئ المذكورة أعلاه،

ولما كانت سياسات الأيكاو تميز بين الرسم والضريبة، من حيث المفهوم، إذ أن "الرسم جباية تصمم وتطبق خصيصا لتعويض تكاليف تقديم التجهيزات والخدمات للطيران المدني، والضريبة هي جباية هدفها زيادة الإيرادات الوطنية أو المحلية للحكومة ولا تستخدم عموما بكاملها في الطيران المدني ولا على أساس تكلفة محددة".

ولما كانت الأيكاو قد أعدت إرشادات سياسية للدول المتعاقدة بشأن الضرائب (سياسات الأيكاو بشأن الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي، Doc 8632)، أوصت فيها — ضمن أمور أخرى — بتبادل الإعفاء من كافة الضرائب المفروضة على الوقود المشحون في الطائرات لأغراض خدمات النقل الجوي الدولي، وهي السياسة المنفذة عمليا من خلال اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية، وتدعو أيضا الدول المتعاقدة الى خفض الضرائب المتصلة ببيع أو استخدام النقل الجوي الدولي، الى أقصى حد ممكن أو إلغائها.

ولما كان مجلس الأيكاو قد اعتمد في ١٩٩٦/١٢/٩ بيانا مؤقتا بالسياسات المتعلقة بفرض الرسوم والضرائب على الانبعاثات في صورة قرار، يوصي فيه بشدة بأن تكون تلك الجبايات في صورة رسوم لا ضرائب، وبأن تستخدم الأموال المحصلة 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،

وإن تلاحظ عدم وجود إيجاد حل لعدد من المسائل ذات الطابع القانوني والسياسي بخصوص فرض رسوم غازات الدفيئة، وإدراج الطيران في النظم الراهنة للاتجار بالانبعاثات،

وإذ تلاحظ أن الايكافو قد أصدرت "مشروع ارشادات بشأن الاتجار بالانبعاثات الطيران" (Doc 9885)، ولما كانت الدول المتعاقدة لديها التزامات قانونية واتفاقيات راهنة وقوانين قائمة وسياسات مقررّة. ولما كان وضع خطط التعويض عن الكربون قد ساعد على زيادة الوعي العام بتغير المناخ، وقد يسهم في تخفيضات الانبعاثات في الأجل القصير.

فإن الجمعية العمومية:

١- تشجع الدول المتعاقدة والمجلس على اعتماد تدابير تتوافق مع الاطار الوارد أدناه:

أ) رسوم وجبايات الانبعاثات

(١) تؤكد استمرار صلاحية قرار المجلس الصادر في ١٩٩٦/١٢/٩ بشأن الجبايات المتعلقة بالانبعاثات.

(٢) تقر بأن ارشادات الايكافو الحالية غير كافية في الوقت الراهن لتطبيق الرسوم على انبعاثات غازات الدفيئة على المستوى الدولي، بالرغم من عدم استبعاد فرض هذه الرسوم بالاتفاق المشترك بين الدول الأعضاء في إحدى منظمات التكامل الاقتصادي الإقليمية على الناقلين التابعين لهذه الدول.

(٣) تحث الدول المتعاقدة على أن تمتنع عن تطبيق رسوم انبعاثات غازات الدفيئة من جانب واحد.

ب) الاتجار بالانبعاثات

(١) تحث الدول المتعاقدة على عدم تنفيذ نظام الاتجار بالانبعاثات على مشغلي طائرات دولة متعاقدة أخرى إلا على أساس الاتفاق المشترك بين تلك الدولتين.

(٢) تطلب من الدول تقديم تقارير عن التطورات والنتائج والخبرات الجديدة في هذا المجال.

(٣)- تطلب من المجلس:

أ) أن يعمل على استيفاء وتحديث الإرشادات التي وضعتها الايكافو لإدراج الانبعاثات من الطيران الدولي في خطط الدول المتعاقدة للاتجار بالانبعاثات، المتوافقة مع عملية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ بما يمكن تلك الدول المتعاقدة من استخدام هذه الارشادات حسب الملاءمة وبما يتواءم مع هذا القرار والقرارات التالية له.

ب) أن يجري دراسات أخرى، حسبما يكون ملائماً، عن مختلف الجوانب المتعلقة بتنفيذ نظم الاتجار بالانبعاثات، وأن يقيم فعالية تكاليف أي نظم موضوعة، مع مراعاة الأثر الواقع على الطيران ونموه في النظم الاقتصادية النامية بما يتواءم مع المبادئ المذكورة أعلاه.

ج) أن يجري تحليلاً اقتصادياً للأثر المالي لإدراج الانبعاثات من الطيران الدولي في خطط الاتجار القائمة واستعراض ما كتب عن تحليل تكاليف ومنافع نظم الاتجار القائمة مع التركيز بصفة خاصة على كيفية تطبيقها على قطاعات أخرى بغية استخلاص بعض الدروس المستفادة الملائمة لقطاع الطيران.

ج) عمليات تعويض الكربون

- ١) **تطلب من** المجلس دراسة امكانية إيجاد آليات لتعويض الكربون كوسيلة أخرى لتخفيف أثر انبعاثات الطيران على نوعية الهواء المحلي وتغير المناخ.
- ٢) **تطلب من** المجلس جمع ونشر معلومات عن نتائج برامج تعويض الكربون التي نفذتها الدول والمنظمات الأخرى بشأن انبعاثات الطيران.

د) آلية التنمية النظيفة

- ١) **تدعو** الدول المتعاقدة الى استكشاف استخدام آلية التنمية النظيفة في المجالات المتعلقة بالطيران الدولي.

القرار ٣٦-٢٣: الأهداف العالمية للملاحة القائمة على الأداء

لما كان الهدف الأساسي للايكاف هو ضمان الأداء الآمن والفعال لشبكة الملاحة الجوية العالمية.

ولما كان تحسين أداء شبكة الملاحة الجوية على الصعيد العالمي وبصورة متجانسة يتطلب التعاون النشط بين جميع الجهات المعنية.

ولما كان المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية قد أوصى بأن تقوم الايكاف على وجه الاستعجال بمعالجة المسائل المرتبطة ببدء استخدام ملاحه المنطقة (RNAV) وبالأداء الملاحي المطلوب (RNP) والتقدم في هذا المجال.

ولما كان المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية قد أوصى بأن تعد الايكاف إجراءات خاصة بملاحه المنطقة باستخدام النظام العالمي للملاحه بالأقمار الصناعية (GNSS) بالنسبة الى الطائرات ذات الأجنحة الثابتة التي توفر مستوى عال من الدقة للحفاظ على المسار والسرعة للإبقاء على الفصل عند المنحنيات وتوفير المرونة للاصطفاف في عملية الاقتراب.

ولما كان المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية قد أوصى بأن تعد الايكاف إجراءات خاصة بملاحه المنطقة باستخدام النظام العالمي للملاحه بالأقمار الصناعية (GNSS) بالنسبة الى الطائرات ذات الأجنحة الثابتة والدوارة على السواء بما يسمح بتخفيض الحدود الدنيا للتشغيل في المجالات المليئة بالعوائق أو المجالات التي توجد بها قيود أخرى.

ولما كان قرار الجمعية العمومية ٣٣-١٦ طلب من المجلس أن يعد برنامجاً لتشجيع الدول على تنفيذ إجراءات الاقتراب بالارشاد الرأسي بالاستعانة بالنظام العالمي للملاحه بالأقمار الصناعية أو معدات قياس المسافات وفقاً لأحكام الايكاف.

وإن تدرك أن تنفيذ الاقتراب بالارشاد الرأسي مازال غير منتشر.

وإن تدرك أن "الخطة العالمية لسلامة الطيران" قد حددت مبادرات السلامة العالمية التي ينبغي التركيز عليها عند وضع إستراتيجية سلامة الطيران في المستقبل والتي تتضمن الاستخدام الفعال للتكنولوجيا لتحسين السلامة والالتحاق في اعتماد أفضل الممارسات في الصناعة والتوحيد ما بين استراتيجيات السلامة العالمية في الصناعة والمراقبة التنظيمية المتجانسة.

وإن تدرك أن الخطة العالمية للملاحة الجوية قد حددت مبادرات الخطة العالمية للتركيز على اعتماد القدرات المتقدمة للطائرات في مجال الملاحة في إطار البنية الأساسية لنظام الملاحة الجوية، والاستخدام الأمثل لمنطقة المراقبة النهائية من خلال التصميم المحسن وتقنيات 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 اقتصاداً من ناحية استهلاك الوقود من خلال إجراءات الوصول على أساس نظام إدارة الرحلة.

وإن تدرك أن الاستمرار في إعداد مواصفات مختلفة في مجال الملاحة قد يؤدي إلى التأثير على السلامة والكفاءة وقد تتضرر من ذلك الدول والصناعة.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تحث** كل الدول على تشغيل الطرق التي توفر فيها خدمات الحركة الجوية بملاحة المنطقة والأداء الملاحي المطلوب وإجراءات الاقتراب وفقاً لمفهوم الايكو للملاحة القائمة على الأداء الوارد في دليل الملاحة القائمة على الأداء (Doc 9613).

٢- **تقرر** ما يلي:

أ) يجب على الدول والمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ أن تضع خطة تنفيذية لمفهوم الملاحة القائمة على الأداء بحلول سنة ٢٠٠٩ لتحقيق الأهداف التالية:

١) تنفيذ عمليات ملاحة المنطقة والأداء الملاحي المطلوب (عند الاقتضاء) أثناء الطريق والمناطق النهائية وفقاً للجدول الزمني ومرحل التنفيذ الوسيطة،

٢) تنفيذ إجراءات الاقتراب بالإرشاد الرأسي (APV) (الملاحة الرأسية البارومترية و/أو النظام العالمي المعزز للملاحة بالأقمار الصناعية) بالنسبة لجميع 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.

ب) يجب على الايكو أن تعد خطة عمل منسقة لمساعدة الدول على تنفيذ مفهوم الملاحة القائمة على الأداء لضمان إعداد و/أو تحديث القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات لخدمات الملاحة الجوية ومادة توجيهية تتضمن منهجية منسقة عالمياً لتقييم السلامة قصد تلبية الاحتياجات التشغيلية.

٣- **تحث** الدول على أن تدرج في خططها التنفيذية للملاحة القائمة على الأداء أحكاماً لتنفيذ إجراءات الاقتراب بالإرشاد الرأسي على جميع نهايات المدارج التي تخدم الطائرات التي تبلغ كتلتها القصوى المرخصة للاقلاع ٥٧٠٠ كغ أو أكثر، وفقاً للجدول الزمني ومرحل التنفيذ الوسيطة.

٤- **تكلف** المجلس أن يقدم تقريراً مرحلياً بشأن تنفيذ مفهوم الملاحة القائمة على الأداء إلى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية.

٥- **تطلب** من المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ أن تدرج في برامج عملها استعراض حالة تنفيذ الدول لمفهوم الملاحة القائمة على الأداء وفقاً لخطط التنفيذ المحددة وإبلاغ الايكو بأي قصور قد يطرأ.

القرار ٣٦-٢٤ : استخدام أساليب غير كيميائية لتطهير مقصورة الركاب ومقصورة القيادة في طائرات الرحلات الدولية

لما كانت الجمعيات العمومية للإيكاو قد برهنت عن اهتمامها بنوعية الحياة والبيئة التي يعمل ويعيش فيها البشر، بما في ذلك المسائل المتصلة بأنبعاثات المحركات، وطبقة الأوزون، وضوضاء الطائرات، والتدخين والأنواع الغريبة الغازية؛

ولما كانت الدورة الخامسة والثلاثون للجمعية العمومية قد أعلنت أن "حماية صحة الركاب وطواقم الطائرات على الرحلات الجوية الدولية هي جزء لا يتجزأ من سلامة الطيران، وينبغي وضع شروط لضمان حمايتها بصورة موقوتة وفعالة من حيث التكلفة"؛

ولما كانت تقديحات سنة ٢٠٠٥ للأنظمة الصحية الدولية، التي تعزز أمن الصحة العامة أثناء السفر والنقل وتقلل الأخطار على الصحة العامة إلى أدنى حد، قد وسعت نطاق تعريف التطهير بحيث يشمل مراقبة وقتل الحشرات الناقلة للأمراض؛

ولما كان من دواعي الانشغال أن الممارسة الحالية التي تتبعها بعض الدول والتي تقتضي استخدام مبيدات الحشرات لتطهير الطائرات يمكن أن تكون مصدر انزعاج وتتجم عنها آثار سلبية على صحة الركاب والطواقم؛

ولما كانت البحوث التي أجريت مؤخراً قد أثبتت أن أساليب التطهير غير الكيميائية فعالة في منع البعوض وغيره من الحشرات الطائرة من دخول الطائرات؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تطلب** إلى المجلس أن يحث منظمة الصحة العالمية على عقد مشاورات بشأن تطهير مقصورة الركاب ومقصورة القيادة يتم فيها:

(أ) استعراض المعلومات المتعلقة بالتقدم الذي تحقق في مجال التطهير غير الكيميائي؛

(ب) مقارنة فعالية وأمان التطهير غير الكيميائي بفعالية وأمان التطهير القائم على استخدام مبيدات الحشرات؛

(ج) تقديم توصيات بشأن ممارسات التطهير المقبولة؛

٢- **تطلب** إلى المجلس أن يشجع على استكشاف الأساليب غير الكيميائية لتطهير مقصورة الركاب ومقصورة القيادة؛

٣- **تطلب** إلى المجلس أن يقدم تقريراً عن تنفيذ هذا القرار إلى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية.

القرار ٣٦-٢٥ : تأييد سياسة الإيكاو في المسائل المتعلقة بطيف الترددات اللاسلكية

لما كانت الإيكاو هي الوكالة المتخصصة التابعة للأمم المتحدة المسؤولة عن سلامة الطيران المدني الدولي وانتظامه وكفاءته.

ولما كانت الإيكاو تعتمد قواعد وتوصيات دولية لنظم اتصالات الطيران والمساعدات الملاحة اللاسلكية.

ولما كان الاتحاد الدولي للاتصالات هو الوكالة المتخصصة التابعة للأمم المتحدة التي تنظم استخدام طيف الترددات اللاسلكية.

وبما أن موقف الايكاو، بالصورة التي يقرها المجلس، بالنسبة للمؤتمرات اللاسلكية العالمية التابعة للاتحاد الدولي للاتصالات هو نتيجة لعملية تنسيق متطلبات الطيران الدولي من طيف الترددات اللاسلكية.

وإقراراً بأن إعداد وتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) وسلامة الطيران المدني الدولي قد يتعرضان لأخطار كبيرة في حالة عدم تلبية متطلبات الطيران بتحديد مخصصاته من طيف الترددات اللاسلكية وحماية تلك المخصصات.

وإقراراً بالحاجة إلى الدعم من الهيئات الأعضاء في الاتحاد الدولي للاتصالات لضمان دعم المؤتمر العالمي للاتصالات اللاسلكية لموقف الايكاو والوفاء بمقتضيات الطيران.

ونظراً للحاجة الملحة إلى زيادة ذلك الدعم نظراً لتزايد الطلب على طيف الترددات والمنافسة الشرسة من خدمات الاتصالات التجارية.

ونظراً لازدياد مستوى أنشطة التحضير للمؤتمر العالمي للاتصالات اللاسلكية الذي يعقده الاتحاد الدولي للاتصالات والمرتبط بالطلب المتزايد على سعة النطاق من جميع المستخدمين لطيف الترددات اللاسلكية (RF) بالإضافة إلى الأهمية المتزايدة لإعداد المواقع الإقليمية من جانب الهيئات الإقليمية للاتصالات، مثل مجتمع اتصالات آسيا/المحيط الهادئ (APT) والمجموعة العربية لإدارة الطيف (ASMG) والاتحاد الأفريقي للاتصالات (ATU) والمؤتمر الأوروبي لإدارات البريد والاتصالات (CEPT) ولجنة البلدان الأمريكية للاتصالات (CITEL) والكومنولث الإقليمي للاتصالات (RCC)¹.

وبالنظر إلى التوصيتين ٣/٧ و ٦/٧ الصادرتين عن الاجتماع العالمي الخاص لشعبة الاتصالات/العمليات (١٩٩٥) (SP COM/OPS/95) وكذلك التوصية ٢/٥ للمؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية (٢٠٠٣).

فإن الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول المتعاقدة والمنظمات الدولية على أن تؤيد بحزم موقف الايكاو في المؤتمرات العالمية للاتصالات اللاسلكية وفي الأنشطة الإقليمية والأنشطة الدولية الأخرى التي تنفذ من أجل التحضير للمؤتمرات اللاسلكية العالمية، وذلك بالوسائل التالية:

(أ) أن تتعهد بالعمل على دمج مصالح الطيران بشكل تام في إعداد مواقفها المعروضة في المحافل الإقليمية للاتصالات التي تشارك في إعداد مقترحات مشتركة للمؤتمر العالمي للاتصالات اللاسلكية.

(ب) أن تدرج في اقتراحاتها للمؤتمر العالمي للاتصالات اللاسلكية، بالقدر الممكن، المواد التي تتوافق مع موقف الايكاو.

(ج) أن تدعم موقف الايكاو وبيانات سياسة الايكاو التي تقدم في المؤتمرات العالمية للاتصالات اللاسلكية الذي يعقده الاتحاد الدولي للاتصالات والتي يوافق عليها المجلس والواردة في دليل طيف الترددات اللاسلكية اللازمة للطيران المدني (Doc 9718).

(د) أن تتعهد بإيفاد خبراء من سلطات الطيران المدني التابعة لها للمشاركة على نحو كامل في إعداد مواقف الدول والمواقف الإقليمية والنهوض بمصالح الطيران في الاتحاد الدولي للاتصالات.

¹ APT: مجتمع اتصالات آسيا/ المحيط الهادئ؛ ASMG: المجموعة العربية لإدارة الطيف؛ ATU: الاتحاد الأفريقي للاتصالات؛ CEPT: المؤتمر الأوروبي لإدارات البريد والاتصالات؛ CITEL: لجنة البلدان الأمريكية للاتصالات؛ RCC: الكومنولث الإقليمي للاتصالات.

هـ) أن تكفل، إلى أقصى قدر ممكن، اشتغال وفودها في المؤتمرات الإقليمية وأفرقة الدراسات التابعة للاتحاد الدولي للاتصالات والمؤتمرات العالمية اللاسلكية خبراء من سلطات الطيران المدني التابعة لها أو المسؤولين الآخرين في مجال الطيران الذين يكونوا على استعداد تام لتمثيل مصالح الطيران.

٢- **تطلب** من الأمين العام أن يوجه عناية الاتحاد الدولي للاتصالات إلى أهمية التخصيص والحماية الملائمين لطيف الترددات اللاسلكية إلى الطيران من أجل تأمين سلامة الطيران.

٣- **توجه** المجلس والأمين العام إلى ضمان توفير الموارد اللازمة، على سبيل الأولوية العالية في الميزانية التي تعتمدها الجمعية العمومية، لدعم المشاركة المتزايدة من جانب الايكاو في الأنشطة الدولية والإقليمية الخاصة بإدارة طيف الترددات.

٤- **تعلم** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٢-١٣.

القرار ٣٦-٢٦: البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة في المجال القانوني

لما كان من المستصوب توحيد قرارات الجمعية العمومية عن سياسات المنظمة في المجال القانوني، وذلك تيسيرا لتنفيذها وتطبيقها العملي من خلال جعل نصوصها أقرب متناولا وأسهل فهما وأفضل تنظيما من الناحية المنطقية.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تقرر** أن المرفقات بهذا القرار تشكل البيان الموحد لسياسات الايكاو المستمرة في المجال القانوني والمستكملة على النحو الذي كانت عليه عند ختام الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية.

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

٣- **تعلم** أن هذا القرار يحل محل قراراتها: ٦-٧ و ١٠-٤٠ و ١٦-٣٦ و ٢٧-٣ و ٣١-١٥ و ٣٣-٤ و ٣٥-٣.

المرفق (أ)

السياسة العامة

لما كان تطور الطيران المدني الدولي يمكن أن يساعد كثيرا على إيجاد وإيقاء الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبه، بينما يمكن لإساءة استعماله أن تشكل خطرا على الأمن العام.

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

فإن الجمعية العمومية:

تؤكد من جديد 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 مشروع أي اتفاقية تعتبر اللجنة القانونية أنه جاهز للتقديم إلى الدول كمشروع نهائي، يرفع إلى المجلس مصحوبا بتقرير عنه.
- ٢- للمجلس أن يتخذ الإجراء الذي يراه ملائما، بما في ذلك توزيع المشروع على الدول المتعاقدة وعلى من يحدده من الدول والمنظمات الدولية الأخرى.
- ٣- للمجلس عند توزيع مشروع الاتفاقية، أن يضيف أي تعليقات وأن يتيح للدول والمنظمات فرصة تقديم تعليقاتها للمنظمة في غضون فترة لا تقل عن أربعة أشهر.
- ٤- يقدم مشروع الاتفاقية إلى مؤتمر للنظر فيه بغرض اعتماده، ويجوز أن يعقد ذلك المؤتمر في نفس فترة انعقاد إحدى دورات الجمعية العمومية. ويجب أن لا يقل موعد افتتاح ذلك المؤتمر عن ستة أشهر من تاريخ إحالة المشروع وفقا لما تقتضيه أحكام الفقرتين ٢ و ٣ أعلاه. ويجوز للمجلس أن يدعو إلى ذلك المؤتمر أية دولة غير متعاقدة يري أن اشتراكها فيه أمرا مرغوبا فيه، وعليه أن يقرر ما إذا كانت تلك المشاركة مصحوبة بحق التصويت. ويجوز للمجلس أيضا أن يدعو منظمات دولية لحضور المؤتمر بصفة مراقب.

المرفق (ج)

التصديق على وثائق الايكاو الدولية

إن الجمعية العمومية:

- إنه تذكر بقرارها ٣١-١٥، المرفق (ج) المتعلق بالتصديق على بروتوكولات تعديل اتفاقية شيكاغو ووثائق قانون الجو الخاص وغير ذلك من الوثائق التي أعدت واعتمدت تحت رعاية المنظمة.
- وإنه تلاحظ بقلق استمرار بطء التقدم في التصديق على بروتوكولات التعديل المذكورة أعلاه، وخصوصا البروتوكولات الخاصة بإدخال المادة ٣ مكرر والمادة ٨٣ مكرر والفقرتين الختاميتين (المتعلقتين بالنصين العربي والصيني) لاتفاقية شيكاغو.
- وإدراكا منها لأهمية هذه التعديلات بالنسبة للطيران المدني الدولي، لاسيما بالنسبة لقدرة اتفاقية شيكاغو على الاستمرار، وما يستتبع ذلك من حاجة ملحة للإسراع في دخول هذه التعديلات غير السارية بعد حيز النفاذ.
- وإدراكا منها للحاجة إلى التعجيل في التصديق على وسريان مفعول وثائق قانون الجو التي أعدت واعتمدت تحت رعاية المنظمة.

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

تحث كل الدول المتعاقدة على اتخاذ جميع الخطوات الضرورية للتصديق على هذه التعديلات لاتفاقية شيكاغو التي لم يسر مفعولها بعد [أي التعديلات بإدخال الفقرتين الختاميتين المتعلقةتين بالنصين العربي والصيني] في أقرب وقت ممكن، ما لم تكن قد فعلت ذلك.

تحث كل الدول المتعاقدة التي لم تصدق بعد على البروتوكولات بإدخال المادة ٣ مكرر والمادة ٨٣ مكرر وعلى تعديل المادة ٥٠ (أ) (١٩٩٠) والمادة ٥٦ (١٩٨٩) لاتفاقية شيكاغو على القيام بذلك.

تحث كل الدول المتعاقدة التي لم تصدق بعد على الوثائق الأخرى لقانون الجو الدولي، وخصوصاً اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ ووثيقتا كيب تاون لعام ٢٠٠١، على القيام بذلك في أقرب وقت ممكن.

تحث 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.

تطلب 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.

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

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

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

المرفق (هـ)

إعتماد تشريع وطني بشأن بعض الاعتداءات التي ترتكب على متن الطائرات المدنية (مسألة الركاب المشاغبين أو غير المنضبطين)

إن الجمعية العمومية:

إبراً 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.

وإن تلاحظ الزيادة الملموسة في عدد وخطورة الوقائع المبلغ عنها والتي ارتكبتها على متن طائرات مدنية ركاب مشاغبون أو غير منضبطين.

وإن تقييم الاعتبار لآثار تلك الوقائع على سلامة الطائرات وسلامة الركاب والطاقم على متنها.

وإن تضع في اعتبارها أن القانون الدولي الراهن والقوانين الوطنية والقواعد التنظيمية الوطنية في دول كثيرة ليست ملائمة بالقدر الكافي لمعالجة هذه المشكلة بشكل فعال.

وإن تترك البيئة الخاصة والمخاطر الكامنة فيها للطائرات أثناء طيرانها، والحاجة إلى اعتماد تدابير ملائمة من خلال القانون الوطني لتمكين الدول من المحاكمة على الأفعال والاعتداءات الإجرامية التي تشكل شغبا أو عدم انضباط على متن الطائرات.

وإن تشجع على اعتماد قواعد قانونية وطنية تمكن الدول من ممارسة اختصاصها في الحالات المناسبة بالمحاكمة على الأفعال الإجرامية والاعتداءات التي تشكل شغبا أو عدم انضباط على متن الطائرات المسجلة في دول أخرى.

لهذا:

تحت جميع الدول المتعاقدة على أن تعتمد بأسرع ما يمكن قوانين وقواعد وطنية تعالج بفاعلية مشكلة الركاب المشاغبين، وأن تدرج فيها إلى أقصى حد ممكن عمليا النصوص الواردة أدناه.

وتدعو جميع الدول المتعاقدة إلى أن تقدم إلى سلطاتها المختصة، بغرض المحاكمة، جميع الأشخاص الذين تتوفر لديها أسس معقولة لاعتبارهم ممن ارتكبوا أي اعتداء منصوص عليه في القوانين والقواعد الوطنية الصادرة على هذا النحو ويدخل في اختصاص تلك السلطات بموجب هذه القوانين والقواعد.

تشريع نموذجي بشأن بعض الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات المدنية

القسم الأول: الاعتداءات وأفعال التدخل الأخرى ضد أحد أعضاء الطاقم على متن أي طائرة مدنية

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

(١) الاعتداء الجسدي أو التهريب أو التهديد، سواء بالفعل أو بالقول، ضد أحد أعضاء طاقم الطائرة إذا كان هذا الفعل تدخلا في أداء عضو الطاقم لمهامه أو يقلل من قدرته على أداء مهامه.

(٢) رفض إتباع التعليمات القانونية التي يصدرها قائد الطائرة أو أي عضو من طاقم الطائرة بالنيابة عنه لتأمين سلامة الطائرة أو سلامة أي شخص أو أي ملكية على متن الطائرة أو حفظ النظام والانضباط على متن الطائرة.

القسم الثاني: الاعتداء الجسماني والأفعال الأخرى التي تعرض السلامة للخطر أو تخل بالنظام والانضباط على متن أي طائرة مدنية

- (١) يعد مرتكبا لجريمة كل من يقوم على متن طائرة مدنية بأحد أفعال العنف البدني ضد أي شخص، أو بالاعتداء الجنسي أو بالتحرش بأي طفل.
- (٢) يعد مرتكبا لجريمة كل من يقوم بأحد الأفعال التالية على متن أي طائرة مدنية، إذا كان من المحتمل أن يعرض الفعل سلامة الطائرة أو سلامة أي شخص على متنها للخطر، أو يخل بالنظام والانضباط على متن الطائرة:
 - (أ) الاعتداء الجسماني أو الترهيب أو التهديد، سواء بالفعل أو بالقول، ضد شخص آخر.
 - (ب) التسبب عمدا في تلف أو تدمير أي ملكية.
 - (ج) تعاطي الخمر أو العقاقير إلى حد الثمالة.

القسم الثالث: الجرائم الأخرى التي ترتكب على متن أي طائرة مدنية

يعد مرتكبا لجريمة كل من يقوم بارتكاب أحد الأفعال التالية على متن أي طائرة مدنية:

- (١) التدخين في دورة المياه أو في أي مكان آخر على نحو يحتمل أن يهدد سلامة الطائرة.
- (٢) العبث بجهاز الكشف عن الدخان أو غيره من الأجهزة المتعلقة بالسلامة على متن الطائرة.
- (٣) تشغيل أي جهاز إلكتروني محمول عندما يكون تشغيله محظورا.

القسم الرابع: الاختصاص

١- يمتد اختصاص (اسم الدولة) ليشمل أي جريمة منصوص عليها في الأقسام الأول والثاني والثالث من هذا القانون إذا كان الفعل الذي يشكل جريمة قد وقع على متن أي من الطائرات التالية:

- (١) أي طائرة مدنية مسجلة في (اسم الدولة).
- (٢) أي طائرة مدنية مؤجرة بالطاقم أو بدون الطاقم لأي مشغل جوي يقع مقر عمله الرئيسي في (اسم الدولة) أو أي مشغل جوي ليس له مقر في (اسم الدولة) ولكنه يقيم فيها بصفة دائمة.
- (٣) أي طائرة مدنية في إقليم (اسم الدولة) أو تطير فوقه.
- (٤) أي طائرة مدنية أخرى تطير خارج (اسم الدولة)، إذا توافر الشرطان التاليان:

(أ) أن يكون الهبوط التالي للطائرة في (اسم الدولة)

(ب) وأن يكون قائد الطائرة قد سلم المتهم المشتبه فيه إلى السلطات المختصة في (اسم الدولة) وطلب من هذه السلطات محاكمة ذلك المتهم المشتبه فيه مؤكدا لها أنه لا هو ولا مشغل الطائرة قد قدم طلبا مماثلا أو سيقدم طلبا مماثلا إلى أي دولة أخرى.

٢- إن عبارة "أثناء الطيران" تعني في هذا القسم الفترة التي تبدأ من لحظة تشغيل القدرة بغرض الإقلاع وانتهاء باللحظة التي تتوقف فيها الطائرة عن الحركة بعد الهبوط.

المرفق (و)

وضع طريقة عملية للسير قدما في تحديد الجوانب القانونية والمؤسسية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)

لما كان التنفيذ العالمي لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) الذي يرمي، ضمن جملة أمور، إلى توفير خدمات أساسية لسلامة الملاحة الجوية، قد تقدم كثيرا منذ طرحه في المؤتمر العاشر للملاحة الجوية في عام ١٩٩١ وحظي بتأييد قوي في المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية لعام ٢٠٠٣.

ولما كان الإطار القانوني الراهن لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)، والذي يتكون من اتفاقية شيكاغو وملاحقها وقرارات الجمعية العمومية (وبوجه خاص ميثاق الحقوق والالتزامات في إطار النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية)، وإرشادات الايكاو ذات الصلة (وبوجه خاص بيان سياسات الايكاو بشأن تنفيذ وتشغيل نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)) وخطط الملاحة الإقليمية والرسائل المتبادلة بين الايكاو والدول التي تشغل مجموعات الأقمار الصناعية المستخدمة في الملاحة، قد سمح ببلوغ مستوى التنفيذ الفني الحالي.

ولما كانت الايكاو قد كرست موارد كثيرة لدراسة الجوانب القانونية والمؤسسية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) في إطار الجمعية العمومية للايكاو، والمجلس، واللجنة القانونية، وفريق الخبراء القانونيين والفنيين، ومجموعة دراسة أنشئت لدراسة هذا الموضوع، وذلك من أجل إعداد سجل مفصل بالمسائل والتحديات والشواغل التي تواجه المجتمع العالمي تمهيدا لفهمها.

ولما كانت هناك حاجة إلى النظر في اتخاذ 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.

فإن الجمعية العمومية:

١- تقر بأهمية البند رقم ٣ من برنامج العمل العام للجنة القانونية "النظر في وضع إطار قانوني لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) بما فيها النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية والهيئات الإقليمية المتعددة الأطراف"، وقرارات ومقررات الجمعية العمومية والمجلس المتعلقة به.

٢- تؤكد من جديد على عدم وجود حاجة إلى تعديل اتفاقية شيكاغو لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM).

٣- تدعو الدول المتعاقدة إلى النظر أيضا في الاستفادة من 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 الايكاو 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 يرصد، بل وبأن يساعد في الحالات الملائمة 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).

القرار ٣٦-٢٧: المساواة بين الجنسين

إن الجمعية العمومية:

إن تذكر بمختلف إعلانات واتفاقيات الأمم المتحدة التي تطالب الدول بالقضاء على التمييز ضد المرأة وتدعو، ضمن جملة أمور، إلى تقدم المرأة في جميع المجالات وتطالب الدول على وجه الخصوص بأن تكفل مشاركة المرأة في صياغة السياسات الحكومية وتنفيذها وشغل المناصب العامة وأداء جميع الوظائف العامة على جميع المستويات الحكومية.

إن تذكر بأن الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية قد قامت بما يلي ضمن جملة أمور:

(أ) أحاطت علماً بأن المجلس سيواصل رصد الخطوات المتخذة لتنفيذ الأهداف وخطة العمل المرتبطة بتوظيف النساء ووضع المرأة في الأيكو.

(ب) أحاطت علماً بأن الأمين العام للأمم المتحدة قد حث المنظمات والوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة، مثل الأيكو، على وضع البرامج من أجل الوصول إلى النسبة المثالية وقدرها ٥٠ في المائة لتمثيل الإناث في منظومة الأمم المتحدة.

(ج) كلفت الأمين العام بإعداد برنامج عمل إيجابي على غرار البرنامج الخاص بالتمثيل الجغرافي العادل.

(د) كلفت المجلس بأن يعدل القاعدة ٤-١ من قانون الخدمة في الأيكو لبيين برنامج العمل الإيجابي الذي تدعو الحاجة إليه بالحاح حسبما طلب أمين عام الأمم المتحدة.

(هـ) كلفت الأمين العام بأن يدرس بعناية ويضع السياسات المواتية للأسر في سياق الأمانة العامة للأيكو.

وإن تحيط علماً بالإجراءات التي اتخذها الأمين العام بالفعل وفقاً لهذه التوجيهات، وخصوصاً تعديل القاعدة ٤-١ من قانون الخدمة لبيين أنه ينبغي أيضاً تأمين "التمثيل المتساوي للجنسين" عند النظر في تعيين الموظفين وترقيتهم، وأنه قد تم تعيين نساء في هيئات استشارية.

وإن تحيط علماً بتعيين امرأة في منصب مدير إقليمي لأول مرة في سنة ٢٠٠٦.

وإن تحييط علما بتعيين ثلاث نساء في مناصب بدرجة مدير في المقر في سنة ٢٠٠٧ ، مما أدى إلى زيادة مستوى تمثيل النساء على مستوى المناصب بدرجة مدير من صفر % إلى ٦٠ %.

وإن تحييط علما بأن عدد النساء اللاتي تم تعيينهن في مناصب فنية قد ارتفع من ٢ إلى ٦ بين ٢٠٠٤/١٢/٣١ و ٢٠٠٦/١٢/٣١ ، بما يمثل زيادة من ٢٢ % إلى ٣٥ % في مجموع التعيينات المنفذة.

وإن تحييط علما بأنه في سنة ٢٠٠٦ أنشأ الأمين العام هيئة استشارية بشأن المساواة والإنصاف بين الجنسين، وأنه في يناير ٢٠٠٧ قدمت هذه الهيئة الاستشارية إطار السياسة المتعلقة بالمساواة بين الجنسين وتعميم هذه السياسة، والتي شملت عددا من التوصيات الموجهة إلى الأمين العام.

وإن تحييط علما بأنه قد تم الاتصال بجميع الدول المتعاقدة طلبا لتعاونها في تحديد النساء المؤهلات، وتشجيعهن على التقدم بطلبات لشغل الوظائف في أمانة الايكاو.

بناء عليه:

(١) تقرر ما يلي:

(أ) أن يواصل المجلس رصد ودعم الخطوات المتخذة بالعلاقة الى تحسين المساواة بين الجنسين في الايكاو ويُشجع أيضا على أن يدعم اقتراحات الأمين العام المقدمة عملا بتوصيات الهيئة الاستشارية المعنية بالمساواة والإنصاف بين الجنسين.

(ب) أن تواصل الايكاو بذل كل الجهود من أجل تحقيق المساواة والإنصاف بين الجنسين مع الامتثال الكامل لمبدأ التمثيل الجغرافي العادل، مع مراعاة أن الأمين العام لمنظمة الأمم المتحدة قد حث المنظمات الدولية والوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة، مثل الايكاو، على وضع برامج من أجل تحقيق هدف التوازن التام بين الجنسين على جميع المستويات.

(ج) أن يواصل المجلس والأمين العام جهودهما لإحراز التقدم في الأعمال بشأن برنامج العمل الايجابي الذي يجب أن تعاد تسميته ليصبح "برنامج المساواة بين الجنسين" مع مراعاة التطورات المستمرة في الأمم المتحدة وخاصة فيما يتعلق بتعميم المساواة بين الجنسين.

(د) الاستمرار في تطوير السياسات المواتية للأسر الجاري وضعها وذلك ضمن سياق الأمانة العامة للايكاو.

(٢) **تؤكد من جديد** التزامها القوي بالمساواة بين الجنسين والإنصاف بين الجنسين، تمشيا مع أهداف وغايات كل من الأمم المتحدة والجمعية العمومية للايكاو ومجلس الايكاو، وتطلب إلى المجلس أن يرفع تقريراً إلى الدورة القادمة للجمعية العمومية عن التطورات في هذا الخصوص.

(٣) **تشجع** الدول على تعيين نساء كممثلات لها في الجمعية العمومية والمجلس والاجتماعات أو الهيئات الأخرى في المنظمة.

القرار ٣٦-٢٨: وضع حد أقصى لمدد عمل الأمين العام ورئيس المجلس

بعد إقامة الاعتبار لقرار الجمعية العامة ٢٤١/٥١ بعنوان "تعزيز منظومة الأمم المتحدة"، الذي أصدرته 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 وللمجلس 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.

وإن توضع في اعتبارها أن المجلس قد قرر، في ٢ و٩/٦/٢٠٠٦، أن يعين الأمين العام لمدة عمل محددة من ثلاث إلى أربع سنوات، وأن الأمين العام لا يعين لمدة ثلاثة إذا كان قد عمل لمدتين.

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.

وإدراكاً لأن المستصوب والملائم تحديد الحد الأقصى لمدد عمل الأمين العام ورئيس المجلس، حيث أن تحديد هذا الحد الأقصى سيعطي شاغلي هذين المنصبين مدة زمنية معقولة لبلوغ الأهداف التي وضعتها المجلس قبل شغلها المنصبين، ويساعد أيضاً على ضمان استفادة الأيكاو بصفة دورية من حقن الأفكار الجديدة والخبرة على أعلى المستويات، واستفادتها من مجموعة أكبر من أساليب القيادة والتنوع الثقافي والإقليمي الذي سيأتي به التغيير المنتظم لشاغلي هذين المنصبين الأعلى.

وإدراكاً لأن 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، مع الإبقاء على المرونة اللازمة لتغيير طول مدة كل منهما لتتراوح بين ثلاث سنوات وأربع سنوات، على أساس أن مدة الأربع سنوات لا تنطبق إلا في الحالات الاستثنائية.

٢- **تطلب من** المجلس أن يبقي قراره هذا سارياً.

٣- **تحث** الدول المتعاقدة 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.

٤- **تحث** الدول المتعاقدة ألا ترشح، **وتطلب** من المجلس ألا يقبل لمنصب رئيس المجلس ولا لمنصب الأمين العام، أي شخص يكون عند حلول تاريخ انتهاء مدة العمل قد قضى إجمالاً أكثر من مدتين كاملتين في كلا المنصبين مجتمعين.

القرار ٣٦-٢٩: ميزانيات السنوات ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠

(أ) **إن الجمعية العمومية** تحيط علما بالنسبة لميزانية السنوات ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠ بما يلي:

١- قدم المجلس الى الجمعية العمومية، وفقا 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 وفقا 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 أساسا 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 قرارا 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 أولا 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 مفهوما أن أي تعديلات لاحقة على التقديرات الإرشادية ستتم ضمن إطار التقديرات السنوية لميزانية تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية وذلك وفقا 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 على البرنامج العادي للسنوات المالية ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠ وفقا للنظام المالي وطبقا لأحكام هذا القرار، وذلك لكل سنة على حدة من السنوات المذكورة أدناه:

2010	2009	2008	
			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
			التنظيم والإدارة
19,638,000	18,582,000	18,670,000	
14,871,000	14,001,000	14,086,000	دعم البرامج
			إعادة الهيكلة التنظيمية
140,000	76,000	2,889,000	
85,507,000	80,085,000	79,951,000	مجموع الاعتمادات المصرح بها
			المصروفات التشغيلية
85,371,000	79,692,000	79,386,000	
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:

2010	2009	2008	
			أ) باشتراكات مقررة على الدول المتعاقدة وفقا للقرار المتعلق بجدول الاشتراكات
79,204,000	74,060,000	74,060,000	
1,917,000	1,917,000	1,917,000	ب) بالإيرادات المنفردة
4,386,000	4,108,000	4,108,000	ج) بفائض الصندوق الفرعي لإدارة الإيرادات
85,507,000	80,085,000	79,951,000	المجموع

٣- يستعرض المجلس طريقة قسمة الأنصبة على الدول المتعاقدة، بما يتمشى 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 ٣٦-٣٠: تأكيد إجراء المجلس بشأن تحديد أنصبة الاشتراكات المقرر أن تدفعها الدول التي انضمت إلى اتفاقية شيكاغو في الصندوق العام وتحديد السلفيات التي تقدم إلى صندوق رأس المال العامل

إن الجمعية العمومية

١- إذ تحيط علما بما يلي:

أ) أن المادتين ٦-٩ و ٧-٥ من النظام المالي تتصان على قيام المجلس - إذا لم تكن الجمعية العمومية في دور الانعقاد - بتحديد أنصبة الاشتراكات وسلفيات لصندوق رأس المال العامل المقررة على أي دولة متعاقدة جديدة، على أن يخضع ذلك للموافقة أو التعديل من جانب الجمعية العمومية في دورتها التالية.

ب) وأن المجلس قد تصرف على هذا النحو بالنسبة للدولتين اللتين أصبحتا عضوين في منظمة الطيران المدني الدولي بعد الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية، وأصبح معدل اشتراكهما في الميزانية قابلاً للتقرير على النحو المبين أدناه.

٢- تؤكد إجراء المجلس المتخذ لتحديد اشتراكي الدولتين التاليتين ومقدار السلفيتين اللتين تقدمانها إلى صندوق رأس المال العامل اعتباراً من التاريخ المذكور أدناه:

اسم الدولة المتعاقدة الجديدة	تاريخ العضوية بالمنظمة	تاريخ سريان الاشتراك	معدل الاشتراك
تيمور- ليشتي	٢٠٠٥/٩/٣	٢٠٠٥/١٠/١	٪ ٠,٠٦
الجبل الأسود	٢٠٠٧/٣/١٤	٢٠٠٧/٤/١	٪ ٠,٠٦

القرار ٣٦-٣١: قسمة نفقات الايكاو فيما بين الدول المتعاقدة (المبادئ التي يجب أن تطبق عند تحديد جداول أنصبة الاشتراكات)

إن 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، مقبلة 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 للاشتراك أية دولة متعاقدة ٠,٠٦ في المائة عن كل سنة مالية كاملة.

٣- الحد الأقصى للاشتراك أية دولة متعاقدة في أي سنة لا يفوق، من حيث المبدأ، نسبة ٢٥ في المائة من إجمالي الاشتراكات.

(ج) يؤخذ ما يلي في الحسبان عند تطبيق المبادئ الواردة في الفقرة أ) أعلاه:

١- في احتساب جدول الأنصبة، يكون لشروط 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 وهدما وإخضاعهما للتقييم الكمي وإدخالهما في جدول الأنصبة المحسوب.

٣- يجرى 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.

٥) 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 المؤي 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، اعتباراً من أول يناير ٢٠٠٨، محل القرارين ٢١-٣٣ و ٢٣-٢٤.

القرار ٣٦-٣٢: أنصبة الاشتراك في الصندوق العام للسنوات ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠

إن الجمعية العمومية تقر:

١- أن تحسب المبالغ المتوجبة على الدول المتعاقدة للسنوات ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠ عملاً بالمادة ٦١ من الفصل الثاني عشر من اتفاقية شيكاغو وفقاً للجدول المحددة أدناه.

٢٠١٠	٢٠٠٩	٢٠٠٨	
%	%	%	
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	أفغانستان
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	ألبانيا
٠,٠٨	٠,٠٨	٠,٠٨	الجزائر
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	أندورا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	أنغولا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	أنتيغوا وبربودا
٠,٣١	٠,٣١	٠,٣٣	الأرجنتين
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	أرمينيا
١,٧١	١,٧١	١,٧٧	أستراليا
٠,٧١	٠,٧١	٠,٧٤	النمسا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	أذربيجان
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	جزر البهاما
٠,٠٩	٠,٠٩	٠,٠٧	البحرين
٠,٠٨	٠,٠٨	٠,٠٨	بنغلادش
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	بربادوس
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	بيلاروس
٠,٨٠	٠,٨٠	٠,٨٣	بلجيكا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	بليز
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	بنن
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	بوتان

<u>٢٠١٠</u>	<u>٢٠٠٩</u>	<u>٢٠٠٨</u>	
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	بوليفيا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	البوسنة والهرسك
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	بوتسوانا
٠,٨٩	٠,٨٩	٠,٩٢	البرازيل
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	بروني دار السلام
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	بلغاريا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	بوركينافاسو
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	بوروندي
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	كمبوديا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	الكاميرون
٢,٣٩	٢,٣٩	٢,٤٨	كندا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	الرأس الأخضر
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	جمهورية أفريقيا الوسطى
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	تشاد
٠,٢٥	٠,٢٥	٠,٢٦	شيلي
٣,٦٧	٣,٦٧	٢,٤٢	الصين
٠,٢٠	٠,٢٠	٠,٢١	كولومبيا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	جزر القمر
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	كونغو
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	جزر كوك
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	كوستاريكا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	كوت ديفوار
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	كرواتيا
٠,٠٧	٠,٠٧	٠,٠٧	كوبا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	قبرص
٠,٢٢	٠,٢٢	٠,١٨	الجمهورية التشيكية
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	جمهورية الكونغو الديمقراطية
٠,٥٤	٠,٥٤	٠,٥٦	الدنمارك
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	جيبوتي
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	الجمهورية الدومنيكية
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	اكوادور
٠,١٦	٠,١٦	٠,١٧	مصر
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	السلفادور
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	غينيا الاستوائية
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	اريتريا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	استونيا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٧	اثيوبيا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	فيجي
٠,٤٧	٠,٤٧	٠,٤٨	فنلندا
٥,٠٠	٥,٠٠	٥,١٧	فرنسا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	الغابون

<u>٢٠١٠</u>	<u>٢٠٠٩</u>	<u>٢٠٠٨</u>	
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	غامبيا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	جورجيا
٦,٨٥	٦,٨٥	٧,٠٨	ألمانيا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	غانا
٠,٤٤	٠,٤٤	٠,٤٦	اليونان
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	غرينادا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	غواتيمالا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	غينيا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	غينيا - بيساو
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	غيانا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	هايتي
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	هندوراس
٠,١٩	٠,١٩	٠,١٤	هنغاريا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٧	ايسلندا
٠,٥٥	٠,٥٥	٠,٥٤	الهند
٠,٢٨	٠,٢٨	٠,٢٩	أندونيسيا
٠,١٩	٠,١٩	٠,١٨	جمهورية ايران الاسلامية
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	العراق
٠,٥٠	٠,٥٠	٠,٤٢	ايرلندا
٠,٤٥	٠,٤٥	٠,٤٧	اسرائيل
٣,٥٩	٣,٥٩	٣,٧١	ايطاليا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	جامايكا
١١,٧٥	١١,٧٥	١٢,١٦	اليابان
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	الأردن
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	كازاخستان
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	كينيا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	كيريباتي
٠,١٨	٠,١٨	٠,١٩	الكويت
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	قيرغيزستان
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	جمهورية لاي الديمقراطية الشعبية
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	لاتفيا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	لبنان
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	ليسوتو
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	ليبيريا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	الجمهورية العربية الليبية
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	ليتوانيا
٠,٣٦	٠,٣٦	٠,٣٨	لكسمبورغ
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	مدغشقر
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	ملاي
٠,٥٥	٠,٥٥	٠,٥٧	ماليزيا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	ملديف
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	مالي

<u>٢٠١٠</u>	<u>٢٠٠٩</u>	<u>٢٠٠٨</u>	
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	مالطة
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	جزر المارشال
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	موريتانيا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٧	موريشيوس
١,٦٣	١,٦٣	١,٤٦	المكسيك
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	ولايات ميكرونيزيا الموحدة
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	موناكو
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	منغوليا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	الجبل الأسود
٠,٠٨	٠,٠٨	٠,٠٩	المغرب
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	موزمبيق
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	ميانمار
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	ناميبيا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	ناورو
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	نيبال
١,٩٠	١,٩٠	١,٩٦	هولندا
٠,٣٦	٠,٣٦	٠,٣٧	نيوزيلندا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	نيكاراغوا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	النيجر
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	نيجيريا
٠,٥٥	٠,٥٥	٠,٥٧	النرويج
٠,١١	٠,١١	٠,١١	عمان
٠,١٦	٠,١٦	٠,١٦	باكستان
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	بالاو
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	بنما
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	بابوا غينيا الجديدة
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	باراغواي
٠,١٠	٠,١٠	٠,١٠	بيرو
٠,١٧	٠,١٧	٠,١٨	الفلبين
٠,٤١	٠,٤١	٠,٤٢	بولندا
٠,٤٥	٠,٤٥	٠,٤٧	البرتغال
٠,٢٤	٠,٢٤	٠,١٦	قطر
٢,٣٧	٢,٣٧	٢,٤٥	جمهورية كوريا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	جمهورية مولدوفا
٠,٠٨	٠,٠٨	٠,٠٧	رومانيا
٠,٧٩	٠,٧٩	٠,٧٣	الاتحاد الروسي
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	رواندا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	سانت كيتس ونيفيس
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	سانت لوسيا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	سانت فنسنت والغرينادين
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	ساموا

<u>٢٠١٠</u>	<u>٢٠٠٩</u>	<u>٢٠٠٨</u>	
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	سان مارينو
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	ساو تومي وبرينسيبي
٠,٦٩	٠,٦٩	٠,٧١	المملكة العربية السعودية
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	السنغال
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	صربيا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	سيشيل
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	سيراليون
١,٢٠	١,٢٠	١,٢٤	سنغافورة
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	سلوفاكيا
٠,٠٧	٠,٠٧	٠,٠٧	سلوفينيا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	جزر سليمان
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	الصومال
٠,٤٥	٠,٤٥	٠,٤٦	جنوب أفريقيا
٢,٣٠	٢,٣٠	٢,٣٨	اسبانيا
٠,٠٨	٠,٠٨	٠,٠٨	سري لانكا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	السودان
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	سورينام
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	سوازيلند
٠,٧٥	٠,٧٥	٠,٧٧	السويد
٠,٩٧	٠,٩٧	١,٠٠	سويسرا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	الجمهورية العربية السورية
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	طاجيكستان
٠,٥٤	٠,٥٤	٠,٥٦	تايلند
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	جمهورية مقدونيا اليوغسلافية السابقة
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	تيمور - ليشتي
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	توغو
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	تونغا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	ترينيداد وتوباغو
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	تونس
٠,٤٣	٠,٤٣	٠,٤٤	تركيا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	تركمستان
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	أوغندا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	أوكرانيا
٠,٨٨	٠,٨٨	٠,٦٤	الإمارات العربية المتحدة
٥,٧٤	٥,٧٤	٥,٩٤	المملكة المتحدة
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	جمهورية تنزانيا المتحدة
٢٥,٠٠	٢٥,٠٠	٢٥,٠٠	الولايات المتحدة
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	أوروغواي
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	أوزبكستان
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	فانواتو
٠,١٥	٠,١٥	٠,١٦	فنزويلا
٠,٠٩	٠,٠٩	٠,٠٧	فيتنام

<u>٢٠١٠</u>	<u>٢٠٠٩</u>	<u>٢٠٠٨</u>	
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	اليمن
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	زامبيا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	زمبابوي
<u>١٠٠,٠٠</u>	<u>١٠٠,٠٠</u>	<u>١٠٠,٠٠</u>	

القرار ٣٦-٣٣: اضطلاع الدول المتعاقدة بالتزاماتها المالية نحو المنظمة والاجراءات التي يجب اتخاذها تجاه الدول التي لا تفي بتلك الالتزامات

لما كانت المادة ٦٢ من اتفاقية الطيران المدني الدولي تقضي بأنه يجوز للجمعية العمومية أن تعلق حق التصويت في الجمعية العمومية وفي المجلس لكل دولة لا تفي في أجل معقول بالتزاماتها المالية نحو المنظمة.

فإن الجمعية العمومية:

إن توضع في اعتبارها أن المادة ٦-٥ من النظام المالي للايكاو تنص على أن الاشتراكات المقررة على الدول المتعاقدة تعتبر مستحقة وواجبة الدفع بالكامل في اليوم الأول من السنة المالية ذات الصلة.

وإن تحيط علماً بأن تراكم المتأخرات في السنوات القليلة الماضية قد ازداد زيادة كبيرة، وأنه شكل مع التأخير في دفع اشتراكات السنة الجارية عقبة في سبيل تنفيذ برنامج العمل وسبب صعوبات خطيرة في السيولة النقدية.

تحث جميع الدول المتعاقدة التي عليها متأخرات أن توضع ترتيبات مناسبة لتصفية متأخراتها.

تحث جميع الدول المتعاقدة، وبوجه خاص الدول المنتخبة في المجلس أن تتخذ كافة الإجراءات الضرورية لدفع اشتراكاتها في مواعيدها المقررة.

تقرر ما يلي اعتباراً من ١/١/٢٠٠٨:

١- ينبغي أن تسلم جميع الدول المتعاقدة 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 الأمين العام بأن يرسل الى جميع الدول المتعاقدة، ثلاث مرات على الأقل في السنة، جدولاً يبين فيه المبالغ الواجبة الدفع عن السنة الجارية وحتى ٣١ ديسمبر من السنة السابقة.

٣- يخول المجلس سلطة مناقشة وعقد ترتيبات مع الدول المتعاقدة 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 المتعاقدة 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 لتأخراتها بمبلغ لا يقل عن ٢٠٠٠ دولار، على أن ترفع قيمة هذا الحد الأدنى بالتناسب في حالة الدول التي يزيد نصيبها المقرر في جدول اشتراكات الايكواو عن الحد الأدنى.

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 هذا 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 المتعاقدة التي صنفتها الأمم المتحدة على أنها من أقل البلدان نمواً.

٥- ينبغي للمجلس أن يواصل تكثيف السياسة الجارية التي تقضي بدعوة الدول المتعاقدة 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 إمكانية قبول عملات أخرى وفقاً لأحكام المادة ٦-٦ من النظام المالي، إلى الحد الذي يمكن للأمين العام أن يستخدم فيه هذه العملات.

٦- يعلق حق التصويت في الجمعية العمومية والمجلس للدول المتعاقدة التي تعادل متأخراتها أو تزيد على مجموع اشتراكاتها عن السنوات المالية الثلاث السابقة، وللدول المتعاقدة 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- يجوز للجمعية العمومية أو للمجلس إعادة حق التصويت للدولة المتعاقدة 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 اقتنعت الجمعية العمومية بأن الدولة قد أثبتت استعدادها للتوصل إلى تسوية عادلة لالتزاماتها المالية نحو المنظمة.

٨- أن 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 ٧ أ) من المنطوق أعلاه، بشرط أن تثبت هذه الدولة استعدادها للتوصل إلى اتفاق عادل لتسوية التزاماتها المالية نحو المنظمة.

٩- تطبق التدابير الإضافية التالية على الدول المتعاقدة التي تم تعليق حقها في التصويت بموجب المادة ٦٢ من اتفاقية شيكاغو:

أ) فقدان الدولة أهلية استضافة الاجتماعات والمؤتمرات وحلقات العمل والندوات التي تمول كلياً أو جزئياً من البرنامج العادي.

(ب) استلام الدولة الوثائق التي تقدم بالمجان إلى الدول غير المتعاقدة، بما في ذلك تلك المتوفرة بصورة الكترونية، وأي وثائق أخرى ضرورية لسلامة الملاحة الجوية الدولية وانتظامها وكفافتها.

(ج) فقدان مواطني أو ممثلي الدولة أهلية الترشيح للمناصب التي تشغل بالانتخاب.

(د) لأغراض التوظيف في مناصب الأمانة العامة، وإذا كانت كل الظروف الأخرى متكافئة، يعتبر المرشحون من الدول التي عليها اشتراكات متأخرة كأنهم 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 فعليا.

(هـ) فقدان الدولة حق المشاركة في دورة التعريف بالايكاو.

١٠- لا تتمتع بأهلية المشاركة في انتخابات المجلس واللجان والهيئات سوى الدول التي ليس لديها اشتراكات سنوية متأخرة باستثناء اشتراكات السنة الجارية.

١١- يكلف المجلس الأمين العام برصد ومراجعة، أثناء الفترة الثلاثية المقبلة، الحوافز القائمة لتسديد الاشتراكات المتأخرة لفترة طويلة ويقدم اقتراحات إلى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية، حسب الاقتضاء، لتعزيز التدابير المتخذة لتخفيض الاشتراكات المتأخرة.

١٢- يكلف المجلس الأمين العام بأن يقدم تقارير إلى المجلس عن أي حق تصويت يعتبر معلقا وعن أي حق تصويت ألغي تعليقه بموجب الفقرة ٦ من المنطوق، وبأن يطبق التدابير المنصوص عليها في الفقرة ٩ من المنطوق.

١٣- يحل هذا القرار محل قرار الجمعية العمومية ٣٥-٢٦.

القرار ٣٦-٣٤: صندوق رأس المال العامل

إن الجمعية العمومية:

١- **أد تحيط علما بما يلي:**

(أ) أن المجلس قد قدم وفقا للقرار ٣٥-٢٨ تقريرا عن مدى كفاية المستوى المقرر لصندوق رأس المال العامل وعن سلطة الاقتراض المرتبطة به، وأن الجمعية العمومية قد نظرت في هذا الموضوع.

(ب) أن تراكم الاشتراكات المتأخرة في السنوات الماضية والتأخر في دفع اشتراكات السنة الجارية شكلا عقبة متزايدة عاقت تنفيذ برنامج العمل وزعزت الحالة المالية.

(ج) أن دورة ميزانية الايكاو الطويلة نسبيا، لأنها ثلاث سنوات، تؤثر على تحديد المستوى السديد لصندوق رأس المال العامل وسلطة الاقتراض، إذ أن الجمعية العمومية وحدها هي التي يمكنها فرض أنصبة الاشتراكات على الدول المتعاقدة.

(د) أنه نظرا لعدد الموظفين الدائمين في الايكاو، هناك حد أدنى لا يمكن انقاصه يجب على المنظمة أن تتفقه كل شهر لدفع تكاليف الموظفين. ولا يمكن انقاص هذا المبلغ لفترة قصيرة الأجل عن طريق تعديل برنامج العمل مادام الموظفون الدائمون باقون في وظائفهم ويجب أن يتقاضوا رواتبهم في كل الأحوال.

- (هـ) أن متوسط الاشتراكات التراكمية المحصلة حتى سبتمبر من كل سنة كانت أقل من النفقات التقديرية بنسبة ٥,٠ في المائة فقط مقارنة بنسبة ١٧,٧ في المائة في الفترة الثلاثية السابقة.
- (و) أن الاتجاهات الماضية دلت على أن المجازفة بعدم كفاية صندوق رأس المال العامل لتغطية الاحتياجات في سنة ٢٠٠٧ مجازفة محدودة.
- (ز) أن التجربة أظهرت أن الاشتراكات لا تدفع في بداية السنة عند استحقاق دفع الاشتراكات، وأن الايكاو لا يمكنها أن تعول على دفع جميع الاشتراكات حتى وان دفعت بحلول نهاية سنة استحقاق الدفع، وأن عدم وفاء بعض الدول المتعاقدة للالتزاماتها المالية في إطار اتفاقية شيكاغو بهذه الصورة غير المقبولة يؤدي إلى أزمة مالية خطيرة في المنظمة يمكن أن يكون لها وقع على كل الدول المتعاقدة.
- (ح) أنه مادامت السيولة النقدية غير مؤكدة ستلجأ الايكاو إلى صندوق رأس المال العامل كصمام أمان يمكنها الاعتماد عليه للوفاء بالتزاماتها النقدية التي لا مناص منها.
- (ط) أن المجلس استعرض مستوى صندوق رأس المال العامل في نوفمبر ٢٠٠٦ وقرر أن زيادة مستواه البالغ ٦ ملايين دولارات أمر غير ضروري في الوقت الحالي.

٢- تقرر ما يلي:

- (أ) أن يظل مستوى صندوق رأس المال العامل عند ٦ ملايين دولارات.
- (ب) أن يستعرض المجلس مستوى صندوق رأس المال العامل كل سنة في موعد أقصاه شهر نوفمبر من السنوات ٢٠٠٧ و ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠ ليقرر ما اذا كانت هناك حاجة ملحة الى زيادته في أثناء السنة أو في السنة اللاحقة.
- (ج) أن يرتفع مستوى صندوق رأس المال العامل الى مستوى لا يزيد على ٨ ملايين دولارات اذا قرر المجلس أن لذلك ما يبرره، وذلك رهنا بالزيادات الناتجة عن السلفيات التي تدفعها الدول حديثة العضوية في المنظمة بعد الموافقة على جدول الاشتراكات. وسوف يستند هذا التعديل في صندوق رأس المال العامل على جدول الاشتراكات السارية للسنة التي تعتمد لها زيادة مستوى صندوق رأس المال العامل.
- (د) أن يصرح للأمين العام، بعد موافقة اللجنة المالية التابعة للمجلس، بأن يمول الاعتمادات الاعتيادية والاضافية التي لا يمكن تمويلها من الصندوق العام وصندوق رأس المال العامل، عن طريق الاقتراض الخارجي للمبالغ اللازمة لمواجهة الالتزامات الفورية للمنظمة، وأن يطلب من الأمين العام رد هذه المبالغ بأسرع ما يمكن، وألا يزيد مجموع الديون المستحقة على المنظمة نتيجة لهذا الاقتراض على ٣ ملايين دولارات في أي وقت خلال الفترة الثلاثية.
- (هـ) يقدم المجلس الى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية تقريراً عما يلي:

- (١) مدى كفاية مستوى صندوق رأس المال العامل في ضوء الخبرة المكتسبة في السنوات ٢٠٠٧ و ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩.
- (٢) ما إذا كان الوضع المالي للصندوق العام وصندوق رأس المال العامل ينم عن الحاجة إلى تحميل أنصبة اشتراكات على الدول المتعاقدة بقيمة العجز النقدي الناشئ عن التأخر في دفع الاشتراكات.

٣) مدى ملائمة مستوى سلطة الاقتراض.

و) ان القرار ٣٥-٢٨ لم يعد ساريا وان القرار الحالي حل محله.

٣- بحث:

١) كل الدول المتعاقدة على أن تدفع اشتراكاتها بأسرع ما يمكنها خلال السنة التي يستحق فيها دفع تلك الاشتراكات، وذلك للتقليل من احتمال اضطراب المنظمة الى السحب من صندوق رأس المال العامل واللجوء الى الاقتراض الخارجي.

٢) الدول المتعاقدة المتأخرة في دفع اشتراكاتها على الوفاء بالتزاماتها نحو المنظمة بأسرع ما يمكنها، حسبما جاء في القرار ٣٦/٣٣.

القرار ٣٦-٣٥: تعديل النظام المالي

حيث أن المجلس قد وافق على إنشاء الصندوق الفرعي لإدراج 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 ١/١/٢٠١٠ 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 ٥-٢ و ٦-٢ قد تم إقرارها وستصبح نافذة اعتبارا من ١/١/٢٠٠٨.

٢- تؤكد النظام المالي الذي أقره المجلس وسيصبح نافذا اعتبارا من ١/١/٢٠٠٨ بصيغته الواردة في المرفق بورقة العمل A36-WP/45, AD/11.

٣- تحيط علما بأن هذا القرار يحل، اعتبارا من ١/١/٢٠٠٨، 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 ٥-٢

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 ٦-٢

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 تقرره الجمعية العمومية.

القرار ٣٦-٣٦: الموافقة على حسابات المنظمة عن السنوات المالية ٢٠٠٤ و ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ والنظر في تقارير المراجعة الخاصة بها

حيث أن حسابات المنظمة للسنوات المالية ٢٠٠٤ و ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ وتقارير مراجعة الحسابات عنها المقدمة من المراجع العام لكندا - العضو بالفريق المشترك للمراجعين الخارجيين لحسابات الأمم المتحدة والوكالات المتخصصة - بصفة المراجع الخارجي لحسابات الايكاو، قد عرضت على الجمعية العمومية بعد تعميمها على الدول المتعاقدة.

وحيث أن المجلس قد نظر في تقارير المراجعة وقدمها الى الجمعية العمومية لكي تنتظر فيها.

وحيث أنه جرى استعراض المصروفات وفقا للفقرة (و) من المادة ٤٩ من الفصل الثامن من الاتفاقية.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تأخذ علما** بتقرير المراجع الخارجي عن الحسابات المراجعة للسنة المالية ٢٠٠٤ وتعليقات الأمين العام في الرد على توصيات تقرير المراجعة.

٢- **تأخذ علما** بتقرير المراجع الخارجي عن الحسابات المراجعة للسنة المالية ٢٠٠٥ وتعليقات الأمين العام في الرد على توصيات تقرير المراجعة.

٣- **تأخذ علما** بتقرير المراجع الخارجي عن الحسابات المراجعة للسنة المالية ٢٠٠٦ 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 ٢٠٠٤.

٥- **توافق** على الحسابات المراجعة عن السنة المالية ٢٠٠٥.

٦- **توافق** على الحسابات المراجعة عن السنة المالية ٢٠٠٦.

القرار ٣٦-٣٧: الموافقة على الحسابات المتعلقة بأنشطة برنامج الأمم المتحدة الإنمائي التي أدارتها المنظمة في السنوات المالية ٢٠٠٤ و ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ بوصفها وكالة منفذة والنظر في تقارير مراجعة الحسابات عن البيانات المالية للمنظمة التي تشمل أيضا حسابات برنامج الأمم المتحدة الإنمائي

لما كانت الحسابات التي تظهر وضع الأموال التي خصصها للمنظمة مدير برنامج الأمم المتحدة الإنمائي والتي أدارتها المنظمة في السنوات المالية ٢٠٠٤ و ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ بوصفها وكالة منفذة، وكذلك تقارير مراجعة الحسابات عن البيانات المالية للمنظمة التي تشمل أيضا حسابات برنامج الأمم المتحدة الإنمائي التي قمتها المراجع العام للحسابات في حكومة كندا - عضو فريق المراجعين الخارجيين لحسابات الأمم المتحدة ووكالاتها المتخصصة - بوصفه المراجع الخارجي لحسابات المنظمة ، قد قدمت الى الجمعية العمومية بعد توزيعها على الدول المتعاقدة.

ولما كان المجلس قد نظر في تقارير المراجعة وقدمها الى الجمعية العمومية للنظر فيها وتقديمها الى مدير برنامج الأمم المتحدة الإنمائي.

ولما كان النظام المالي والقواعد المالية لبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي ينصان على قيام منظمات أسرة الأمم المتحدة المكلفة بتنفيذ أو انجاز أنشطة برنامج الأمم المتحدة الإنمائي بإحالة حسابات تظهر وضع الأموال التي خصصها لها مدير برنامج الأمم المتحدة الإنمائي الى مدير البرنامج لتقديمها الى المجلس التنفيذي، وأنه يجب أن تحمل تلك الحسابات شهادات تدقيق من المراجعين الخارجيين لحسابات المنظمات وأن تكون مصحوبة بتقارير هؤلاء المراجعين.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تحيط علما** بتقرير المراجع الخارجي للحسابات عن البيانات المالية للمنظمة التي تشمل أيضا حسابات برنامج الأمم المتحدة الإنمائي التي أدارتها المنظمة في السنة المالية ٢٠٠٤ بوصفها وكالة منفذة، وتعليقات الأمين العام في الرد على التوصيات الواردة في تقرير المراجعة.

٢- **تحيط علما** بتقرير المراجع الخارجي للحسابات عن البيانات المالية للمنظمة التي تشمل أيضا حسابات برنامج الأمم المتحدة الإنمائي التي أدارتها المنظمة في السنة المالية ٢٠٠٥ بوصفها وكالة منفذة، وتعليقات الأمين العام في الرد على التوصيات الواردة في تقرير المراجعة.

٣- **تحيط علما** بتقرير المراجع الخارجي للحسابات عن البيانات المالية للمنظمة التي تشمل أيضا حسابات برنامج الأمم المتحدة الإنمائي التي أدارتها المنظمة في السنة المالية ٢٠٠٦ بوصفها وكالة منفذة، وتعليقات الأمين العام في الرد على التوصيات الواردة في تقرير المراجعة.

٤- **توافق** على حسابات برنامج الأمم المتحدة الإنمائي الذي تديره الايكوا بوصفها وكالة منفذة عن السنة المالية ٢٠٠٤.

٥- **توافق** على حسابات برنامج الأمم المتحدة الإنمائي الذي تديره الايكوا بوصفها وكالة منفذة عن السنة المالية ٢٠٠٥.

٦- **توافق** على حسابات برنامج الأمم المتحدة الإنمائي الذي تديره الايكوا بوصفها وكالة منفذة عن السنة المالية ٢٠٠٦.

٧- **تطلب** إحالة حسابات المنظمة التي تشمل أيضا حسابات برنامج الأمم المتحدة الإنمائي التي أدارتها المنظمة وتقرير مراجع الحسابات إلى مدير برنامج الأمم المتحدة الإنمائي لتقديمها إلى المجلس التنفيذي.

القرار ٣٦-٣٨: تعيين المراجع الخارجي للحسابات

إن الجمعية العمومية:

١- **إن 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 ولهيئاتها خلال فترة ولايتها، وتغتنم هذه الفرصة لتعرب مجددا عن خالص شكرها لأسلافها الذين كانوا مراجعين عامين لكندا أيضا.

٣- **تؤكد** القرار الذي اتخذه المجلس بتعيين السيد فيليب سيغان، الرئيس الأول لديوان المحاسبة بفرنسا مراجعا خارجيا لحسابات الايكاو عن السنوات المالية ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠.

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 قرارا على أساسها.

— انتهى —

NOT FOR SALE
11/07, A/P1/50
Printed in ICAO