

الطبعة المؤقتة

نوفمبر ٢٠١٣

القرارات

التي اعتمدها الجمعية العمومية



الجمعية العمومية — الدورة الثامنة والثلاثون

مونتريال، ٩/٢٤ — ٢٠١٣/١٠/٤

منظمة الطيران المدني الدولي

القرارات المعتمدة خلال الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية

الطبعة المؤقتة

الفهرس

القرار	الصفحة
١-٣٨	تقديم المساعدة الى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم.....
٢-٣٨	تخطيط الايكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية.....
٣-٣٨	حماية بعض سجلات الحوادث والوقائع.....
٤-٣٨	حماية المعلومات المستمدة من نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة من أجل الحفاظ على السلامة الجوية وتحسينها.....
٥-٣٨	التعاون الاقليمي والمساعدة على سد الثغرات في مجال السلامة مع تحديد الأولويات ووضع أهداف قابلة للقياس.....
٦-٣٨	تأييد سياسة الايكاو في المسائل المتعلقة بطيف الترددات اللاسلكية.....
٧-٣٨	الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا.....
٨-٣٨	الكفاءة في اللغة الانجليزية المستخدمة في الاتصالات الهاتفية اللاسلكية.....
٩-٣٨	استبدال الهالونات.....
١٠-٣٨	الاعتراف بالموافقة على أجهزة التدريب على الطيران بالمحاكاة.....
١١-٣٨	صياغة وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية (SARs) وإجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS) والإبلاغ عن الاختلافات.....
١٢-٣٨	البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة وممارساتها التي تخص الملاحة الجوية.....
١٣-٣٨	تشكيل لجنة الملاحة الجوية والمشاركة في أعمالها.....
١٤-٣٨	البيان الموحد بشأن سياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي.....
١٥-٣٨	البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران.....
١٦-٣٨	البيان الموحد لسياسات الايكاو وممارساتها فيما يخص التسهيلات.....
١٧-٣٨	بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة -
٧٥	الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي.....
١٨-٣٨	بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ.....

101	.....تعزير اتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠	١٩-٣٨
102	.....تعزير اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩	٢٠-٣٨
102	.....وضع حد أقصى لمدد العمل في مناصبي الأمين العام ورئيس المجلس	٢١-٣٨
103	.....ميزانيات السنوات ٢٠١٤ و ٢٠١٥ و ٢٠١٦	٢٢-٣٨
	تأكيد قرار المجلس بتحديد الاشتراكات في الصندوق العام وتحديد السلف في صندوق رأس المال	٢٣-٣٨
105	.....العامل للدول التي انضمت الى الاتفاقية	
	اضطلاع الدول الأعضاء بالالتزامات المالية للمنظمة والإجراءات التي يجب اتخاذها تجاه الدول	٢٤-٣٨
106	.....التي لا تفي بتلك الالتزامات	
108	.....حوافز تسوية الاشتراكات التي طال تأخرها	٢٥-٣٨
109	.....الاشتراكات في الصندوق العام للسنوات ٢٠١٤ و ٢٠١٥ و ٢٠١٦	٢٦-٣٨
103	.....صندوق رأس المال العامل	٢٧-٣٨
111	.....تعديل النظام المالي	٢٨-٣٨
	إقرار حسابات المنظمة عن السنوات المالية ٢٠١٠ و ٢٠١١ و ٢٠١٢	٢٩-٣٨
112	.....والنظر في تقارير المراجعة الخاصة بها	
113	.....تعيين المراجع الخارجي للحسابات	٣٠-٣٨

القرارات المعتمدة خلال الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية

الطبعة المؤقتة

٣٨-١: تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم

بالنظر إلى أن قطاع النقل الجوي الدولي حتى وان كان أكثر وسائل النقل سلامة، فلا يمكن ضمان الإزالة التامة لاحتمالات وقوع الحوادث الخطيرة؛

ولما كان ينبغي لدولة وقوع الحادث أن تلبية أهم احتياجات المتضررين من حوادث الطيران المدني؛

وبما أنه ينبغي أن ترمي سياسة منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) إلى العمل على أن تراعي الإيكاو والدول الأعضاء لديها الحالة الذهنية والبدنية والمعنوية لضحايا حوادث الطيران المدني وأسرههم، وأن تلبية ما يتطلبه ذلك؛

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

وإدراكاً منها لدور حكومات المواطنين من ضحايا حوادث الطيران المدني في إبلاغ أسر الضحايا ومساعدتهم؛

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

وبالنظر إلى أن تنسيق القواعد التي تنظم تلبية احتياجات ضحايا حوادث الطيران المدني وأسرههم يعد أيضاً واجباً إنسانياً ومهمة اختيارية لمجلس الإيكاو مشار إليها في المادة ٥٥ (ج) من اتفاقية شيكاغو؛

وبالنظر إلى أنه ينبغي للدول أن توفر حلاً متجانساً لمعاملة ضحايا حوادث الطيران المدني وأسرههم؛

وإدراكاً منها بأن الناقل الجوي المعني بحادث الطيران المدني يكون غالباً في أفضل موقع لمساعدة الأسر فور وقوع الحادث؛

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

وإدراكاً منها بأن الرأي العام سيركز اهتمامه على إجراءات التحقيق التي تتخذها الدول، وكذلك على جوانب الاهتمام الإنساني لحوادث الطيران المدني؛

وإذ تُشير إلى إصدار الإيكاو في عام ٢٠٠١ للكتاب الدوري رقم ٢٨٥ (إرشادات لمساعدة ضحايا حوادث الطيران وأسرههم) وإلى إضافة أحكام إلى الملحق التاسع - التسهيلات في عام ٢٠٠٥ من أجل تسريع عملية دخول أفراد أسر ضحايا حوادث الطيران إلى دولة وقوع الحادث؛

وتسلم بأن المجلس قد أقرّ في مارس ٢٠١٣ الوثيقة المعنونة "سياسات الإيكاو بشأن تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم" (Doc 9998).

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تناشد الدول الأعضاء أن تؤكد مجدداً على التزامها بمساعدة ضحايا الطيران المدني وأفراد أسرهم.
- ٢- تحث الدول الأعضاء على وضع التشريعات والقواعد و/أو السياسات لمساعدة ضحايا الطيران المدني وأفراد أسرهم، في ضوء سياسات الايكاو الواردة في الوثيقة 9998 Doc.
- ٣- تشجع الدول التي لديها تشريعات وقواعد و/أو سياسات لمساعدة ضحايا الطيران المدني وأسرهم، على استعراض هذه الوثائق، عند الضرورة، في ضوء سياسات الايكاو الواردة في الوثيقة 9998 Doc.
- ٤- تحث المجلس على إمعان النظر في وضع قواعد وتوصيات دولية، بخصوص قيام الدول بإعداد تشريعات وقواعد و/أو سياسات لمساعدة ضحايا الطيران المدني وأفراد أسرهم.
- ٥- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٢-٧.

٣٨-٢: تخطيط الايكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية

لما كانت الايكاو تسعى لبلوغ الغرض المتمثل في تحقيق تطور الطيران المدني بشكل آمن ومنظم عبر التعاون بين الدول الأعضاء والجهات المعنية الأخرى؛ ولما كانت المنظمة قد وضعت، لتحقيق هذا الغرض، أهدافا استراتيجية، بما في ذلك أهداف للسلامة والقدرات والكفاءة؛ وإذ تدرك أهمية تحقيق أطر عالمية لدعم أهداف الايكاو الاستراتيجية؛ وإذ تدرك أهمية التنفيذ الفعال للخطط والمبادرات الإقليمية والوطنية على أساس الأطر العالمية؛ وإذ تدرك أن أفضل وسيلة لتحقيق المزيد من التقدم فيما يخص تحسين سلامة وكفاءة وسعة الطيران المدني هي اتباع نهج تعاوني وتعاودي ومتناسق في الشراكة مع جميع الجهات المعنية تحت قيادة الايكاو؛ وإذ تشير إلى قيام المجلس في ٢٠١٣/٧/٣٠ بإقرار الطبعة الأولى من الخطة العالمية للسلامة الجوية وإقرار الطبعة الرابعة من الخطة العالمية للملاحة الجوية في ٢٠١٣/٥/٢٩؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تقر الطبعة الأولى من الخطة العالمية للسلامة الجوية باعتبارها التوجيهات الاستراتيجية العالمية للسلامة والطبعة الرابعة للخطة العالمية للملاحة الجوية باعتبارها التوجيهات الاستراتيجية العالمية للملاحة الجوية؛
- ٢- تقرر أنه يجب على الايكاو أن تقوم بتنفيذ وتحديث "الخطة العالمية للسلامة الجوية" و"الخطة العالمية للملاحة الجوية" لتحقيق الأهداف الاستراتيجية ذات الصلة بالمنظمة؛
- ٣- تقرر أنه يجب تنفيذ وتحديث هذه الخطط العالمية بالتعاون والتنسيق الوثيقين مع جميع الجهات المعنية؛

- ٤- تقرر أنه يجب أن توفر هذه الخطط العالمية الإطار الذي يتم فيه إعداد وتطبيق خطط التنفيذ الإقليمية وشبه الإقليمية والوطنية وبالتالي ضمان تناسق وتنسيق الجهود الرامية إلى تحسين كفاءة وسلامة وسعة الطيران المدني الدولي؛
- ٥- تحث الدول الأعضاء على إيجاد حلول مستدامة كي تمارس بالكامل مسؤولياتها المتعلقة بالسلامة والملاحة الجوية والتي يمكن تحقيقها من خلال تقاسم الموارد والاستعانة بالموارد الداخلية و/أو الخارجية مثل المنظمات الإقليمية ودون الإقليمية وخبرة الدول الأخرى؛
- ٦- تحث الدول الأعضاء على أن تثبت تمتعها بالإرادة السياسية اللازمة لاتخاذ الإجراءات التصحيحية لمعالجة أوجه القصور في السلامة والملاحة الجوية، بما في ذلك تلك المحددة بواسطة البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة، من خلال تطبيق أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية وعملية تخطيط الايكاو على الصعيد الإقليمي؛
- ٧- تحث الدول الأعضاء وقطاع الطيران والمؤسسات المالية على تقديم الدعم المطلوب لتحقيق التنفيذ المنسق للخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية، مع نقادي الازدواجية في الجهود؛
- ٨- تدعو الدول وتطلب من الجهات المعنية الأخرى التعاون على إعداد وتنفيذ خطط إقليمية وشبه إقليمية ووطنية على أساس أطر الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية؛
- ٩- تكلف المجلس بتقديم تقرير عن تنفيذ وتطور الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية في الدورات العادية القادمة للجمعية العمومية؛
- ١٠- تكلف الأمين العام بالترويج للخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية وإتاحتها والإبلاغ عنها بفعالية؛
- ١١- تعلن أن قرار الجمعية العمومية هذا يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٧-٤ بشأن تخطيط الايكاو العالمي للسلامة وقرار الجمعية العمومية ٣٧-١٢ بشأن تخطيط الايكاو للاستدامة على الصعيد العالمي.

المرفق (أ)

الخطة العالمية للسلامة الجوية

إن الجمعية العمومية:

- إذ تؤكد من جديد أن الهدف الأولي للمنظمة يبقى تحسين السلامة وما يرتبط بذلك من تقليل لعدد الحوادث وما تقضي إليه من وفيات في إطار نظام الطيران المدني الدولي؛
- وإذ تدرك أن السلامة الجوية مسؤولية تتقاسمها الايكاو والدول الأعضاء وجميع الجهات المعنية الأخرى؛
- وإذ تدرك أن منافع السلامة الجوية يمكن جنبتها من الشراكات بين الدول وقطاع الطيران؛
- وإذ تدرك أن المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة (عام ٢٠١٠) أعاد التأكيد على الحاجة إلى تطور إطار الايكاو للسلامة بشكل مستمر لضمان الإبقاء على فعالية وكفاءة البيئة التنظيمية والاقتصادية والفنية المتغيرة؛
- وإذ تلاحظ أن الزيادة المتوقعة في الحركة الدولية للطيران المدني الدولي ستؤدي إلى زيادة عدد حوادث الطائرات ما لم يتم خفض معدل الحوادث؛

وإذ تسلم بضرورة الحفاظ على ثقة الجمهور في النقل الجوي من خلال تيسير الحصول على معلومات السلامة ذات الصلة؛
وإذ تدرك أن النهج الاستباقي الذي يتم بمقتضاه وضع استراتيجية لتحديد الأولويات والأهداف والمؤشرات في إدارة مخاطر السلامة له أهمية قصوى لتحقيق مزيد من التحسينات في السلامة الجوية؛
وإذ تدرك إنشاء الايكاو لمجموعات اقليمية لسلامة الطيران، مع مراعاة احتياجات الأقاليم المختلفة والبناء على هياكل وأشكال التعاون القائمة فعلا؛
وإذ تلاحظ النية في تطبيق مبادئ لإدارة السلامة في الخطة العالمية للسلامة الجوية بشكل مستمر كأداة لتحسين السلامة الجوية من خلال التركيز على الإجراءات عندما تكون الحاجة ماسة لها؛
وإذ تشير إلى ضرورة مساعدة الدول الأعضاء على تنفيذ مبادئ إدارة السلامة والتخفيف من المخاطر المتعلقة بمسائل تشغيلية محدّدة؛
تقرر ما يلي:

- ١- تشدد على الحاجة إلى التحسين المستمر لسلامة الطيران عن طريق خفض عدد الحوادث وما تفضي إليه من وفيات في إطار عمليات النقل الجوي في جميع أنحاء العالم وبوجه خاص في الدول التي تعتبر سجلاتها الخاصة بالسلامة أسوأ بكثير من المتوسط العالمي؛
- ٢- تؤكد على أن الموارد المحدودة لمجتمع الطيران الدولي ينبغي استخدامها استراتيجيا لدعم الدول والأقاليم التي يكون نضجها في مجال مراقبة السلامة ليس على مستوى مقبول وحيث توجد إرادة سياسية لتحسين وظائف مراقبة السلامة الجوية؛
- ٣- تحث الدول الأعضاء على دعم أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية من خلال تنفيذ مبادرات السلامة المبيّنة فيها؛
- ٤- تحث الدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية والمنظمات الدولية المعنية على العمل مع جميع أصحاب المصلحة من أجل تحديد أولويات وأهداف ومؤشرات متسقة مع أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية بغرض خفض عدد ومعدلات حوادث الطائرات؛
- ٥- تحث الدول على القيام على نحو كامل بمراقبة السلامة الجوية لدى مشغليها للامتثال الكامل للقواعد والتوصيات الدولية المطبقة، والتأكد من أن كل مشغل أجنبي يخلق فوق أراضيها يخضع للمراقبة الكافية من دولته واتخاذ الإجراءات الملائمة عند الضرورة للحفاظ على السلامة الجوية؛
- ٦- تحث الايكاو على استكمال عملية إعداد خرائط الطريق الخاصة بالسلامة من أجل استخدامها في الخطة العالمية للسلامة الجوية بحلول نهاية عام ٢٠١٤ للمساعدة في التخفيف من حدة المخاطر بالنسبة للمسائل التشغيلية التي تم تحديدها.

المرفق (ب)

الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP)

لما كان تعزيز سلامة وسعة وكفاءة عمليات الطيران الجوي يشكل عنصرا أساسيا في أهداف الايكاو الاستراتيجية؛
وقد اعتمدت في القرار ٣٧-١٥، بيانا موحدًا بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة المتصلة تحديداً بالملاحة الجوية؛

وإدراكا منها لأهمية الخطة العالمية للملاحة الجوية بوصفها استراتيجية تشغيلية وجزءاً من مجموعة التدابير المتاحة لحماية البيئة؛

وإدراكا منها أنّ عددا كبيرا من الدول والأقاليم يعد خططاً من الجيل الجديد لتحديث الملاحة الجوية؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تكلف المجلس أن يستخدم الإرشادات الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية من أجل وضع برنامج العمل الفني للايكاو وتحديد أولوياته في مجال الملاحة الجوية؛

٢- تحث المجلس على أن يزود الدول الأعضاء بخارطة طريق موحدة، على النحو المعلن في الخطة العالمية للملاحة الجوية، لتشكيل أساساً لبرنامج عمل الايكاو؛

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

٤- تدعو الدول إلى مراعاة الإرشادات الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية بوصفها من الإجراءات التشغيلية التي تتسم بالكفاءة لحماية البيئة؛

٥- تدعو الدول ومجموعات الايكاو للتخطيط والتنفيذ وقطاع الطيران إلى تزويد الايكاو وبعضها البعض في الوقت المناسب بالمعلومات عن تنفيذ حالة الخطة العالمية للملاحة الجوية، بما في ذلك الدروس المستفادة من تنفيذ أحكامها؛

٦- تدعو مجموعات الايكاو للتخطيط والتنفيذ إلى استخدام أدوات الايكاو الموحدة أو الأدوات الإقليمية المماثلة من أجل رصد حالة تنفيذ نظم الملاحة الجوية وتحليلها بالتعاون مع الإيكاو؛

٧- تكلف المجلس بنشر نتائج التحليل بشأن لوحات متابعة الأداء على المستوى الإقليمي وفي تقرير سنوي للملاحة الجوية العالمية يشمل، كحد أدنى، أولويات التنفيذ الأساسية والمنافع البيئية المحققة باستخدام الوسائل التي تعترف بها لجنة حماية البيئة؛

٨- تحث الدول التي هي بصدد وضع الجيل الجديد من الخطط بغرض تحديث الملاحة الجوية أن تتسق مع الايكاو وتوائم خططها من أجل ضمان المواعمة والاتساق على الصعيد العالمي.

٣٨-٣: حماية بعض سجلات الحوادث والوقائع

لما كان الغرض الرئيسي للمنظمة هو ضمان سلامة الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم؛

ولما كان من الضروري التسليم بأن الغرض من التحقيق في الحوادث والوقائع ليس إلقاء اللوم أو تحميل المسؤولية؛

وإذ تدرك ضرورة إتاحة جميع المعلومات ذات الصلة لمحقيقي الحوادث لتسهيل تحديد الأسباب و/أو العوامل المساهمة في الحوادث والوقائع بما يتيح اتخاذ الإجراءات الوقائية؛

وإذ تدرك أن منع وقوع الحوادث أمر ضروري للمحافظة على الثقة المستمرة في النقل الجوي؛
وإذ تدرك أن انتباه الجمهور سيظل مركزا على إجراءات التحقيق التي تجريها الدولة، بما في ذلك طلبات الاطلاع على سجلات الحوادث والوقائع؛

وإذ تدرك أن حماية بعض سجلات الحوادث والوقائع من الاستخدام غير المناسب أمر ضروري لضمان التوفير المستمر لجميع المعلومات ذات الصلة لمحققي الحوادث في المستقبل؛

وإذ تدرك أن استخدام المعلومات المستقاة من التحقيقات في الحوادث، في المحاكمات العقابية، والمدنية، والادارية والجنائية ليست طريقة للحفاظ على السلامة الجوية أو تحسينها؛

وإذ تدرك أن التدابير المتخذة حتى الآن لضمان حماية بعض سجلات الحوادث والوقائع قد لا تكون كافية، ومع الإحاطة علما بإصدار الايكاو لإرشادات قانونية وغير ذلك من الإرشادات لمساعدة الدول في هذا الصدد؛

وإذ تدرك أن الإرشادات القانونية الواردة في الإضافة (هـ) بالملحق الثالث عشر، والإضافة (ب) بالملحق التاسع عشر ستواصل مساعدة دول عديدة على وضع وتنفيذ وسائل لحماية سجلات بعض الحوادث والوقائع من الاستخدام غير المناسب؛

وبالنظر إلى أن ثمة حاجة لتحقيق توازن بين الحاجة لحماية معلومات السلامة والحاجة لإقامة العدل بصورة سليمة، وإلى أن الحماية ينبغي أن تكون على مستوى يتناسب مع طبيعة المعلومات التي يوفرها كل مصدر، وكذلك مع الهدف من وراء إفشاء هذه المعلومات؛

وإذ تضع في الاعتبار أن سلطات التحقيق في الحوادث وسلطات الطيران المدني أقرت بالحاجة لأن تقوم الايكاو بالمزيد من الدراسة بشأن حماية معلومات السلامة؛

وإذ تقر بأن فرقة العمل المعنية بحماية المعلومات المنشأة عملا بالتوصيات الصادرة عن المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران لعام ٢٠١٠ وطبقا للقرار ٣٧-٢ قد أصدرت عدداً من الاستنتاجات والتوصيات فيما يتعلق بالاستخدام المناسب لمعلومات السلامة وحمايتها بغرض النظر فيها:

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول الأعضاء على الاستمرار بمراجعة قوانينها ولوائحها وسياساتها الرامية إلى حماية بعض سجلات الحوادث والوقائع وعلى تعديلها حسب الاقتضاء لإزالة العوائق التي تعرقل عمليات التحقيق في الحوادث والوقائع، وذلك امتثالاً للفقرة ٥-١٢ من الملحق ١٣، مع مراعاة الإرشادات القانونية لحماية المعلومات المستمدة من نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة التي أصدرتها الايكاو؛

٢- تكلف المجلس بأن يقوم، مع الأخذ في الاعتبار استنتاجات وتوصيات فرقة العمل المعنية بحماية المعلومات ومواصلة العمل استناداً إلى هذه الاستنتاجات والتوصيات، باتخاذ ما يلزم من خطوات لإحراز تقدم حقيقي نحو إعداد أحكام جديدة و/أو معدلة في الملحق الثالث عشر والملاحق الأخرى، حسب الاقتضاء، ووضع المواد الإرشادية ذات الصلة قبل انعقاد الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية.

٣- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٧-٢.

٣٨-٤ : حماية المعلومات المستمدة من نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة من أجل الحفاظ على السلامة الجوية وتحسينها

لما كان الهدف الأساسي للمنظمة مازال متمثلاً في تأمين سلامة الطيران المدني الدولي في العالم أجمع؛
وإذ تدرك أهمية التبادل الحر لمعلومات السلامة بين الجهات المعنية في شبكة الطيران؛
وإذ تدرك أن حماية معلومات السلامة من الاستعمال غير الملائم أمر ضروري لضمان استمرار توافر معلومات السلامة
واتخاذ التدابير الوقائية السليمة في الوقت المناسب؛
وإذ يساورها القلق إزاء الاتجاه نحو استعمال معلومات السلامة لفرض الجزاءات وإجراءات الإنفاذ العقابية وقبول هذه
المعلومات كأدلة في الإجراءات القضائية؛
وإذ 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؛
وإذ تعي أن استخدام معلومات السلامة لأغراض غير أغراض السلامة قد يعيق توفير هذه المعلومات بما يؤثر تأثيراً ضاراً
على السلامة الجوية؛
وإذ تعتبر من الضروري تحقيق التوازن بين الحاجة إلى حماية معلومات السلامة والحاجة إلى إقامة العدل على النحو
السليم، وأن الحماية ينبغي أن تكون على مستوى يتناسب مع طبيعة المعلومات التي يوفرها كل مصدر، وكذلك مع الهدف
من وراء إقضاء هذه المعلومات؛
وإذ 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 للحفاظ على السلامة الجوية وتحسينها؛
وإذ تلاحظ أن القوانين الدولية الحالية، بالإضافة إلى القوانين والقواعد والسياسات والممارسات الوطنية في كثير من الدول،
قد لا تعالج بشكل واف طريقة حماية معلومات السلامة من الاستخدام غير المناسب؛
وإذ تلاحظ قيام الايكاو بإصدار ومواصلة إعداد مواد إرشادية قانونية تهدف إلى مساعدة الدول على سن قوانين ولوائح
وطنية، لاستحداث سياسات وممارسات داعمة، لحماية المعلومات المستمدة من نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة
بما يسمح بإقامة العدل على النحو السليم؛
وإذ تدرك أن الإرشادات القانونية الواردة في الإضافة (هـ) بالملحق الثالث عشر والإضافة (ب) بالملحق التاسع عشر
ستواصل مساعدة دول عديدة على وضع وتنفيذ وسائل لحماية المعلومات التي تجمع من نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة؛
وإذ تعي أن سلطات الطيران المدني أقرت بالحاجة لأن تضطلع الايكاو بدراسات متواصلة بشأن حماية معلومات السلامة؛

وإذ تقرر بأن فرقة العمل المعنية بحماية المعلومات المنشأة عملاً بالتوصيات الصادرة عن المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران لعام ٢٠١٠ وطبقاً للقرار ٣٧-٣ قد اصدرت عدداً من الاستنتاجات والتوصيات فيما يتعلق بالاستخدام المناسب لمعلومات السلامة وحمايتها بغرض النظر فيها:

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحث كل الدول الأعضاء على الاستمرار في فحص تشريعاتها الحالية وأن تعُدّل حسب الضرورة أو تسن القوانين واللوائح وتستحدث السياسات والممارسات الداعمة لحماية المعلومات المستمدة من جميع نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة، وذلك بالاستناد قدر الإمكان إلى الإرشادات القانونية وغير ذلك من الإرشادات الصادرة عن الايكاو.
- ٢- تحث المجلس على التعاون مع الدول الأعضاء والمنظمات الدولية المختصة على إعداد وتنفيذ إرشادات، مع الأخذ في الاعتبار استنتاجات وتوصيات فرقة العمل المعنية بحماية المعلومات والأعمال الأخرى المستندة إلى هذه الاستنتاجات والتوصيات، للاستفادة منها في إنشاء نظم فعالة للإبلاغ عن أمور 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 يتخذ الخطوات الملائمة للتأكد من تعزيز قواعد وتوصيات الايكاو الواردة في الملحق التاسع عشر وفي الملحق الأخرى، حسب الاقتضاء، وتعزيز أحكام حماية المعلومات التي تجمع من نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة، مع الأخذ في الاعتبار استنتاجات وتوصيات فرقة العمل المعنية بحماية المعلومات والأعمال الأخرى المستندة إلى هذه الاستنتاجات والتوصيات، من أجل ضمان واستدامة توافر معلومات السلامة المطلوبة لإدارة السلامة والحفاظ عليها وتحسينها، مع الأخذ في الاعتبار وجوب قيام تفاعل بين السلطات المعنية بالسلامة والسلطات القضائية في نطاق ثقافة الإبلاغ المفتوح.
- ٤- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٧-٣.

٣٨-٥: التعاون الإقليمي والمساعدة على سد الثغرات في مجال السلامة مع تحديد الأولويات ووضع أهداف قابلة للقياس

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 أيضاً على الدول الأعضاء، جماعة وفرادى؛ ولما كانت كل دولة أعضاء تتعهد وفقاً للمادة السابعة والثلاثين من اتفاقية الطيران المدني الدولي بالتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة عملياً من التوحيد في الأنظمة والقواعد القياسية والإجراءات والتنظيم فيما يتعلق بالطائرات والأفراد والمطارات والطرق الجوية والخدمات الفرعية، وذلك في جميع المسائل التي يؤدي فيها هذا التوحيد إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها؛ 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 الأعضاء جهازا لسلامة الطيران المدني يستند إلى الثقة والاعتراف المتبادلين، وتلتزم جميع الدول الأعضاء بتنفيذ القواعد والتوصيات بقدر ما يكون ذلك ممكنا من الناحية العملية، والقيام على نحو ملائم بمراقبة السلامة الجوية؛

ولما كانت نتائج عمليات التدقيق وبعثات التحقق المنسقة التابعة للإيكاو التي تُجرى وفقاً لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP-CMA) تشير إلى أن العديد من الدول الأعضاء لم يتمكن بعد من وضع نظام وطني مرض لمراقبة السلامة الجوية، وأنه تم تحديد شواغل بارزة في مجال السلامة لدى بعض الدول الأعضاء (SSCs)؛

ولما كانت الإيكاو تلعب دورا قياديا في تسهيل تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وسد الثغرات المتعلقة بالسلامة بواسطة تنسيق الدعم وتسخير الموارد بين الشركاء في مجال سلامة الطيران؛

وإذ تقر بأن خطط عمل الإيكاو التي تم إعدادها للدول الأعضاء الفرادى تستخدم كقواعد لتقديم المساعدة المباشرة والإرشادات، بتنسيق مع أصحاب المصلحة الآخرين، للتصدي للشواغل البارزة في مجال السلامة وأيضا لمعالجة قلة التنفيذ الفعال (EI) للعناصر الحاسمة؛

ولما كان لدى الإيكاو سياسة بشأن التعاون الإقليمي تلتزم بأداء المساعدة والمشورة وأي شكل آخر من أشكال الدعم، بقدر الإمكان، في الجانبين الفني والخاص بوضع السياسات للطيران المدني الدولي، إلى الدول الأعضاء في اضطلاعها بمسؤولياتها المتعلقة باتفاقية الطيران المدني الدولي وأهداف الإيكاو الاستراتيجية، من جملة أمور، عبر تعزيز التعاون الإقليمي وعبر إقامة الشراكات الوثيقة مع المنظمات الإقليمية وهيئات الطيران المدني الإقليمية؛

وإذ تقر بأنه قد لا يتوفر للدول الأعضاء جميعها الموارد البشرية والفنية والمالية المطلوبة للقيام بمراقبة السلامة الجوية على النحو الملائم؛

وإذ تقر بأن إنشاء هيئات إقليمية ودون إقليمية لمراقبة السلامة الجوية وسلامة الطيران، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOS)، يمكن أن يكون مفيدا جدا في مساعدة الدول الأعضاء للامتثال لالتزاماتها بموجب اتفاقية شيكاغو لأنه يحقق لها المزيد من التجانس بفضل وفورات الحجم وتنسيقها على نطاق أوسع نتيجة للتعاون فيما بين الدول الأعضاء على إنشاء وتشغيل أجهزة مشتركة لمراقبة السلامة؛

وإذ تذكر بأن الدول الأعضاء مسؤولة عن تنفيذ قواعد الإيكاو القياسية وأنها قد تقرر، في هذا الصدد على أساس طوعي، تفويض مهام معينة للمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة، وأن من المفهوم أن كلمة "الدول" تتضمن المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة في الحالات التي ينطبق فيها ذلك.

وإذ تُقر بالاعتراف بالمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة في الملحق التاسع عشر وبدورها في الاضطلاع بالمهام المفوضة إليها في مجال إدارة الدولة لشؤون السلامة بالنيابة عن الدول؛

وإذ تقر بأن المساعدة المتاحة للدول الأعضاء التي تواجه صعوبات في سد الثغرات التي كشفتها عمليات تدقيق مراقبة السلامة الجوية، لا سيما مع إيلاء الأولوية للدول التي توجد لديها شواغل بارزة في مجال السلامة، سوف يتم تعزيزها إلى درجة كبيرة من خلال وضع استراتيجية موحدة تشترك فيها جميع الدول الأعضاء والإيكاو والأطراف الأخرى المعنية بعمليات الطيران المدني؛

وإذ تقر بأن المجموعات الإقليمية القائمة المعنية بسلامة الطيران هدفها هو تحديد الأهداف، والأولويات، والمؤشرات، ووضع أهداف قابلة للقياس للتصدي لأوجه القصور المتعلقة بالسلامة في كل إقليم مع ضمان اتساق الإجراءات وتنسيق الجهود؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تكلف المجلس، في شراكة مع جميع الشركاء في مجال سلامة الطيران، بتنفيذ برنامج شامل للمساعدة من شأنه مساعدة الدول الأعضاء على سد الثغرات التي تم تحديدها من خلال نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، مع إيلاء الأولوية إلى تسوية الشواغل البارزة في مجال السلامة؛
- ٢- تكلف المجلس بتعزيز مفاهيم التعاون الإقليمي، بما في ذلك تعزيز المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمجموعات الإقليمية المعنية بسلامة الطيران، فضلاً عن تحديد الأهداف والأولويات والمؤشرات، ووضع أهداف قابلة للقياس لمعالجة الشواغل البارزة وسد الثغرات في مجال السلامة.
- ٣- تكلف المجلس بالاستمرار في الشراكة مع الدول الأعضاء والصناعة وأصحاب المصلحة الآخرين وتسهيل تقديم المساعدة المالية والفنية إلى الدول وإلى هيئات السلامة الإقليمية ودون الإقليمية ومراقبة السلامة الجوية، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة والمجموعات الإقليمية المعنية بسلامة الطيران، من أجل تعزيز السلامة وتقوية القدرات على مراقبة السلامة؛
- ٤- تكلف المجلس بمواصلة تحليل المعلومات ذات الصلة والأساسية بالنسبة للسلامة لتحديد الوسائل الفعالة لتقديم المساعدة للدول وهيئات السلامة ومراقبة السلامة الجوية، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمجموعات الإقليمية المعنية بسلامة الطيران؛
- ٥- تكلف الأمين العام بمواصلة تشجيع التنسيق والتعاون بين الايكاو والمجموعات الإقليمية المعنية بسلامة الطيران والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة، وغيرها من المنظمات التي تضطلع بأنشطة مرتبطة بسلامة الطيران من أجل تخفيض العبء على الدول بسبب عمليات التدقيق أو التفتيش المتكررة والتقليل من الازدواج في أنشطة الرصد؛
- ٦- تحث الدول الأعضاء على إيلاء الأولوية القصوى لتسوية الشواغل البارزة في مجال السلامة لضمان عدم حدوث مخاطر مباشرة لسلامة الطيران المدني الدولي وتلبية الحد الأدنى من الشروط المحددة في القواعد القياسية الواردة في ملاحق الإيكاو؛
- ٧- تحث الدول الأعضاء على استخدام برنامج إجراءات الطيران، حيثما يكون ذلك متاحاً، لتنفيذ الملاحق القائمة على الأداء؛
- ٨- تحث الدول الأعضاء على إقامة وتوطيد التعاون الإقليمي ودون الإقليمي لتحقيق أعلى درجات سلامة الطيران؛
- ٩- تطلب من جميع الدول الأعضاء والشركاء المعنيين في مجال سلامة الطيران، حيثما أمكن، مساعدة الدول التي تطلب المساعدة بواسطة الموارد المالية والفنية لضمان التسوية الفورية للشواغل البارزة المحددة في مجال السلامة والاستدامة الأطول أجلاً لنظام الدولة في مجال مراقبة السلامة؛
- ١٠- تشجع الدول الأعضاء على إقامة الشراكات مع الدول الأخرى، والصناعة، والمؤسسات المالية وغيرها من الشركاء في مجال سلامة الطيران بغية توطيد قدراتها في مجال مراقبة السلامة الجوية من أجل اضطلاع الدول بمسؤولياتها على الوجه الأمثل وتعزيز نظام الطيران المدني الدولي الآمن؛
- ١١- تشجع الدول الأعضاء على تعزيز إقامة شراكات إقليمية أو دون إقليمية من أجل التعاون على وضع حلول للمشكلات المشتركة بما يتيح للدول بناء قدراتها في مجال مراقبة السلامة الجوية وعلى أن تشارك في الهيئات الإقليمية ودون الإقليمية لسلامة الطيران ومراقبة السلامة الجوية، بما في ذلك المنظمات الإقليمية المعنية بمراقبة السلامة الجوية (RSOOs)؛

- ١٢- تطلب من الأمين العام أن يضطلع بدور قيادي في تنسيق الجهود لمساعدة الدول على تسوية الشواغل البارزة في مجال السلامة من خلال وضع خطط عمل الإيكاو و/أو مقترحات مشاريع محددة ومساعدة الدول للحصول على الموارد المالية الضرورية لتمويل مشاريع المساعدة هذه؛
- ١٣- تطلب إلى المجلس أن يقدم تقريراً إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية بشأن التنفيذ الإجمالي لبرنامج المساعدة الشامل؛
- ١٤- تعلن أن هذا القرار يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٧-٨.

٣٨-٦: 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 وكفائه؛ ولما كانت الإيكاو تعتمد قواعد وتوصيات دولية لتنظيم 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 الإيكاو، بالصورة التي يقرها المجلس، بالنسبة للمؤتمرات اللاسلكية العالمية التابعة للاتحاد الدولي للاتصالات هو نتيجة لعملية تنسيق متطلبات الطيران الدولي من طيف الترددات اللاسلكية؛

ولما كان من الضروري إعداد استراتيجية شاملة بشأن طيف الترددات من جانب قطاع الطيران لإتاحة طيف الترددات في الوقت المناسب وحمايته على النحو الكافي؛

ولما كان من الضروري إيجاد بيئة مستدامة لتحقيق النمو والتنمية التكنولوجية من أجل تحقيق السلامة والفعالية التشغيلية لأجهزة التشغيل الحالية والمستقبلية وإتاحة الانتقال من التكنولوجيات الحالية إلى التكنولوجيات المستقبلية؛

وإقراراً بأن إعداد وتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) إلى جانب سلامة الطيران المدني الدولي قد يتعرضان لأخطار كبيرة في حالة عدم تلبية متطلبات المخصصات الملائمة من طيف الترددات لتحقيق سلامة الطيران وحماية تلك المخصصات؛

وإقراراً بأنه لا بد من إدارة الترددات بكفاءة واستخدام أفضل الممارسات بما يضمن الاستخدام الأمثل لطيف الترددات المخصصة للطيران؛

وإقراراً بالحاجة إلى الدعم من الهيئات الأعضاء في الاتحاد الدولي للاتصالات لضمان دعم المؤتمر العالمي للاتصالات اللاسلكية لموقف الإيكاو والوفاء بمقتضيات الطيران؛

ونظراً للحاجة الملحة إلى زيادة ذلك الدعم نظراً لتزايد الطلب على طيف الترددات والمنافسة الشرسة من خدمات الاتصالات التجارية؛ ونظراً لزيادة 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 المواقف الإقليمية من جانب الهيئات الإقليمية للاتصالات، مثل مجتمع اتصالات آسيا/المحيط الهادئ (APT) المجموعة العربية لإدارة الطيف (ASMG) والاتحاد الأفريقي للاتصالات (ATU) والمؤتمر الأوروبي لإدارات البريد والاتصالات (CEPT) ولجنة البلدان الأمريكية للاتصالات (CITEL) والكومنولث الإقليمي للاتصالات (RCC)؛

وبالنظر الى التوصيتين ٣/٧ و ٦/٧ الصادرتين عن الاجتماع العالمي الخاص لشعبة الاتصالات/العمليات (١٩٩٥) (SP COM/OPS/95)، والتوصية ٢/٥ للمؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية (٢٠٠٣) والتوصية ١٢/١ الصادرة عن المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية (٢٠١٢)؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول الأعضاء والمنظمات الدولية والجهات المعنية الأخرى في مجال الطيران المدني على أن تؤيد بحزم استراتيجية الايكاو بشأن طيف الترددات وموقف الايكاو في المؤتمرات العالمية للاتصالات اللاسلكية وفي الأنشطة الإقليمية والأنشطة الدولية الأخرى التي تنفذ من أجل التحضير للمؤتمرات اللاسلكية العالمية، بما في ذلك الوسائل التالية:

(أ) أن تعمل معاً من أجل إدارة الترددات في مجال الطيران بكفاءة وتقديم "أفضل الممارسات" بما يبرهن على فعالية وأهمية صناعة الطيران في إدارة طيف الترددات؛

(ب) أن تدعم أنشطة الايكاو المتعلقة بالاستراتيجية والسياسة العامة بشأن طيف الترددات في مجال الطيران من خلال اجتماعات أفرقة الخبراء وأفرقة التخطيط الإقليمية ذات الصلة بهذا الموضوع؛

(ج) 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؛

(د) أن تدرج في اقتراحاتها للمؤتمر العالمي للاتصالات اللاسلكية، بالقدر الممكن، المواد التي تتوافق مع موقف الايكاو؛

(هـ) 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)؛

(و) أن تتعهد بإيفاد خبراء عن الطيران المدني للمشاركة على نحو كامل في إعداد مواقف الدول والمواقف الإقليمية والنهوض بمصالح الطيران في الاتحاد الدولي للاتصالات؛

(ز) 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 الجهات المعنية الأخرى 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 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 إعداد وتنفيذ استراتيجية شاملة بشأن طيف الترددات في مجال الطيران والمشاركة المتزايدة من جانب الايكاو في الأنشطة الدولية والإقليمية الخاصة بإدارة طيف الترددات؛

٤- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٦-٢٥.

٣٨-٧: الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا

لما كانت الايكاو مستمرة في أداء دورها القيادي لتقليل أوجه القصور الخطيرة في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي التي تضر بتشغيل الطيران المدني الدولي وباستمرار تنميته؛

وإذ تحيط علماً بأن الإجراءات التي اتخذتها الايكاو في إطار الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا (خطة إقليم أفريقيا والمحيط الهندي) بدأت تظهر تقدماً إيجابياً في تعزيز السلامة الجوية في القارة؛

وتسجل بارتياح التقدم الكبير الذي حققته الدول الأفريقية فيما يتعلق بتحسين مستوياتها في مجال مراقبة السلامة؛

وتقر بأن النجاح في تحقيق كامل أهداف الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا يعتمد أساساً على الجهود التي تبذلها الدول الأفريقية ذاتها؛

وتقر بأن العديد من الدول الأعضاء في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي لا تزال، رغم الجهود التي تبذلها، تحتاج في المستقبل القريب، إلى استمرار الدعم الفني و/أو المالي من الايكاو وغيرها من الجهات المعنية للامتثال لشروط اتفاقية شيكاغو وملاحقها؛

وتقر بأنه ليس بوسع العديد من الدول الأفريقية، بمفردها، أن تدعم نظاماً وطنياً لمراقبة السلامة يتسم بالفعالية والاستدامة، وأنه ينبغي بالتالي حثها ودعمها على إنشاء منظمات إقليمية لمراقبة السلامة (RSOOs)؛

وتشير إلى التوصية ٥/٤ للاجتماع الإقليمي الخاص للملاحة الجوية لأفريقيا والمحيط الهندي بشأن إنشاء وكالات إقليمية للتحقيق في الحوادث (RAIAs) إلى جانب إعداد منظمات إقليمية لمراقبة السلامة (RSOOs) بما يمكن الدول من الوفاء بالتزاماتها الدولية في مجال التحقيق في الحوادث من خلال التعاون وتبادل الموارد؛

وتحيط علماً بأن الايكاو تدعم العديد من الدول الأفريقية لإنشاء منظمات إقليمية لمراقبة السلامة (RSOOs) ووكالات إقليمية للتحقيق في الحوادث (RAIAs)؛

وتحيط علماً بإعلان أوجا بشأن سلامة الطيران في أفريقيا الذي تم اعتماده خلال المؤتمر الوزاري بشأن سلامة الطيران المعقود في أوجا في يوليو ٢٠١٢؛

وتحيط علماً بأهداف سلامة الطيران التي اعتمدت أثناء المؤتمر الوزاري بشأن سلامة الطيران الذي عُقد في أوجا في نيجيريا في يوليو ٢٠١٢ وأبديته الجمعية العمومية للاتحاد الإفريقي في يناير ٢٠١٣؛

وتحيط علماً بأن خطط عمل الايكاو التي وضعت لبعض الدول الأعضاء ستكون بمثابة منطلق لتقديم المساعدة المباشرة، بالتنسيق مع الجهات المعنية الأخرى لحل الشواغل البارزة في مجال السلامة لديها بالإضافة إلى الثغرات الرئيسية الأخرى في مجال السلامة؛

وتلاحظ أن المنظمات الإقليمية التي بدأ العمل على إنشائها أو التي أنشئت في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي ستظل تحتاج إلى دعم الايكاو في المستقبل القريب وإلى أن يتوطد إنشاؤها وتعتمد على دعمها الذاتي؛

وتقر بفائدة مواصلة التنسيق، برعاية الايكاو، بين أنشطة جميع الجهات المعنية التي تقدم المساعدة إلى الدول في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي؛

وتقر بأن الايكاو ستحتاج إلى موارد إضافية لكي تتجح في الاضطلاع بتوفير الدعم الذي تقدمه للدول في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي؛

وتلاحظ أن المكاتب الإقليمية القوية ستكون محفزاً إيجابياً لتعزيز سلامة الطيران في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي؛
فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحرب بالجهود الكبيرة التي بذلتها الدول والمنظمات الإقليمية الأفريقية لتعزيز السلامة الجوية؛
- ٢- تحث الدول الأعضاء في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي التي قبلت خطط عمل الايكاو على الالتزام بتحقيق الأهداف المبينة في الخطط من خلال حل الثغرات الرئيسية ذات الصلة بالسلامة بما في ذلك الشواغل البارزة في مجال السلامة؛
- ٣- تحث جميع الدول الأعضاء في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي على الالتزام بإنشاء المنظمات الإقليمية المعنية بمراقبة السلامة الجوية (RSOOS) والوكالات الإقليمية للتحقيق في الحوادث (RAIAS)، حسب الاقتضاء، وتسريع وتيرة هذه العملية وتعزيز التعاون في جميع أنحاء الإقليم من أجل استخدام الموارد المتاحة بأفضل طريقة ممكنة؛
- ٤- تحث الدول الأعضاء في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي على الامتناع عن ازدواجية الخدمات المقدمة نتيجة للانضمام إلى أكثر من منظمة إقليمية واحدة معنية بمراقبة السلامة الجوية؛
- ٥- تحث الدول الأعضاء في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي على تنفيذ توصيات المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ في أفريقيا والمحيط الهندي (APIRG) واجتماعات الفريق الإقليمي للسلامة الجوية لأفريقيا (RASG-AFI)؛
- ٦- تحث الدول والصناعة والهيئات المانحة على دعم تنفيذ الأنشطة ذات الأولوية التي حددتها المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ في أفريقيا والمحيط الهندي (APIRG) والمجموعات الإقليمية المعنية بسلامة الطيران (RASG-AFI)؛
- ٧- تحث الدول وقطاع الطيران والجهات المانحة على تقديم المساهمات، النقدية والعينية، لتنفيذ الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا، وتكف المجلس بالإقرار بجميع تلك المساهمات؛
- ٨- تحث الدول الأفريقية والايكاو واللجنة الأفريقية للطيران المدني أن تعالج بصورة مشتركة أوجه القصور في مجال السلامة التي تم تحديدها؛
- ٩- تكلف المجلس برصد مدى تحقيق أهداف سلامة الطيران التي حددها المؤتمر الوزاري بشأن سلامة الطيران الذي عُقد في أبوجا في يوليو ٢٠١٢؛
- ١٠- تكلف المجلس بضمان استمرار اضطلاع الايكاو بدور قيادي في تنسيق الأنشطة والمبادرات واستراتيجيات التنفيذ التي تهدف بالتحديد إلى تنفيذ المشاريع ذات الأولوية بما يحقق التحسن المستمر في سلامة الرحلات في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي وتخصيص الموارد للمكاتب الإقليمية ذات الصلة وفقاً لذلك؛
- ١١- تكلف المجلس برصد وقياس حالة التنفيذ في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي على مدى فترة السنوات الثلاث وتقديم تقارير إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية بشأن التقدم المحرز؛
- ١٢- تحث الدول الأعضاء في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي أن تدعم إنشاء مكتب برنامج إجراءات الطيران الخاص بالإقليم بموظفين معارين ومساعدة مالية كمسألة عاجلة للإسراع بتنفيذ مفهوم الملاحة القائمة على الأداء في المنطقة؛
- ١٣- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٧-٧.

٣٨-٨: الكفاءة في اللغة الإنجليزية المستخدمة في الاتصالات الهاتفية اللاسلكية

لما كانت الايكاو قد وضعت لمنع وقوع الحوادث، أحكاما للكفاءة اللغوية لضمان إتقان مسؤولي الحركة الجوية والطيارين وفهمهم للغة الإنجليزية واستخدامهم لها في اتصالات الهاتف اللاسلكي، تشمل شروط وجوب توفر اللغة الإنجليزية بناء على الطلب في جميع المحطات الأرضية التي تخدم مطارات ومسارات جوية معينة تستخدمها الخطوط الجوية الدولية. وإذ تدرك أن أحكام الكفاءة اللغوية تعزز الشرط الذي وضعتة الايكاو باستخدام مصطلحات قياسية في جميع الحالات التي حددت لها.

وإذ تدرك أن الدول الأعضاء قد بذلت جهودا كبيرة للامتثال لشروط أحكام الكفاءة اللغوية.

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

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

ولما كان يجب، بموجب المادة التاسعة والثلاثين ب) من اتفاقية شيكاغو، على أي شخص لديه رخصة ولكنه لا يستوفي تماما الشروط المفروضة في القاعدة القياسية الدولية فيما يتعلق بدرجة الرخصة أو الشهادة التي يحملها، يجب أن يدون على رخصته أو في ملحق لها بيان كامل بتفاصيل عدم استيفائه لهذه الشروط.

ولما كان بموجب المادة الأربعين من اتفاقية شيكاغو لا يجوز لأي عضو في طاقم الطائرة ممن لديهم شهادات أو رخص معتمدة على هذا النحو أن يشترك في الملاحة الدولية، إلا إذا كان ذلك بإذن من الدولة أو الدول التي يدخل أراضيها:

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحث الدول الأعضاء على استعمال مصطلحات الايكاو القياسية في جميع الحالات التي خصصت لها.
- ٢- وتطلب من المجلس مواصلة دعم الدول الأعضاء في تنفيذها لشروط الكفاءة اللغوية.
- ٣- وتشجع الدول الأعضاء على استخدام خدمة الايكاو لاختبار اللغة الإنجليزية في مجال الطيران للتحقق من أدوات اختبار اللغة؛
- ٤- وتحث الدول الأعضاء على استخدام أداة التدريب بعينات المخاطبة - بشروط الايكاو والكفاءة اللغوية؛
- ٥- وتحث الدول الأعضاء على مساعدة بعضها البعض في تنفيذها لشروط الكفاءة اللغوية؛
- ٦- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٧-١٠.

٣٨-٩ : استبدال الهالونات

تسليماً بأهمية أجهزة إطفاء الحرائق لسلامة الطيران؛

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

ولما كانت الهالونات لم تعد تُنتج باتفاق عالمي لأن استخدامها يسهم في استنفاد طبقة الأوزون وتغير المناخ؛

وإدراكاً لضرورة إنجاز الكثير من العمل بسبب انخفاض إمدادات الهالونات المتاحة وعدم التيقن منها وازدياد الشواغل لدى الدوائر البيئية إزاء عدم تطوير بدائل الهالونات بالنسبة لجميع أجهزة إطفاء الحرائق على متن الطائرات المدنية؛

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

وإدراكاً لوجود شروط صارمة لكل تطبيق من تطبيقات الهالونات، في مجال الطائرات على وجه التحديد، يجب تلبيتها قبل تنفيذ عملية الاستبدال؛

وإقراراً منها بأن قطاع تصنيع وضع آليات تسمح بمشاركة الجهات المعنية في إيجاد حلول مشتركة لاستبدال الهالونات في إطفاء الحرائق في المحرك/وحدة الطاقة الثانوية ووضع أطارا زمنيا واقعا لمثل هذا الاستبدال في تطبيقات مقصورة البضائع؛

وإدراكاً لحظر إنتاج الهالونات بموجب اتفاق دولي، يتم الحصول على الهالونات حالياً حصرياً من خلال أنشطة الاسترداد والاستصلاح وإعادة التدوير. وبالتالي، ينبغي مراقبة عملية إعادة تدوير غازات الهالونات بصرامة تقادياً لإمكانية تسرب الهالونات الملوثة إلى صناعة الطيران المدني؛

وإدراكاً لضرورة أن تعتمد أي استراتيجية على البدائل التي لا تشكل خطراً غير مقبول على البيئة أو الصحة عند مقارنتها بالهالونات التي تحل محلها؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول وقطاعات الطيران لديها على تكثيف تطوير وتطبيق بدائل الهالونات المقبولة في أجهزة إطفاء ومنع الحرائق في مقصورات البضائع والمحركات/ ووحدة الطاقة المساعدة ومواصلة العمل نحو تحسين مستوى بدائل الهالونات لأجهزة الإطفاء المحمولة؛

٢- تحث الدول على تحديد ورصد مخزون ونوعية الهالونات؛

٣- 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؛

٤- تشجع الدول على التعاون مع المجموعة الصناعية لتطبيقات محرك وحدة الطاقة الثانوية وفريق عمل استبدال الهالونات في مقصورة البضائع الذي أنشأه المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء؛

- ٥- تحث الدول على إبلاغ الإيكاو بمخزون الهالونات لديها، وتكلف الأمين العام بتقديم تقرير عن النتائج إلى المجلس.
- ٦- تكلف المجلس بتقديم تقرير للدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية بشأن وضع إطار زمني لاستبدال الهالونات في أجهزة إطفاء الحرائق في مقصورات البضائع؛
- ٧- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٧-٩.

٣٨-١٠: الاعتراف بالموافقة على أجهزة التدريب على الطيران بالمحاكاة

في حين نشرت وثيقة الإيكاو Doc 9625 - دليل معايير تأهيل أجهزة محاكاة الطيران المستخدمة لأغراض التدريب، المجلد الأول - الطائرات، (الطبعة الثالثة) والمجلد الثاني - المروحيات، (الطبعة الأولى) لتوفير وسيلة لسلطات الدول الأخرى لقبول، دون القيام بتقييمات متكررة، المؤهلات التي تمنحها الدولة التي أجرت التقييمات الأولية والمتكررة لجهاز التدريب على الطيران بالمحاكاة؛

وإذ تدرك أنه على الرغم من وجود آلية متفق عليها دولياً للتنسيق المنصوص عليه في الوثيقة Doc 9625، يعزّز غياب الاعتراف بمؤهلات أجهزة التدريب على الطيران بالمحاكاة عمليات التقييم المتعددة ويتسبب بتكاليف مرتفعة للدول وللصناعة؛

وإذ تدرك أن هناك تقدماً بطيئاً نحو تنفيذ نظم للتعرف على الموافقة على أجهزة التدريب على الطيران بالمحاكاة بناء على التوجيهات الواردة في الوثيقة Doc 9625؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحث الدول الأعضاء على وضع نظم للاعتراف بالموافقة على أجهزة التدريب على الطيران بالمحاكاة بناء على التوجيهات المتوفرة باستخدام الوثيقة Doc 9625؛
- ٢- تطلب من المجلس مواصلة الدعم للدول الأعضاء في إنشاء نظم للاعتراف بالموافقة على أجهزة التدريب على الطيران بالمحاكاة؛ و
- ٣- تحث الدول الأعضاء على مساعدة بعضها البعض في إنشاء نظم للاعتراف بالموافقة على أجهزة التدريب على الطيران بالمحاكاة.

٣٨-١١: صياغة وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) وإجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS) والإبلاغ عن الاختلافات

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

ولما كانت المادة ٣٧ من الاتفاقية تطلب من المنظمة أن تصدر وتعديل القواعد والتوصيات والإجراءات الدولية، وتحدد الغرض من ذلك العمل والأمور التي يتناولها، ولما كانت المواد ٣٨ و ٥٤ و ٥٧ و ٩٠ من تلك الاتفاقية تتضمن أحكاماً إضافية في هذا الصدد؛

وحيث أن أي دولة عضو لا تستطيع الالتزام بأي قاعدة دولية أو إجراء دولي، أو ترى من الضروري اتباع نظم أو أساليب تختلف عنها، ملزمة طبقاً للمادة ٣٨ من الاتفاقية بأن ترسل إخطاراً بذلك على الفور إلى الايكاو؛

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

وإذ تسلّم بأن التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية يعزز سلامة الطيران المدني الدولي وأمنه وتنميته المستدامة؛

وتسلّم بأهمية تيسير حصول جميع الجهات المعنية على المعلومات عن الاختلافات في التوقيت المناسب لتعزيز سلامة الطيران المدني الدولي وانتظامه وكفاءته؛

وتلاحظ أن العديد من الدول الأعضاء تواجه صعوبات في الوفاء بالتزاماتها بموجب المادتين ٣٧ و ٣٨ من الاتفاقية ومواكبة وتيرة التعديلات في الملاحق؛

وتسلّم بأن الإرشادات الفنية الحديثة التي توفرها الايكاو تشكل مساعدة قيمة للدول الأعضاء فيما يتصل بالتنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والخطط الإقليمية؛

وتسلّم بأن هناك حاجة إلى الكثير من الموارد من أجل إعداد ومتابعة جميع مواد الايكاو الإرشادية الفنية الخاصة بالقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية؛

وتلاحظ زيادة عدد الاختلافات المُبلغ عنها إلى الايكاو؛

وتسلّم بأن هناك حاجة ماسة لالتماس واستخدام كافة الوسائل المتاحة لتشجيع الدول الأعضاء ومساعدتها على التغلب على المصاعب التي تعترض تنفيذها للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تدعو الدول الأعضاء إلى إعادة تأكيد التزامها بالامتثال للالتزامات التي تنص عليها المادتان ٣٧ و ٣٨ من الاتفاقية؛

٢- تقرر أن تُعدل حسب الاقتضاء القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية كي تواكب تغير الاحتياجات والتقنيات وتصبح، ضمن جملة أمور، أساساً سليماً للتخطيط والتنفيذ على الصعيدين العالمي والإقليمي؛

٣- توافق، دون الإخلال بأحكام المادة السابقة، على أنه يجب توفير قدر عالٍ من الاستقرار في القواعد والتوصيات لتمكين الدول الأعضاء من المحافظة على استقرار لوائحها الوطنية. ولهذه الغاية يجب أن تقتصر التعديلات على ما يهم السلامة والانتظام والكفاءة دون إدخال تعديلات على أسلوب التحرير ما لم تكن ضرورية؛

٤- تؤكد من جديد على أنه يجب أن تصاغ القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها بعبارات واضحة وبسيطة

ووجيزة. ويجب أن تشمل القواعد والتوصيات على أحكام عامة وصلت إلى مرحلة النضج والاستقرار، وأن تحدد الشروط المتعلقة بالتشغيل والأداء وتحدد أيضاً المستويات المطلوبة للسلامة والانتظام والكفاءة. ويجب أن تُترجم في التوقيت المناسب إلى جميع لغات عمل المنظمة المواصفات الفنية الداعمة، عند إعدادها من قِبل الايكاو، وأن توضع في وثائق منفصلة بقدر المستطاع؛

- ٥- تكلف المجلس بأن يعتمد، لدى إعداد القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية ومواد الايكاو الإرشادية الفنية، إلى أقصى حد ملائم، على أعمال الهيئات الأخرى المكلفة بوضع القواعد بشرط التحقق من صحتها واعتمادها على النحو الوافي. ويمكن للمجلس أن يعتبر المواد التي تصدرها تلك الهيئات المعنية بوضع القواعد مواد مناسبة من حيث استيفائها لشروط الايكاو؛ وينبغي في تلك الحالة الإشارة إليها في وثائق الايكاو؛
- ٦- تقرر أنه في حدود مقتضيات السلامة والانتظام والكفاءة، يجب أن تكون القواعد والتوصيات الدولية التي تحدد التجهيزات والخدمات الواجب توفيرها وليدة توازن سليم بين ما يقتضيه التشغيل من تجهيزات وخدمات وبين ما يترتب على هذا التوفير من آثار اقتصادية؛
- ٧- تكلف المجلس بأن يستشير الدول الأعضاء بشأن اقتراحات تعديل القواعد والتوصيات وإجراءات خدمات الملاحة الجوية قبل أن يبيت فيها، باستثناء الحالات التي يرى فيها المجلس أن من الضروري اتخاذ إجراء عاجل. وعلاوة على ذلك، يجوز للمجلس أن يتخذ قراره بشأن المواصفات الفنية بدون استشارة الدول الأعضاء، وذلك بشرط التحقق من صحتها واعتمادها على النحو الوافي. ومع ذلك يجب توفير هذه المواد للدول الأعضاء بناء على طلبها.
- ٨- تقرر أنه يجب أن تحدد تواريخ بدء سريان تعديلات القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية بما يتيح للدول الأعضاء مهلة كافية لتنفيذها.
- ٩- توافق على أنه لا يجوز تعديل أي ملحق أو وثيقة من وثائق إجراءات خدمات الملاحة الجوية أكثر من مرة واحدة في السنة التقويمية.
- ١٠- تذكر الدول الأعضاء بالشرط المفروض بموجب الملحق ١٥ بأن تنشر في أدلة طيرانها أي اختلافات هامة وأن تدرج ترجمة إنجليزية للأجزاء معبراً عنها بصياغة واضحة.
- ١١- تشجع الدول الأعضاء على استخدام نظام الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات (EFOD) عند إبلاغ الايكاو عن اختلافاتها.
- ١٢- تكلف الأمين العام بمواصلة تحسين نظام الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات (EFOD) ومساعدة الدول الأعضاء على التحول من العمليات القائمة على الورق إلى استخدام نظام الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات.
- ١٣- توجه المجلس بأن يقوم برصد وتحليل الاختلافات القائمة بين قواعد وممارسات الدول الأعضاء والقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، وذلك بهدف التشجيع على إزالة الاختلافات لصالح سلامة وانتظام وكفاءة الملاحة الجوية، واتخاذ الإجراءات المناسبة.
- ١٤- تكلف المجلس بأن يستكشف إمكانيات إتاحة الحصول بمزيد من السهولة على المعلومات عن الاختلافات لجميع الجهات المعنية وتقييم الآلية والشكل المناسبين لتقديم المعلومات.
- ١٥- تقرر أنه يجب تشجيع الدول الأعضاء ومساعدتها بكل الوسائل المتاحة على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية وتزويدها بأسرع ما تيسر بالمزيد من الإرشادات فيما يتعلق بالإبلاغ عن الاختلافات ونشرها.
- ١٦- تهيب بجميع الدول الأعضاء القادرة على أن تقدم للدول الطالبة للمساعدة تعاوناً فنياً في شكل موارد مالية وفنية، لتمكينها من الاضطلاع بالتزاماتها بموجب المادتين ٣٧ و ٣٨ من الاتفاقية.

١٧- تكلف الايكاو بترتيب الأولويات للاستمرار في تحديث محتويات الأدلة الفنية الصادرة عن الايكاو، ووضع المواد الإرشادية الإضافية بما يحقق أقصى قدر من الفائدة للدول الأعضاء في تخطيطها وتنفيذها للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية.

١٨- تقرر أن الإجراءات المرتبطة بهذا القرار تمثل إرشادات الغرض منها تسهيل وضمان تنفيذ هذا القرار.

١٩- تعلن أن هذا القرار يحل محل المرفقات (أ) و(د) و(هـ) من القرار ٣٧-١٥.

الإجراءات المتصلة بالقرار

١- ينبغي للمجلس أن يحقق التناسق الكامل بين أحكام القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية. ويجب أن يحاول المجلس تحسين طريقة تجهيز وعرض وفائدة وثائق الايكاو التي تتضمن القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والأحكام الأخرى ذات الصلة، وبصفة خاصة للنظم المعقدة والتطبيقات المرتبطة بها. وتحقيقاً لهذه الغاية، ينبغي للمجلس أن يشجع إعداد وتحديث المواصفات العامة لمستويات النظم والتشغيل والأداء. وينبغي للمجلس أن يواصل البحث عن أفضل السبل الملائمة لوضع وترجمة ومعالجة ونشر المواصفات الفنية.

٢- ينبغي للدول الأعضاء أن تبدي تعليقات كاملة ومفصلة على التعديلات المقترحة للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، أو أن تعبر على الأقل عن موافقتها أو عدم موافقتها على مضمونها. وينبغي لذلك أن تتاح لها فسحة من الوقت قدرها ثلاثة أشهر على الأقل. وينبغي منح الدول الأعضاء مهلة قدرها ٣٠ يوماً على الأقل للإبلاغ بعزمها على إقرار أو اعتماد أي مواد تفصيلية لم يتم التشاور معها بشأنها.

٣- ينبغي إعطاء الدول الأعضاء فسحة من الوقت مدتها ثلاثة أشهر كاملة للتبليغ عن موافقتها على التعديلات المعتمدة للقواعد والتوصيات، وينبغي للمجلس عند تحديده لموعد التبليغ عن عدم الموافقة أن يراعي الوقت اللازم لإرسال التعديلات المعتمدة ووصول بلاغات الدول.

٤- ينبغي ان يراعي المجلس حسب الإمكان، ألا تقل الفترة الفاصلة بين كل موعد مقرر وآخر يليه للتطبيق المشترك لتعديلات الملاحق وإجراءات خدمات الملاحة الجوية عن ستة أشهر.

٥- ينبغي للمجلس، قبل اعتماده تعديلات على القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، أن يأخذ في الحسبان إمكانية تنفيذ القواعد والتوصيات والإجراءات المذكورة في التواريخ المحددة لوجوب التطبيق.

٦- ينبغي للمجلس، مع مراعاة تعاريف المصطلحين "القواعد" و"التوصيات"، أن يتأكد من أن أحكام الملحق الجديدة، التي يُعترف بأن تطبيقها الموحد ضروري، قد اعتمدت بوصفها "قواعد"، وأن الأحكام الجديدة، التي يُعترف بأن تطبيقها الموحد مرغوب فيه، قد اعتمدت بوصفها "توصيات".

٧- ينبغي للمجلس أن يحث الدول الأعضاء على إخطار المنظمة بأي اختلافات موجودة بين نظمها وممارساتها الوطنية وأحكام القواعد والتوصيات الدولية، وكذلك بالتواريخ التي ستلتزم فيها بتلك الأحكام. وينبغي للدول الأعضاء التي تجد نفسها غير قادرة على الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية أن تخطر الايكاو بسبب عدم تنفيذها لها، بما في ذلك أي لوائح وممارسات وطنية مطبقة تختلف من حيث الشكل أو المبدأ.

٨- ينبغي تيسير إتاحة الاختلافات عن القواعد القياسية والتوصيات الدولية المتلقاة للأطراف الأعضاء على وجه السرعة.

٩- ينبغي للمجلس، وهو يشجع ويساعد الدول الأعضاء على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، أن يستعين بجميع الوسائل المتاحة وأن يعزز شراكاته مع الهيئات التي توفر الموارد والمساعدة لتطوير الطيران المدني الدولي.

١٠- ينبغي للدول الأعضاء أن تستحدث عمليات وإجراءات داخلية تقوم بموجبها بإعمال تنفيذ أحكام تتفق مع القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الدولية حتى تصبح الإجراءات أسهل وأبسط وأكثر فاعلية.

١١- ينبغي للإيكاو أن تقوم بتحديث وتطوير الإرشادات الفنية وفقاً للأولويات المتفق عليها لتغطية جميع المجالات الفنية على النحو الوافي.

٣٨-١٢: البيان الموحد بسياسات الإيكاو 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 ٣٧-١٥ ومرفقاته (أ) إلى (ث) بأكملها، بياناً بالسياسات المستمرة وأساليب العمل في مجال الملاحة الجوية على وجه التحديد كما كانت عند نهاية الدورة ٣٧ للجمعية العمومية؛

ولما كانت الجمعية العمومية قد استعرضت اقتراحات المجلس بتعديل بيان السياسات المستمرة وأساليب العمل الواردة في القرار ٣٧-١٥ ومرفقاته (أ) إلى (ث) بأكملها، وعدلت هذا البيان لمراعاة القرارات التي اتخذت في أثناء الدورة ٣٨؛

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

ولما كانت المواد الواردة بالوثائق التنظيمية أو وثائق الإيكاو المقررة والمتوفرة، مثل الملاحق والقواعد الإجرائية والتوجيهات الخاصة باجتماعات الملاحة الجوية ينبغي استبعادها في العادة من البيانات الموحدة. ويتصل هذا الأمر، على وجه الخصوص، بالإجراءات المتصلة بالقرارات؛

ولما كانت الجمعية العمومية قد وافقت على وضع قرار جديد ٣٨-١١ قائم على القرار ٣٧-١٥، المرفقات (أ) و(د) و(هـ)، كسياسة مستمرة فيما يتعلق بصياغة وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والإبلاغ عن الاختلافات التي قد تنطبق على جميع ملاحق الاتفاقية والإرشادات الفنية؛

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 ٣٨ للجمعية العمومية؛

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

٢- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٧-١٥ ومرفقاته باستثناء المرفقات (أ) و(د) و(هـ) التي حل محلها القرار الجديد ٣٨-١١.

المرفق (أ)

اجتماعات الملاحة الجوية العالمية

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

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

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

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

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

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

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

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

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

٢- ينبغي أن يكون جدول الأعمال على قدر من الوضوح بحيث يحدد المهمة المطلوب القيام بها، ويحدد أنواع الخبرة المتخصصة التي سيحتاج 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- تسهيلات لمشاركة كل الدول الأعضاء، ينبغي أن يضع المجلس خطة لبرامج الاجتماعات من شأنها أن تختصر إلى أدنى حد ممكن فترة استبقاء الموظفين الفنيين الذين توفدهم الدول، وذلك دون الإخلال بكفاءة الاجتماع.

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

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

المرفق (ب)

فرق الخبراء التابعة للجنة الملاحة الجوية

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

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

الإجراء المتصل بهذا القرار

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

المرفق (ج)

شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الكفاءة وإجازات طواقم قيادة الطائرات

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

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

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

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

المرفق (د)

موظفو الطيران المؤهلون والأكفاء

حيث أنّ تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحة الجوية بصورة مرضية هو أمر مرهون بوجود العاملين المؤهلين والأكفاء؛

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

وحيث أنه من الضروري بذل جهد خاص من أجل مساعدة الدول الأعضاء على الوفاء باحتياجاتها من الموارد البشرية؛ وحيث أنّ أنشطة التعليم التي تنفذها الايكاو هي من الوسائل الفعالة التي تعين على فهم القواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحة الجوية وعلى تطبيق الجميع لها بطريقة موحدة؛

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- تساعد الايكاو الدول الأعضاء على تحقيق كفاءة العاملين في مجال الطيران والمحافظة على هذه الكفاءة من خلال برنامج الايكاو للتدريب في مجال الطيران؛
- ٢- العمل بالمبادئ التالية في برنامج الايكاو للتدريب على الطيران:
 - أ) الدول الأعضاء هي المسؤولة عن موظفي الطيران المؤهلين؛
 - ب) تضي أولوية قصوى لأنشطة التعلم التي تدعم تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية؛
 - ج) التعاون مع الدول الأعضاء وقطاع الطيران أمر أساسي لوضع وتنفيذ أنشطة التعلم لدعم تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية؛
 - د) تضي الأولوية على رعاية الأجيال المقبلة من المهنيين في مجال الطيران.
- ٣- لا تشارك المنظمة في تشغيل التجهيزات التدريبية، ولكنها تقوم بإرشاد القائمين على تشغيل هذه التجهيزات.

٤- تساعد الدول الأعضاء بعضها البعض لتحقيق القدر الأمثل من الاستفادة من أنشطة التعلم لصالح موظفي طيرانها.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

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

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

المرفق (هـ)

صياغة وتنفيذ الخطط الإقليمية والإجراءات الإقليمية الإضافية

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

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

٢- أن تعدل الخطط الإقليمية بالمراسلة بين الايكاو والدول الأعضاء والمنظمات الدولية المعنية إذا سمحت بذلك طبيعة التغيير اللازم؛

٣- عندما تتعلق اقتراحات التعديل بخدمات وتجهيزات تقدمها الدول وعندما تكون اقتراحات التعديل هذه:

- أ) لا تمثل تغييرات في الشروط التي حددها المجلس في الخطط الإقليمية؛
- ب) ولا تتعارض مع السياسة الثابتة للايكاو؛
- ج) ولا تتضمن مسائل يتعذر حلها على المستوى الإقليمي؛

يجوز للمجلس تفويض الهيئات الإقليمية سلطة معالجة وإصدار هذه التعديلات.

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

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

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

المرفق (و)

اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية

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

وحيث أنّ هذه الاجتماعات تقتضي من الدول الأعضاء ومن الايكاو بذل جهد كبير وإنفاق أموال كثيرة؛

وحيث أنّ من الضروري ضمان الحصول على أقصى قدر من الفائدة من هذه الاجتماعات دون الإثقال على الدول الأعضاء أو على الايكاو؛

وإذ تأخذ في اعتبارها أن التخطيط الإقليمي للملاحة الجوية عادة ما تنجزه المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ؛
فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

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

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

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

المرفق (ز)

تعيين حدود المجالات الجوية لخدمات الحركة الجوية

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

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

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

وحيث أنّه يجوز للدولة المنبئية والدولة النائية أن تنهيا اتفاق التفويض في أي وقت؛

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

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

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

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

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

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

٥- تقتصر انابة المسؤولية من أي دولة الى دولة أخرى ويقتصر كل إسناد للمسؤولية فوق أعالي البحار على المهام الفنية والتشغيلية المتعلقة بسلامة وانتظام الحركة الجوية في المجال الجوي المعني؛
وتعلن بالإضافة الى ذلك ما يلي:

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

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

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

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

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

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

المرفق (ح)

توفير خدمات البحث والإنقاذ

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

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

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

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

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

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

المرفق (ط)

التنسيق والتعاون بين الحركة الجوية المدنية والحركة الجوية العسكرية

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

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

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

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

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

وإذ تشير المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية الخاص 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 تقرر ما يلي:

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

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

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

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

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

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

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

المرفق (ي)

توفير المطارات الملائمة

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

- ١- يجب أن تواظب المنظمة على تحديث الشروط الفنية الموضوعة للمطارات؛
- ٢- يجب تصميم الأجيال اللاحقة من الطائرات بحيث يمكن تشغيلها بكفاءة وبأقل إزعاج بيئي ممكن من المطارات التي يستعملها الجيل الحالي من الطائرات؛

- ٣- ينبغي للدول اتخاذ التدابير اللازمة، بما في ذلك تخصيص الموارد الكافية، من أجل تحسين مستوى تنفيذ ترخيص المطارات، ومن ذلك نظم إدارة السلامة في المطارات؛
- ٤- ينبغي أن تركز الدول بقدر أكبر على إدارة عمليات المطارات، مع إعطاء درجة عالية من الأولوية لسلامة المدارج.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- في ضوء نتائج المتابعة المستمرة المشار إليها في الفقرة (١) من المنطوق أعلاه، ينبغي للمجلس أن يقوم بما يلي آخذاً في الاعتبار الحاجة إلى إدخال مزيد من التحسينات على مستويات السلامة الجوية الحالية والفعالية:
- (أ) وضع إرشادات إضافية بشأن تطورات المستقبل؛
- (ب) وضع إجراءات لإدارة عمليات المطارات؛
- (ج) المواظبة على إعلام الدول الأعضاء بما يستجد من تطورات؛
- ٢- ينبغي للمجلس أن يستمر في توجيه انتباه منتجي الطائرات ومشغليها إلى السياسة المبينة في الفقرة (٢) من المنطوق.

المرفق (ك)

شروط ملائمة لتوظيف العاملين الأرضيين في الطيران

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

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

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

المرفق (ل)

إسهام الدول في أعمال الايكاو الفنية

حيث أن المشاركة الفنية من جانب الدول الأعضاء أمر ضروري لإحراز تقدم جيد في أعمال الايكاو الفنية؛

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

وحيث أن من الضروري الحصول على أقصى منفعة من هذه المشاركة دون انتقال لا داعي له على الدول الأعضاء وعلى الايكاو؛

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

الاجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ينبغي للمجلس أن يشجع الدول الأعضاء على المشاركة الفعالة في أعمال الايكاو الفنية، مع اقامة الاعتبار الواجب للحاجة الى الاقلال الى أدنى حد من التكاليف التي تتحملها الايكاو والدول الأعضاء بصدده المشاركة.
- ٢- ينبغي للدول الأعضاء أن تقوم بما يلي في حدود امكانيات كل منها:
 - أ) أن تساعد، بالمراسلة، على تقديم المشاريع الفنية للايكاو؛
 - ب) أن تشارك في اجتماعات الايكاو 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 الايكاو، وأن تضمن أن مرشحيتها متمتعون بالمؤهلات المناسبة وقادرون على الاسهام بفاعلية في أعمال فرق الخبراء؛
 - د) أن تضطلع بالدراسات التخصصية التي تطلبها الايكاو؛
 - هـ) أن تساعد الايكاو في أعمالها الفنية بأي وسيلة أخرى يحددها المجلس.

المرفق (م)

موظفو الأمانة العامة الفنيون في المقر الرئيسي وفي المكاتب الاقليمية

- حيث أن ثمة حاجة مستمرة الى تقديم المساعدة الفعالة إلى الدول الأعضاء 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 الاقليمية استخداما فعالا لمساعدة الدول الأعضاء 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 الاقليمية من أن يحافظوا على كفاءاتهم الفنية وأن يطلعوا باستمرار على نحو واف على آخر التطورات في مجالات تخصصاتهم؛
- فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- يجب توزيع موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الاقليمية توزيعا فعالا لتقديم المساعدة المثلى الى الدول الأعضاء للتصدي للمشاكل المتصلة بأنشطة الرصد المستمر التي تعترضها في مجال تنفيذ الخطط الاقليمية والقواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحة الجوية والاجراءات الاضافية؛
- ٢- يجب تمكين موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الاقليمية 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 الاقليمية من القيام بزيارات متكررة لمدد كافية في الدول الأعضاء حين تكون هذه الزيارات ضرورية أو حين تطلبها هذه الدول للتصدي لمشاكل التنفيذ التي تعترضها.

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

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

المرفق (ن)

التعاون بين الدول الأعضاء على التحقيق في بعض حوادث الطائرات

حيث 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 قد يقتضي إشراك خبراء ذوي تخصصات فنية وتشغيلية كثيرة في إجراءات التحقيق، كما يقتضي استعمال تجهيزات خاصة للتحقيق؛

وحيث أن الكثير من الدول الأعضاء 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 الإنقاذ والتحقيق في حوادث الطيران الجسيمة قد تلقي عبئا ماليا جسيما على الدولة التي وقع فيها الحادث؛

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

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

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

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

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- تُشجّع الدول الأعضاء على دعم حلقات العمل الإقليمية بشأن التحقيق في الحوادث، وذلك لتبادل المعلومات عن القوانين والإجراءات التي تتبعها كل دولة في مجال التحقيق في الحوادث، وعن كيفية تقاسم المعرفة والخبرة في إدارة وأساليب التحقيق في الحوادث، وعن مدى توافر الخبراء والتجهيزات وعن إجراءات تذليل صعوبات التحقيق في الحوادث.
- ٢- تُشجّع الدول الأعضاء على تسهيل مشاركة المحققين العاملين لدى هيئات التحقيق في الحوادث، بوصفهم مراقبين في التحقيقات التي تجريها الدول الأخرى في الحوادث، وذلك لأغراض التدريب والتعرف على أساليب العمل.
- ٣- تُشجّع الدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع على تقييم احتياجاتها وقدراتها في مجال التحقيق في حوادث الطيران ومنع وقوعها، وذلك لوضع مناهج تدريبية تصلح للدورات الأساسية عن التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها. وينبغي استطلاع جميع إمكانيات استخدام مراكز التدريب الإقليمية لعقد هذه الدورات فيها وإمكانيات إدراج منهجية برنامج تدريب المتقدم (TRAINAIR PLUS) "ترينير بلاس" التي توفر التدريب الموحد دولياً والقائم على الكفاءات.
- ٤- تُشجّع الدول الأعضاء على الاطلاع على مذكرة التفاهم النموذجية التي وضعتها الايكاو في عام ٢٠٠٧ لتستخدمها الدول من أجل تشجيع التعاون المتبادل في سياق التحقيق في حوادث الطائرات والوقائع الخطيرة. والنموذج متاح على الموقع الشبكي العمومي للايكاو.
- ٥- تُشجّع الدول على النظر، حسب الاقتضاء، في دليل المنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (Doc 9946) الذي يقدم الإرشاد على كيفية إنشاء وإدارة نظام إقليمي للتحقيق في الحوادث والوقائع داخل منطقة أو منطقة فرعية.

المرفق (س)

الأداء البشري

- حيث أن أهداف ومقاصد الايكاو كما جاءت في اتفاقية شيكاغو تقضي بتدعيم تنمية النقل الجوي الدولي "... بقصد تعزيز سلامة الطيران في الملاحة الجوية الدولية"؛
- وحيث أنه من المسلم به أن الأداء البشري المتأثر بالقدرات والقيود الجسمية والذهنية يُسهم بقدر كبير في أداء السلامة بصورة عامة في نظام الطيران.
- وحيث أنه من المسلم به أن فوائد السلامة والنجاعة المترتبة عن التكنولوجيات والنظم والإجراءات الجديدة لا تتحقق إلا عندما تكون مصممة لتعزيز أداء الأفراد الذين يستخدمون هذه التكنولوجيات والنظم والإجراءات؛
- وحيث أنه من المسلم به أن تنفيذ نُظْم الطيران سيفضي في المستقبل إلى تغيير الأدوار التي يقوم بها موظفو الطيران وسيطلب العمل على نطاق أفرقة متعددة الاختصاصات تدعم اتخاذ القرارات بشكل تعاوني؛

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- أن تكفل الدول الأعضاء إدراج الاعتبارات المتعلقة بالأداء البشري في تخطيط وتصميم وتنفيذ التكنولوجيات والنظم والإجراءات الجديدة وبذلك كجزء من نهج إدارة السلامة؛
- ٢- أن تعزز الدول الأعضاء وتيسر إدراج عناصر الأداء البشري ضمن برامج التدريب القائم على الكفاءات وعلى كامل أطور الحياة الوظيفية للموظف؛
- ٣- للدول الأعضاء أن تأخذ باستراتيجيات تعزز الأداء التشغيلي الآمن والمتسق والناجم والفعال للفرد ولمجموعات الأفراد من أجل الاستجابة للأولويات في مجال السلامة.

٣٨-١٣: تشكيل لجنة الملاحة الجوية والمشاركة في أعمالها

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية

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

٣٨-١٤ : البيان الموحد بشأن سياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

المقدمة

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

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

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

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

ولما كان من المقرر على الدول الأعضاء أن توفر بيانات إحصائية دقيقة وواقعية وغيرها من المعلومات الأخرى لكي يتسنى للمنظمة إعداد 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 الأعضاء على وضع السياسات والممارسات التي تسهل عولمة النقل الجوي الدولي وتحوله إلى التشغيل التجاري وتحديثه؛

ولما كان من المهم للدول الأعضاء أن تشارك في أعمال هذه المنظمة في مجال النقل الجوي؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن مرفقات هذا القرار المذكورة أدناه تشكل البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي، كما كانت تلك السياسات قائمة عند ختام الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية:

المرفق (أ): التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي

المرفق (ب): إحصاءات وبيانات الطيران

المرفق (ج): التوقعات والتخطيط والتحليل الاقتصادي

المرفق (د): فرض الضرائب

المرفق (هـ): خدمات المطارات والملاحة الجوية

المرفق (و): اقتصاديات الناقلين الجويين

المرفق (ز): البريد الجوي

- ٢- تحث الدول الأعضاء 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 الأعضاء 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 لأعمالها 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 يستشير بأنسب الوسائل في كل المسائل المتصلة بالنقل الجوي خبراء يمثلون الدول الأعضاء 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 يستطيع جميع الدول الأعضاء أن تشارك فيها، باعتبارها الوسيلة الرئيسية للتقدم في حل المسائل ذات الأهمية العالمية في مجال النقل الجوي، عندما يبرر عقد هذه الاجتماعات عدد وأهمية المسائل التي يتعين حلها وحيث توجد إمكانية اتخاذ إجراءات بناءة بصددها؛
- ٧- تطلب إلى المجلس أن يوفر ما يلزم لتنظيم الحلقات الدراسية والندوات وغيرها من الاجتماعات المماثلة التي يتطلبها نشر سياسات الايكاو في مجال النقل الجوي وما يتصل بها من إرشادات على الدول الأعضاء وفيما بينها؛
- ٨- تطلب إلى المجلس أن يواظب على مراجعة هذا البيان الموحد لسياسات الايكاو في مجال النقل الجوي وأن يخطر الجمعية العمومية كلما دعت الحاجة إلى إدخال تغييرات عليه؛
- ٩- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٧-٢٠.

المرفق (أ)

التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي

القسم الأول: الاتفاقات والترتيبات

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

ولما كان تعدد الأطراف إلى أقصى حد ممكن في الحقوق التجارية مازال يمثل واحدا من أهداف المنظمة؛

ولما كانت الدول الأعضاء تتوخى أهدافا وسياسات تنظيمية مختلفة ضمن إطار اتفاقية شيكاغو ولكنها تشترك في هدف أساسي واحد هو المشاركة في نظام النقل الجوي الدولي بشكل مستمر ويعتمد عليه؛

ولما كان أحد أهداف اتفاقية شيكاغو هو تشغيل خطوط النقل الجوي الدولية تشغيلاً سليماً واقتصادياً، وكان اتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية واتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩) في هذا الخصوص يسهلان على الدول الأعضاء الأطراف فيه تحقيق هذا الهدف؛

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

ولما كان التأخير بلا داع في تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران وعدم الالتزام بذلك التسجيل أمر غير مستصوب لأنه يقوّض دقة واكتمال المعلومات التنظيمية وتعزيز الشفافية؛

ولما كان تحديد أسعار أجور النقل الجوي الدولي بطريقة عادلة وشفافة تهدف إلى تطوير الخدمات الجوية على نحو مرض؛

ولما كان ينبغي إيلاء الاعتبار الواجب لمصالح المستهلكين لدى رسم السياسات وإصدار التنظيمات في مجال النقل الجوي الدولي؛

ولما كانت الحاجة تقضي بالتكيف مع البيئة التنظيمية والتشغيلية دائبة التغيير في مجال النقل الجوي، وكانت المنظمة قد وضعت بناء على ذلك 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؛

وبالإشارة إلى أن المنظمة قد استحدثت وأتاحت للدول وسيلة ابتكارية للالتقاء، هي حدث الإيكاو للتفاوض بشأن الخدمات الجوية، الذي ييسر التفاوض والتشاور بشأن الخدمات الجوية ويزيد من كفاءتها؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تؤكد من جديد على الدور الأساسي للايكاو في إعداد الإرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي وفي المساعدة في تحريره وتيسيره، حسب الاقتضاء؛
- ٢- تحث الدول الأعضاء على أن تولي، ضمن سياق عملية التحرير التجاري، العناية الواجبة للمبادئ المتعلقة بتدابير الضمانات الرامية إلى ضمان المشاركة الدائمة والفعالة لجميع الدول في النقل الجوي الدولي، بما في ذلك مبدأ إيلاء عناية خاصة لمصالح واحتياجات البلدان النامية؛
- ٣- تحث الدول الأعضاء على أن تقوم، في الممارسات التنظيمية، بالامتناع عن اتخاذ إجراءات انفرادية من شأنها أن تؤثر سلباً على المصلحة المشتركة لمجتمع الطيران والنمو الفعال والمستدام للنقل الجوي الدولي؛
- ٤- تحث الدول الأعضاء التي لم تنضم بعد إلى اتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية واتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ على أن تبادر على وجه السرعة إلى النظر في الانضمام إليهما؛
- ٥- تحث جميع الدول الأعضاء على أن تسجل لدى الايكاو اتفاقات وترتيبات التعاون المتعلقة بالطيران المدني الدولي، وذلك وفقاً لأحكام المادة (٨٣) من اتفاقية شيكاغو ووفقاً لقواعد تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران لدى الايكاو؛
- ٦- تحث الدول الأعضاء على أن تحيط المجلس علماً تاماً بالمشاكل الخطيرة الناشئة عن تطبيق اتفاقات أو ترتيبات الخدمات الجوية وبأي تطورات تقيدها في بلوغ هدف تحقيق مبدأ تعدد الأطراف في تبادل الحقوق التجارية؛
- ٧- تحث الدول الأعضاء على أن تواصل متابعة تحرير دخول الأسواق بالسرعة والطريقة المناسبين لاحتياجاتها وظروفها، مع إيلاء الاعتبار الواجب لمصالح جميع الجهات المعنية وبيئة الأعمال المتغيرة والبنية الأساسية اللازمة؛
- ٨- تحث الدول الأعضاء على أن تولي الاعتبار الواجب للسمات المميزة لخدمات الشحن الجوي عند تبادل حقوق دخول الأسواق في إطار اتفاقات الخدمات الجوية وأن تمنح الحقوق المناسبة والمرنة التشغيلية اللازمة من أجل تشجيع تطور هذه الخدمات؛
- ٩- تحث الدول الأعضاء، لدى معالجة المسائل المتعلقة بتخصيص الخانات والقيود على الطيران الليلي، على أن تولي الاعتبار الواجب لاحتياجات وشواغل الدول الأخرى وأن تبذل قصارى جهدها لتبديد الشواغل من خلال المشاورات بروح من التعاطف والشفافية والتفاهم المتبادل والتعاون؛
- ١٠- تحث الدول الأعضاء على أن تقوم، فيما يتعلق بالقيود المفروضة على الطيران الليلي، باحترام مبدأ "النهج المتوازن" الخاص بالايكاو واتباعه في إجراءاتها التنظيمية بشأن إدارة ضوضاء الطائرات في المطارات؛
- ١١- تشجع الدول الأعضاء على المشاركة في مؤتمر حدث الايكاو للتفاوض بشأن الخدمات الجوية والإفادة منه؛
- ١٢- تطلب إلى المجلس أن يضع خلاصة وافية لسياسات وممارسات المنافسة السارية على الصعيدين الوطني أو الإقليمي؛

- ١٣- تطلب إلى المجلس أن يعد ويعتمد رؤية طويلة المدى لتحرير النقل الجوي الدولي، بما في ذلك بحث مسألة اتفاق دولي يتيح للدول تحرير دخول الأسواق، مع مراعاة التجارب السابقة والإنجازات التي حققتها الدول، بما في ذلك اتفاقات تحرير دخول الأسواق القائمة والمبرمة على المستويات الثنائية والإقليمية والمتعددة الأطراف، فضلاً عن مختلف الاقتراحات المقدمة خلال المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي (ATConf/6)؛
- ١٤- تطلب إلى المجلس أن يعدّ اتفاقاً دولياً محدداً للمساعدة على مواصلة تحرير خدمات الشحن الجوي، مع مراعاة ما قامت به الدول في السابق ووجهات نظرها بشأن الترتيبات المعمول بها حالياً، والاقتراحات المقدمة خلال المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي؛
- ١٥- 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 الأعضاء في الوقت المناسب بتطبيق تدابير مماثلة أو أخرى على نطاق أوسع؛
- ١٦- تطلب إلى المجلس أن يواصل إجراء الدراسة المقارنة والتحليلية لسياسات الدول الأعضاء وشركات الطيران ولأساليب عملها بخصوص الحقوق التجارية وأحكام اتفاقات الخطوط الجوية، وأن يخطر جميع الدول الأعضاء بأي تطورات جديدة في التعاون الدولي على تبادل الحقوق التجارية، ولا سيما بأي ترتيبات أكثر تحرراً؛
- ١٧- تطلب إلى المجلس أن يواظب على استعراض آلية المنظمة لوضع إرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي، وأن ينفّحها أو يحدّثها حسب الاقتضاء؛
- ١٨- تطلب إلى المجلس أن يستعرض بصفة دورية قواعد تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران بغرض تبسيط عملية التسجيل؛
- ١٩- تطلب إلى المجلس أن يعدّ في الأجل القريب مجموعة من المبادئ الأساسية الرفيعة المستوى غير المقيدة وغير الإلزامية بشأن حماية المستهلك، لاستخدامها كإرشادات سياسية، تحقق توازناً ملائماً بين حماية المستهلكين وقدرة قطاع الطيران على المنافسة وتراعي احتياجات الدول للمرونة، نظراً للخصائص الاجتماعية والسياسية والاقتصادية المختلفة للدول؛ وينبغي أن تكون هذه المبادئ الأساسية متسقة مع الموثيق السارية، ولا سيما مع اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، المعتمدة في مونتريال في ٢٨ مايو ١٩٩٩؛
- ٢٠- تطلب إلى الأمين العام أن يذكر الدول الأعضاء بأهمية المبادرة إلى تسجيل هذه الاتفاقات والترتيبات بدون تأخير، وأن يقدم إلى الدول الأعضاء ما تطلبه من المساعدة لتسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران الخاصة بها لدى المجلس؛
- ٢١- تطلب من رئيس المجلس والأمين العام أن يشجعا على الانضمام العالمي إلى الاتفاقيات والاتفاقات الدولية وتنفيذها، بما في ذلك اتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية واتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ وأن يحثا الدول الأعضاء على إبلاغ الأمانة العامة بمدى التزامها الانضمام إليها 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 توفير خدمات النقل الجوي على نحو منظم وموثوق يتسم بأهمية أساسية لتطوير اقتصاد الدول، ولا سيما النامية منها، بما في ذلك، 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 الخطوط الجوية الدولية والحصول منها على الفوائد المثلى؛

ولما كان تعيين الناقلين الجويين وترخيص دخول الأسواق يجب تحريرهما وفقا للونثيرة 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 ويتسم 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 تشجيعا متزايدا 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 الأعضاء 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 الأعضاء على الأخذ في الاعتبار أن المنافسة الشريفة هي مبدأ عام هام في تشغيل خدمات النقل الجوي؛

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

- ٤- تحث الدول الأعضاء على قبول تعيين أي شركة طيران والسماح لها بممارسة حقوق الطريق وغيرها من حقوق النقل الجوي لأي دولة أو دول، ولا سيما الدول النامية في نفس التجمع، وفقاً للأحكام والشروط التي يقبلها الأطراف، بما في ذلك اتفاقات النقل الجوي التي عقدها الأطراف المعنية؛
- ٥- تحث الدول الأعضاء 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؛
- ٦- تحث الدول الأعضاء 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؛
- ٧- تحث الدول الأعضاء على وضع قوانين وسياسات المنافسة التي تسري على النقل الجوي مع مراعاة السيادة الوطنية ومراعاة إرشادات الأيكاو بشأن المنافسة؛
- ٨- تحث الدول الأعضاء على تشجيع التعاون بين الهيئات المختصة الوطنية و/أو الإقليمية، بما في ذلك في سياق إقرار التحالفات وحالات الاندماج؛
- ٩- تدعو الدول الأعضاء التي لديها خبرة في مختلف أشكال التشغيل المشترك للخطوط الجوية الدولية إلى أن تقدم إلى المجلس بصفة مستمرة معلومات بخصوص خبرتها حتى تجمع المنظمة معلومات فيها فائدة للدول الأعضاء؛
- ١٠- تطلب إلى المجلس أن يباشر العمل بشأن وضع اتفاق دولي لتحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، مع مراعاة الشواغل المتعلقة بالسلامة والأمن، ومبدأ المعاملة بالمثل، وضرورة السماح بالتنكيف التدريجي والمرحلي مع الضمانات، وضرورة مراعاة التجارب الإقليمية، ومتطلبات مختلف القوانين المحلية للدول والآثار على جميع الجهات المعنية بما في ذلك القوى العاملة؛
- ١١- تطلب إلى المجلس أن يضع أدوات من قبيل منتدى لتبادل وجهات النظر بغية التعاون والحوار وتبادل المعلومات بين الدول الأعضاء من أجل تعزيز اتباع نهج أكثر توافقاً إزاء النقل الجوي الدولي؛
- ١٢- تطلب إلى المجلس مواصلة رصد التطورات في مجال المنافسة بالنسبة للنقل الجوي الدولي والعمل، كلما اقتضى الأمر ذلك، على تحديث ما يُصدره من سياسات وإرشادات بشأن المنافسة الشريفة؛
- ١٣- تطلب إلى المجلس أن يقدم، بناء على الطلب، كل مساعدة مجدية إلى الدول الأعضاء التي ترغب في الانضمام إلى التجمعات الاقتصادية الإقليمية أو شبه الإقليمية لتشغيل الخطوط الجوية الدولية؛
- ١٤- تطلب إلى المجلس أن يقدم المساعدة، بناء على الطلب، إلى الدول الأعضاء التي تبادر إلى إعداد هذه الترتيبات التعاونية للمشاركة المباشرة في ملكية وتشغيل الخطوط الجوية الدولية، أو إلى الدول الأعضاء التي تقوم شركات الطيران التابعة لها بوضع تلك الترتيبات، وأن يقوم المجلس على الفور بتوزيع المعلومات المتعلقة بتلك الترتيبات التعاونية على الدول.

القسم الثالث: 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 نظام الحجز الآلي لتتبعها الدول، ووضعت بندين نموذجين مرتبطين بذلك لتستخدمهما الدول حسب اختيارها في اتفاقاتها للخدمات الجوية؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تطلب إلى المجلس أن يرصد تطورات توزيع منتجات شركات الطيران والممارسات ذات الصلة بها، وأن ينشر على الدول الأعضاء المعلومات عن أهم التطورات؛
- ٢- وتطلب 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 تنفرد بهما الايكاو في مجال النقل الجوي الدولي؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تؤكد من جديد أن من الضروري أن تستطلع المنظمة الترتيبات التنظيمية المستقبلية وأن تضع التوصيات والمقترحات اللازمة للتصدي للتحديات التي تواجه النقل الجوي الدولي، استجابة للتغيرات الداخلية والخارجية التي تؤثر فيه؛
- ٢- تسلّم بأن تلك الترتيبات ينبغي أن تهيئ البيئة اللازمة لتطور النقل الجوي الدولي واستمرار ازدهاره على نحو يتسم بالانتظام والاستقرار والكفاءة والاقتصاد بدون تفويض السلامة والأمن، وضمان مصالح جميع الدول الأعضاء ومشاركتها الفعالة والمستدامة في النقل الجوي الدولي؛
- ٣- تؤكد من جديد على الدور القيادي للايكاو في وضع الإرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي؛
- ٤- تحث الدول الأعضاء التي تشارك في المفاوضات والاتفاقات والترتيبات التجارية التي تتعلق بالنقل الجوي الدولي على ما يلي:

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

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

- (ج) أن تراعي حقوقها والتزاماتها إزاء الدول الأعضاء لدى الايكاو غير الأعضاء في منظمة التجارة العالمية؛
- (د) أن تبحث بعناية في الآثار المترتبة على اقتراح إدراج أي خدمات أو أنشطة إضافية متعلقة بالنقل الجوي في الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات، آخذة بعين الاعتبار الخاص الارتباط الوثيق بين الجوانب الاقتصادية والبيئية وجوانب السلامة والأمن في النقل الجوي الدولي؛
- (هـ) أن تشجع على تحقيق الفهم التام لدور وصلاحيات الايكاو في وضع الإرشادات للتنظيم الاقتصادي، بما في ذلك تحرير النقل الجوي الدولي، وأن تنظر في إتباع هذه الإرشادات؛
- (و) أن تودع لدى الايكاو 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 ايلاء الاهتمام الواجب لما يلي:

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

٦- وتطلب إلى المجلس:

- (أ) أن يواصل الاضطلاع بدور قيادي عالمي في تسهيل وتنسيق عملية التحرير الاقتصادي مع ضمان السلامة والأمن وحماية البيئة في النقل الجوي الدولي؛
- (ب) أن يتابع بنشاط التطورات المستجدة في تجارة الخدمات والتي قد تؤثر على النقل الجوي الدولي، وإبلاغ الدول الأعضاء بها؛
- (ج) أن يشجع استمرار الاتصال والتعاون والتنسيق بصورة فعالة بين الايكاو 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 سيسترمان في إتاحة الفرص وإثارة التحديات والمسائل في مجال تنظيم النقل الجوي الدولي؛

ولما كانت المنظمة قد عالجت مسائل تنظيمية كثيرة وجمعت السياسات والمواد الإرشادية ذات الصلة؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحث الدول الأعضاء على أن تراعي، عند الاضطلاع بمهامها التنظيمية، السياسات والمواد الإرشادية التي أعدتها الايكاو بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي، مثل تلك الواردة في الوثيقة Doc 9587 الصادرة بعنوان السياسات والمواد الإرشادية عن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي؛
- ٢- تشجع الدول الأعضاء على أن تُدرج في القوانين والقواعد واللوائح الوطنية واتفاقات الخدمات الجوية المبادئ الأساسية لفرص التنافس المنصفة والعادلة وعدم التمييز والشفافية والتناسق والمطابقة والتعاون المنصوص عليها في الاتفاقية والمجسدة في سياسات الايكاو وإرشاداتها؛
- ٣- تطلب إلى المجلس أن يحرص على أن تكون هذه السياسات والإرشادات المرتبطة بالتنظيم الاقتصادي مواكبة للتطورات وحديثة ومستجيبة للأوضاع المتغيرة ولمتطلبات الدول؛
- ٤- تطلب إلى المجلس أن ينظر في الوسائل والسبل الإضافية التي تمكّن من تعزيز حالة سياساته الخاصة بالتنمية الاقتصادية المستدامة لنظام النقل الجوي.

المرفق (ب)

إحصاءات وبيانات الطيران

لما كان برنامج الايكاو للإحصاءات يمثل أساسا مستقلا وعالميا لغرض تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي وتنميته المستدامة؛

ولما كانت كل دولة عضو 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 الخطوط 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 يتعين على الايكاو أن تجمع البيانات من الدول عن الاستهلاك السنوي للوقود في مجال الطيران بغرض استخدام هذه البيانات لمواجهة التحديات الناشئة عن التنمية المستدامة للنقل الجوي، وأن ترصد وتُبلغ عن الآثار المحتملة المترتبة عن التدابير الاقتصادية المتصلة بالجوانب التشغيلية لخدمات الطيران الدولي والهياكل الأساسية ذات الصلة؛

وحيث إن تعيين جهات اتصال تعنى بإحصاءات الطيران في الدول سييسّر تقديم ما تطلبه الايكاو من إحصاءات وبيانات في الوقت المناسب؛

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

ولما كانت قاعدة البيانات الإحصائية المتكاملة التي أنشأتها الايكاو لحزن البيانات والتحقق منها تزود الدول الأعضاء وغيرها من المنتفعين بنظام مباشر يتسم بالكفاءة لاسترجاع البيانات الإحصائية؛

ولما كان عدد من الدول الأعضاء مستمرا في عدم تقديم الإحصاءات التي طلبها المجلس، أو أنه يقدمها غير كاملة؛

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

ولما كان دور الايكاو في تجهيز ونشر بيانات الطيران يتيح للدول استخدام هذه البيانات كأداء فعالة في النمو الآمن والمنظم لخدمات الطيران المدني الدولي التي تُدار بصورة ناجحة واقتصادية؛

ولما كانت الايكاو تواصل بذل جهودها كي تتسم العمليات التي تشمل بيانات الطيران بالفعالية والكفاءة من خلال وضع مجموعة من الأدوات الإلكترونية لتلبية الاحتياجات المتطورة للدول الأعضاء؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول الأعضاء على أن تعين جهات اتصال تُعنى بإحصاءات الطيران، وتبذل قصارى جهودها لتقديم الإحصاءات التي تطلبها الايكاو في حينها وبشكل الكتروني كلما أمكنها ذلك؛

٢- تحث الدول الأعضاء على استخدام الأدوات الإلكترونية المتاحة للاطلاع على بيانات الايكاو في مجال الطيران؛

٣- تشجع الدول الأعضاء على استخدام الأدوات الإلكترونية المتاحة عند تقديم بيانات الطيران إلى الايكاو؛

٤- تشجع الدول الأعضاء على المشاركة بفعالية في وضع الأدوات الإلكترونية من خلال تقديم الدعم وإبداء الملاحظات ومن خلال تقاسم المعارف والخبرات.

٥- تطلب إلى المجلس أن يدعو الخبراء الوطنيين في مختلف التخصصات المطلوبة حسب الاقتضاء ليدرّسوا بصفة منتظمة البيانات الإحصائية التي تجمعها الايكاو، وذلك لتلبية احتياجات المنظمة ودولها الأعضاء تلبية أكثر فاعلية، وليضعوا المقاييس الضرورية لرصد أداء المنظمة من حيث بلوغ أهدافها الاستراتيجية وتحسين اتساق الإحصاءات ومدى اكتمالها وموقوتية تقديمها من جانب الدول الأعضاء، وشكل ومحتوى التحليلات.

٦- وتطلب 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 الأعضاء بناء على طلبها لتحسين إحصاءات الطيران المدني وتحسين عملية إبلاغ المنظمة بها؛

(ج) أن يضع عملية تتيح تنسيق بيانات الطيران من مصادر مختلفة من أجل تسهيل توفير البيانات الدقيقة والموثوقة والمتسقة اللازمة لاتخاذ قرارات مستنيرة من جانب الدول؛

د) وأن يضع ويحتضن ويدير منهاجا يمكن أوساط الطيران من أن تتبادل وتعزز بياناتها وأدواتها الإلكترونية وفقا للمبادئ والأحكام الواردة في الاتفاقية وفي القرارات ذات الصلة الصادرة عن المنظمة.

المرفق (ج)

التوقعات والتخطيط والتحليل الاقتصادي

لما كانت استقلالية الايكاو في تتبع الاتجاهات وتطبيق التحليلات الاقتصادية يمثل أساسا ضروريا يوفر لتعزيز التخطيط والتنمية المستدامة للنقل الجوي الدولي؛

ولما كانت الدول الأعضاء تحتاج إلى توقعات 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 على ضوء أهدافها الاستراتيجية مع تركيز خاص على السلامة وسعة الملاحة الجوية ونجاعتها والأمن والتسهيلات والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي وحماية البيئة؛

ولما كانت المنظمة تحتاج إلى توقعات محددة والى الدعم الاقتصادي لأغراض التخطيط للمطارات ونظم الملاحة الجوية ولأغراض الرصد والتخطيط في مجال حماية البيئة؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تطلب إلى المجلس أن يقوم بإعداد وتحديث التوقعات بالاتجاهات والتطورات في المستقبل في مجال الطيران المدني، سواء كانت هذه التوقعات عامة أو محددة، على أن تشمل هذه التوقعات البيانات المحلية والإقليمية والعالمية، وأن يتيحها للدول الأعضاء، وأن يلبي الحاجة إلى البيانات في مجالات السلامة وسعة الملاحة الجوية ونجاعتها والأمن والتسهيلات والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي وحماية البيئة؛

٢- تطلب إلى المجلس أن يضع مجموعة وحيدة من التوقعات الطويلة الأجل للحركة الجوية، التي يمكن على أساسها وضع توقعات بمواصفات محددة أو بقدر أكبر من التفصيل وذلك خدمة لأغراض شتى منها تخطيط نظم الملاحة الجوية وتحليل المسائل البيئية؛

٣- تطلب إلى المجلس أن يعمل على وضع المنهجيات والإجراءات اللازمة لإعداد التوقعات، وتقييم الآثار الاقتصادية للتدابير الجديدة، وتحليل التكاليف والمنافع أو فعالية التكلفة، وإعداد سيناريوهات للعمل لتلبية احتياجات المنظمة والمجموعات الإقليمية لتخطيط الملاحة الجوية، أو هيئات تخطيط البيئة وكذلك، إذا اقتضى الأمر، الأنشطة الأخرى للمنظمة؛

٤- تطلب إلى المجلس أن يضع الترتيبات اللازمة لجمع وإعداد مواد عن أساليب التوقعات الجارية للأغراض المحددة في الفقرات ١ و ٢ و ٣ أعلاه، وأن يوزعها على الدول الأعضاء من آن إلى آخر لتكون بمثابة إرشادات لها في توقعاتها وتخطيطها وتحليلاتها الاقتصادية؛

٥- تطلب إلى المجلس رصد التطورات وإجراء دراسات بشأن المسائل الرئيسية ذات الأهمية العالمية وتقاسم تحليلاته مع الدول والمنظمات الدولية وقطاع الطيران.

المرفق (د)

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 المضمنة 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 تسري على الطيران المدني لا بكاملها ولا على أساس تكلفة محددة؛

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

ولما كانت مسألة الجبايات المتعلقة بانبعثات محركات الطائرات قد عولجت في قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٧ "البيان الموحد بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي"؛

ولما كان القرار الوارد في الوثيقة Doc 8632 يكتمل 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 الأعضاء على أن تطبق القرار الصادر عن المجلس حسبما ورد في الوثيقة Doc 8632 الصادرة بعنوان سياسات الايكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي، وذلك تقاديا لفرض ضرائب تمييزية على الطيران الدولي؛

٢- تحث الدول الأعضاء على تحاشي الازدواج الضريبي في مجال النقل الجوي؛

٣- تطلب إلى المجلس أن يكفل تحديث الإرشادات والمشورة الواردة في الوثيقة Doc 8632 وتأمين استجابتها لاحتياجات الدول الأعضاء، وأن يواصل تعزيز تطبيقها بمزيد من الصرامة.

المرفق (هـ)

خدمات المطارات والملاحة الجوية

القسم الأول: سياسة فرض الرسوم

لما كانت سياسات الايكاو المضمنة في الوثيقة Doc 8632 "سياسات الايكاو 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 تسري على الطيران المدني لا بكاملها ولا على أساس تكلفة محددة"؛

ولما كانت مسألة الجبايات المتعلقة بانبعثات محركات الطائرات والخيارات القائمة على آليات السوق قد عولجت على حدة في قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٧ "بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي (المرفق ح) - أثر الطيران على نوعية الهواء المحلي"، وفي قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ "بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ"؛

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 الأعضاء 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، وإلى الأساليب التي يمكن إتباعها لتحصيل تلك الإيرادات؛

ولما كان تطوير هياكل النقل الجوي الأساسية والخطة العالمية بشأن حزم التحسينات في منظومة الطيران يتطلب تبرير ضروري لتحليل الجدوى بما يكفل حشد الأموال والتمويل لدعم تنفيذها؛

ولما كان المجلس قد اعتمد الوثيقة Doc 9082 الصادرة بعنوان "سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية" حسب الاقتضاء ونشرها؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحث الدول الأعضاء على أن تكفل الاحترام التام للمادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو؛
- ٢- تحث الدول الأعضاء، 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 الأعضاء على أن تكفل استخدام رسوم خدمات المطارات والملاحة الجوية لتغطية التكاليف المرتبطة بتقديم التجهيزات والخدمات إلى الطيران المدني؛
- ٤- تحث الدول الأعضاء على بذل قصارى جهدها وفقاً للمادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو على نشر أي رسوم تفرضها الدولة الأعضاء أو تسمح بفرضها لقاء تقديم التجهيزات الملاحية وخدمات المطارات إلى طائرات أي دولة عضو أخرى، وعلى إبلاغ المنظمة بهذه الرسوم؛

٥- تشجع الدول الأعضاء على اعتماد مبادئ عدم التمييز، وتناسب التكاليف، والشفافية والتشاور، كما تنص على ذلك الوثيقة 9082 Doc، في تشريعاتها أو لوائحها أو سياساتها الوطنية وكذا في اتفاقات الخدمات الجوية، لضمان الامتثال من جانب المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية؛

٦- تشجع الدول الأعضاء على التحقق من تنفيذ سياسات الايكاو الحالية فيما يخص استرداد تكاليف التدابير والمهام الأمنية في المطارات ومن جانب مقدمي خدمات الملاحة الجوية، حسبما تم إقراره في الوثيقة 9082 Doc، وذلك كي تصبح رسوم الانتفاع الأمنية معقولة وفعالة من حيث التكلفة وتعزز التنسيق على المستوى العالمي؛

٧- تطلب إلى المجلس أن يضع إرشادات عن تمويل هياكل النقل الجوي ووظائف الأشراف المناسبة وتمويل منظومة النقل الجوي، بما في ذلك وضع آليات لدعم التحسينات التشغيلية كما هو مبين في وحدات حزم التحسينات في منظومة الطيران؛

٨- تطلب إلى المجلس أن يكفل تحديث سياساته وإرشاداته المتصلة بالتمويل والواردة في الوثيقة 9082 Doc وغيرها من الوثائق وتأمين استجابتها لاحتياجات الدول الأعضاء.

القسم الثاني: الاقتصاد والإدارة

لما كانت التكاليف العالمية لتقديم خدمات المطارات والملاحة الجوية تتزايد مع ازدياد أحجام الحركة الجوية؛

ولما كانت الدول الأعضاء تصب تركيزا متزايدا على تحسين كفاءة خدمات المطارات والملاحة الجوية وفعاليتها من حيث التكلفة؛

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 الأعضاء قد دعت المنظمة إلى تقديم المشورة والإرشادات الرامية إلى تشجيع الاسترداد المنصف لتكاليف خدمات المطارات والملاحة الجوية؛

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

ولما كان المجلس قد اعتمد إرشادات مؤقتة في مجال السياسة العامة بشأن توزيع تكاليف النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية لضمان معاملة منصفة لكل المستخدمين؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تذكر الدول الأعضاء بأنها هي وحدها المسؤولة عن الوفاء بالتزامات التي تعهدت بها بموجب المادة (٢٨) من اتفاقية شيكاغو إزاء خدمات المطارات والملاحة الجوية، بصرف النظر عن الهيئة أو الهيئات التي تشغل خدمات المطارات والملاحة الجوية المعنية؛

- ٢- تشجع الدول الأعضاء على النظر في إنشاء كيانات مستقلة لتشغيل المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية، مع مراعاة الاستدامة الاقتصادية ومصالح المستخدمين والأطراف المعنية الأخرى؛
- ٣- تحث الدول الأعضاء على الارتقاء بال نوعية في أداء خدمات الملاحة الجوية من خلال الإدارة الجيدة؛
- ٤- تحث الدول الأعضاء على التعاون الفعال من أجل استرداد تكاليف تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية المتعددة الجنسيات وأن تنتظر في إمكانية استخدام الإرشادات المؤقتة في مجال السياسة العامة التي وضعها المجلس بشأن توزيع تكاليف النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية؛
- ٥- تطلب إلى المجلس أن يواصل إعداد سياسات وإرشادات الايكاو بما يسهم في زيادة الكفاءة والجدوى الاقتصادية في تقديم وتشغيل خدمات المطارات والملاحة الجوية، ولا سيما إرساء الأساس السليم للتعاون بين مقدمي الخدمات والمنتهجين بها؛
- ٦- تطلب إلى المجلس أن يواصل تنقيح إرشادات الايكاو في مجال السياسة العامة بشأن توزيع تكاليف النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية وتنسيق الجوانب الفنية والقانونية والاقتصادية بما في ذلك تبادل التشغيل المشترك الفعال من حيث التكلفة؛
- ٧- تطلب إلى المجلس أن يروج لسياسات وإرشادات الايكاو بشأن رسوم الانتفاع، بما في ذلك تقديم المشورة التنظيمية والإدارية، بما يزيد الوعي والدراية بها لدى الدول والهيئات التجارية والمخصصة التي تقدم خدمات المطارات والملاحة الجوية؛
- ٨- تطلب إلى المجلس أن يواظب على دراسة الوضع الاقتصادي لخدمات المطارات والملاحة الجوية، وأن يقدم تقارير عنه إلى الدول الأعضاء على فترات ملائمة؛
- ٩- تحث الدول الأعضاء 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 (و)

اقتصاديات الناقلين الجويين

لما كان المنتفعون والمصالح السياحية ومصالح الطيران والمصالح التجارية ومنظماتها الدولية يبدون اهتماما متزايدا بمستوى تكاليف تشغيل الناقلين الدوليين وعائداتهم الملائمة من الإيرادات؛

ولما كانت الدول الأعضاء والمنظمات الدولية الأخرى تستخدم على نطاق واسع الدراسات الموضوعية التي تقوم بها الايكاو لتكاليف إيرادات النقل الجوي الدولي، وهي الدراسات التي شجعت على الحياد وأفضت إلى نظام أكثر إنصافا لتقاسم الإيرادات؛

ولما كانت الايكاو تحتاج إلى معرفة إيرادات الناقلين الجويين وتكاليفهم وبياناتهم التشغيلية التي تساعد 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 يحلل في هذه الدراسة تأثير اختلاف العمليات وأسعار المستلزمات على مستويات التكاليف وعلى تعريفات النقل الجوي؛
- ٢- وتحث الدول الأعضاء على أن تبذل قصارى جهدها للحصول بأسرع ما يمكن من الناقلين الجويين الدوليين التابعين لها على بيانات التكاليف والإيرادات والبيانات الأخرى التي تطلبها الايكاو.

المرفق (ز)

البريد الجوي

لما كانت الجمعية العمومية قد أعطت توجيهات سارية بخصوص نشاط الايكاو في مجال البريد الجوي العالمي؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحث الدول الأعضاء على أن تراعي الأثر الذي يقع على الطيران المدني الدولي كلما صيغت سياسات في مجال البريد الجوي الدولي، ولا سيما في اجتماعات الاتحاد البريدي العالمي؛
- ٢- تكلف الأمين العام بأن يزود الاتحاد البريدي العالمي بناء على طلبه، وعلى النحو المنصوص عليه في ترتيبات التعاون ذات الصلة بين الاتحاد البريدي العالمي والايكاو بالمعلومات الوقائية الجاهزة.

١٥-٣٨: البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران

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 ١٧-٣٧ 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 (ط) بالقرار رقم ١٧-٣٧، وعدلت ذلك البيان ليشمل القرارات الصادرة عن الدورة الثامنة 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 الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية؛

٢- تقرر أن تطلب إلى المجلس أن يعرض على نظر كل دورة من دوراتها العادية بياناً موحداً عن سياسات الايكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع؛

٣- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار رقم ٣٧-١٧.

المرفق (أ)

السياسة العامة

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

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

ولما كان 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 والايروسول والهلاميات على متن الطائرات لاستعمالها كعناصر في تكوين "جهاز متفجر ارتجالي"، أو التخريب أو محاولة التخريب باستخدام "جهاز متفجر ارتجالي" والاستيلاء غير المشروع على الطائرات، والهجوم على منشآت الطيران، بما في ذلك على المناطق المتاحة للجمهور وغير ذلك من أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني، تؤثر تأثيراً ضاراً وخطيراً 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 تذكر بأنّ القرارين ٢٧-١٢ و ٢٩-١٦ يظان ساريين؛

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

وتشير إلى قراري الجمعية العمومية ٣٣-١ و ٣٦-١٩ وتوصيات المؤتمر الوزاري رفيع المستوى لأمن الطيران، الذي عقد في فبراير ٢٠٠٢؛

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

وتشير إلى البيانات المشتركة التي اعتمدها مؤتمرات الايكاو الإقليمية بشأن أمن الطيران المعقودة في عامي ٢٠١١ و ٢٠١٢؛

وتشير إلى البيان المشترك الصادر عن المؤتمر بين الايكاو ومنظمة الجمارك العالمية بشأن تعزيز أمن الشحن الجوي والتسهيلات - التآزر من خلال التعاون، الذي انعقد في سنغافورة في يولييه ٢٠١٢.

وتشير إلى بيان المؤتمر الرفيع المستوى بشأن أمن الطيران الذي عقد في مونتريال في شهر سبتمبر ٢٠١٢ وإلى استنتاجات وتوصيات هذا المؤتمر؛

وتشير مع الرضا إلى تدابير المتخذة لتنفيذ استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران ومجالات التركيز الاستراتيجي السبعة المتعلقة بها، كما اعتمد ذلك المجلس في ٢٠١٠/٢/١٧، التي تقدم إطاراً لأنشطة الإيكاو في مجال أمن الطيران للفترتين الثلاثيتين ٢٠١١-٢٠١٦؛

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 ومحاولات أفعال التدخل غير المشروع التي تهدف إلى تدمير الطائرات المدنية في أثناء طيرانها ، 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 الأعضاء الاستمرار في معاملة أمن الطيران باعتباره أمراً يحظى بأعلى درجات الأولوية وينبغي توفير الموارد المناسبة له؛
- ٤- تناشد جميع الدول الأعضاء أن تؤكد تأييدها الحازم لسياسة الإيكاو الثابتة وذلك بتطبيق أكثر إجراءات الأمن فعالية سواء بشكل فردي أو بالتعاون فيما بينها للوقاية من أفعال التدخل غير المشروع ومعاينة المرتكبين والمخططين والراعين والممولين والمتأمرين في أي فعل من هذه الأفعال.
- ٥- تؤكد من جديد على مسؤولية الإيكاو في تسهيل الحل المنسق والموحد للمسائل التي قد تنشأ بين الدول الأعضاء في الأمور التي تؤثر في التشغيل الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي في العالم أجمع.
- ٦- تكلف المجلس بمواصلة عمله كأولوية عاجلة بالعلاقة إلى إجراءات منع أفعال التدخل غير المشروع، على أساس التوجيه الاستراتيجي المقدم في إطار استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران وتأمين أداء هذا العمل بأعلى درجة من الكفاءة والاستجابة.
- ٧- تعرب عن تقديرها للدول الأعضاء لما قدمته من اشتراكات طوعية في شكل موارد بشرية ومالية إلى استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران خلال الفترة الثلاثية ٢٠١١-٢٠١٣
- ٨- تحث جميع الدول الأعضاء على مواصلة دعم تمويل أنشطة المنظمة في مجال أمن الطيران خارج الأنشطة الممولة في إطار البرنامج العادي بواسطة استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران.

المرفق (ب)

المواثيق القانونية الدولية وسن 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)، فضلا عن اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها (مونتريال، ١٩٩١)، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي (بيجين، ٢٠١٠)، والبروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (بيجين، ٢٠١٠)، والاتفاقات الثنائية لقمع تلك الأفعال؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول الأعضاء التي لم تنضم بعد إلى الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات (طوكيو، ١٩٦٣) واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (لاهاي، ١٩٧٠) واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني (مونتريال، ١٩٧١)، وبروتوكول عام ١٩٨٨ المكمل لاتفاقية مونتريال واتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها (مونتريال، ١٩٩١)، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي (بيجين، ٢٠١٠)، والبروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (بيجين، ٢٠١٠)، تحثها على الانضمام إليها. قوائم 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، وتناشد الدول التي تصنع المتفجرات البلاستيكية أن تنفذ تدابير تمييز هذه المتفجرات بأسرع ما يمكنها؛

٣- تطلب من المجلس أن يوجه الأمين العام بالاستمرار في تذكير الدول بأهمية انضمامها أطرافاً في اتفاقيات طوكيو ولاهاي ومونتريال وبيجين وبروتوكول عام ١٩٨٨ المكمل لاتفاقية مونتريال، والبروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، 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 الأعضاء بإصدار القوانين الجنائية الوطنية التي تقضي بإنزال عقوبات مشددة على مرتكبي أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني يسهل كثيراً ردع تلك الأفعال؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تناشد الدول الأعضاء أن تولي اهتماما خاصا لاعتماد إجراءات وافية ضد الأشخاص الذين يقومون بارتكاب أو تخطيط أو رعاية أو تمويل أو تسهيل أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات وأفعال التخريب أو محاولة التخريب وغيرها من أفعال أو محاولات أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني، وأن تدرج على وجه الخصوص في تشريعاتها قواعد تقضي بإنزال عقوبات مشددة على هؤلاء الأشخاص؛

٢- تناشد الدول الأعضاء أن تتخذ إجراءات وافية لتسليم أو محاكمة الأشخاص الذين يرتكبون أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات أو أفعال التخريب أو محاولة التخريب وغيرها من أفعال أو محاولات 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.

المرفق (ج)

تنفيذ تدابير الأمن الفنية

لما كانت حماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع تتطلب من المنظمة ومن دولها الأعضاء ممارسة اليقظة المستمرة ووضع وتنفيذ إجراءات إيجابية للحماية؛

ولما كانت هناك حاجة واضحة 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 آليا تسمح بتعزيز الأمن من خلال تحسين الوثائق التي تثبت هوية المسافرين وأطقم الطيارين؛

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

ولما كان استعمال وثائق السفر المقروءة آليا والوسائل الأخرى لمعلومات الركاب يمكن استخدامه أيضا لأغراض أمنية، مما يضيف مستوى هاما إلى نظام الطيران المدني الدولي، بغية كشف الإرهابيين ومنع أفعال التدخل غير المشروع قبل عملية الصعود على متن الطائرة بوقت طويل؛

ولما كانت التهديدات لنظم الشحن الجوي والبريد ككل تتطلب نهجا عالميا في إعداد وتنفيذ متطلبات الأمن وأفضل الممارسات، بما في ذلك التعاون مع المنظمات الدولية المعنية مثل منظمة الجمارك العالمية واتحاد البريد العالمي والمنظمة البحرية الدولية؛

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

ولما كان تنفيذ إجراءات الأمن التي تتادي بها المنظمة يشكل 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؛

ولما كانت التجديدات في التكنولوجيا والعمليات لازمة لتحقيق أمن الطيران الفعال والكفؤ وتدابير التسهيلات، وفي تعريف مستقبل نظم التنقيش الأمني؛

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 وملائم 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، بالإضافة إلى التدابير التي يوصي بها المجلس؛

٤- تحث الدول الأعضاء 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 أمن الطيران الصادر عن الأيكاو (Doc 8973 - مقيد التوزيع) والمتاحة في موقع الأيكاو مقيد الدخول على الإنترنت؛

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

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

٧- تشجع الدول الأعضاء، طبقاً لقوانينها وأنظمتها وبرامجها لأمن الطيران الداخلية ووفقاً للقواعد والتوصيات الدولية القابلة للتطبيق وقدرة كل دولة، على النهوض بتنفيذ تدابير أمن الطيران بطريقة عملية للقيام بما يلي:

(أ) توسيع نطاق الآليات القائمة للتعاون بين الدول والصناعة، على النحو الملائم، لتبادل المعلومات والكشف المبكر عن التهديدات الأمنية لعمليات الطيران المدني؛

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

ج) الانتفاع بالتكنولوجيات الحديثة لكشف المواد الممنوعة ولمنع حمل مثل هذه المواد على متن الطائرات مع احترام خصوصية الأفراد وسلامتهم؛

د) تعريف تدابير الأمن القائمة على المخاطرة والمناسبة للتهديدات والمناسبة معها والفعالة والتي تتسم بالكفاءة والممكنة تشغيليا والمستدامة اقتصاديا وتشغيليا، وتأخذ في الاعتبار التأثير على الركاب والإتجار المشروع؛

هـ) معالجة الخطر المستمر الذي تشكله متفجرات السوائل والايروسول والهلاميات، بما في ذلك تنفيذ الحلول التكنولوجية اللازمة للرفع التدريجي عن القيود المفروضة على حمل السوائل والايروسول والهلاميات في أمتعة الركاب المحمولة يدويا؛

و) معالجة الرحلات التي تصل من الدول والتي يطبق فيها الكشف عن السوائل والايروسول والهلاميات بنفس طريقة معالجة الرحلات من الدول التي تطبق فيها القيود على السوائل والايروسول والهلاميات؛

ز) تعزيز الجهود في تأمين نظام أمن الشحن الجوي والبريد بواسطة ما يلي:

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

٢) تنفيذ قواعد الأمن القوية بشكل فعال؛

٣) اعتماد نهج كامل لسلسلة الإمداد في أمن الشحن الجوي والبريد؛

٤) إنشاء وتعزيز الإشراف ومراقبة الجودة على أمن الشحن الجوي والبريد؛

٥) الاشتراك في جهود تعاونية ثنائية ومتعددة الأطراف لتنسيق التدابير الرامية إلى تعزيز وانسجام أمن الشحن الجوي والبريد وتأمين سلسلة الإمداد العالمية الشحن الجوي؛

٦) المشاركة في أفضل الممارسات والدروس المكتسبة من الدول الأخرى لتعزيز المستوى الشامل لأمن الشحن الجوي والبريد؛

٧) تعزيز المبادرات لتكثيف بناء القدرات في أمن الشحن الجوي والبريد؛

ح) الاهتمام بالهشاشة الأمنية المحتملة لنظم الطائرات غير المأهولة لمنع التدخل غير المشروع.

٨- تتشاور الدول الأعضاء أن تنظر في آليات تبادل المعلومات التي تشمل استخدام المسؤولين عن الاتصال والمزيد من استخدام المعلومات المسبقة عن الركاب التي يقدمها الناقلون الجويون، لتقليل من الخطر على الركاب، مع ضمان حماية الخصوصية والحريات المدنية؛

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

١٠- تتشاور الدول الأعضاء أن تقوم، عند طلبها من دولة أخرى تطبيق تدابير أمنية لحماية طائرة تحلق فوق أراضيها، أن تراعي مراعاة تامة تدابير الأمن المطبقة بالفعل في الدول المطلوب منها الحماية؛ وأن تقوم، عند الاقتضاء، بالاعتراف بتلك التدابير كتدابير مساوية؛

١١- تحت الدول الأعضاء التي لم تبدأ بالفعل في إصدار جوازات سفر مقروءة آليا دون غيرها أن تبدأ ذلك وفقا للمواصفات المذكورة في الجزء الأول من الوثيقة Doc 9303؛

- ١٢- تطلب إلى المجلس أن يوجه الأمين العام بما يلي:
- (أ) أن يتأكد من أن أحكام الملحق السابع عشر والملحق التاسع: التسهيلات متوافقة ومكاملة 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 يستمر في تحقيق عمليات ومفاهيم الأمن الفعالة والابتكارية، من خلال الإدراك بأن رفع وقائع أمن الطيران الإقليمي ودون الإقليمي بناء على طلب الدول المعنية، بما في ذلك التعاون مع أصحاب المصلحة في الصناعة والشركات المصنعة للمعدات لتطوير الجيل القادم من عمليات الكشف على الركاب والبضائع؛
- (د) أن يواصل التعاون مع فريق خبراء أمن الطيران لمعالجة التهديدات الجديدة والقائمة ضد الطيران المدني وأن يضع الإجراءات الوقائية الملائمة التي تشمل التفتيش والمراقبة الأمنية للأشخاص بخلاف الركاب الذين يحق لهم الدخول إلى منشآت المطار المؤمنة، والكشف الفعال على الركاب والأمتعة والبضائع، وضوابط الأمن الملائمة على الشحن الجوي وسلسلة الإمداد، ومقدمي الخدمات، فضلا عن اختيار وتدريب الأشخاص الذين ينفذون ويطبّقون إجراءات الأمن؛
- (هـ) أن يعزز تطوير عمليات الاعتراف المتبادل بغرض مساعدة الدول على اتخاذ ترتيبات ذات نفع متبادل، بما في ذلك ترتيبات الأمن في موقع واحد، التي تعترف بتعادل إجراءات أمن الطيران فيها، حيث تحقق هذه نفس النتائج، والتي تستند إلى عملية تحقيق شاملة ومستمرة وتبادل فعال للمعلومات عن نظم أمن الطيران في كل منها؛
- (و) أن يواصل معالجة التهديدات والأخطار، بما في ذلك التهديدات الإلكترونية ضد الطيران المدني والأخطار التي تتعرض لها المناطق المتاحة للركاب في المطارات وأمن إدارة الحركة الجوية، بالتشاور مع فريق خبراء أمن الطيران؛
- ١٣- تطلب من المجلس أن يوجه 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 الأعضاء على معالجة التهديدات الجديدة والقائمة ضد الطيران المدني وعلى تنفيذ المواصفات والإجراءات المتعلقة بأمن الطيران المدني؛
- ١٤- تطلب من المجلس أن يبلغ الأمين العام وفريق خبراء أمن الطيران أن يضمنا الاستعراض الدوري والتحديث لبيان الايكاو العالمي الخاص بسياق المخاطر، الذي ينص على منهجية تقدير المخاطر لأمن الطيران التي يمكن أن تنتظر فيها الدول الأعضاء لاستخدامها في تطوير تقييماتها الوطنية للأخطار وإدراج التقييمات القائمة على الأخطار مع أي توصيات لاعتماد تدابير أمن الطيران الجديدة أو المعدلة في الملحق السابع عشر أو في أي وثيقة أخرى من وثائق الايكاو.
- ١٥- تطلب من المجلس أن يبلغ الأمين العام وفريق خبراء أمن الطيران ليضمنا مجالات الخبرة الملائمة في تقييم مخاطر أمن الطيران وفي إعداد القواعد والتوصيات الدولية، والمواصفات، والمواد الإرشادية والوسائل الأخرى لمعالجة مسائل أمن الطيران، بما في ذلك التنسيق مع فرق الخبراء الأخرى؛

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

المرفق (د)

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 والقائمة 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 واتفاقيات مونتريال وبيجين وبروتوكول عام ١٩٨٨ المكمل لاتفاقية مونتريال والبروتوكول التكميلي لعام ٢٠١٠ لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات؛
- ٣- توصي بأن تراعى الدول الاعتبارات المذكورة أعلاه عندما تضع السياسات وخطط الطوارئ للتصدي لأفعال التدخل غير المشروع؛
- ٤- تحث الدول الأعضاء 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 الأعضاء على التأكد من أن أي طائرة هبطت في إقليمها وهي خاضعة للاستيلاء غير المشروع ستظل محتجزة على الأرض، ما لم يصبح رحيلها ضرورة يملها الواجب الأعلى وهو حماية أرواح البشر؛
- ٦- تسلم بأهمية المشاورات بين الدولة التي هبطت فيها طائرة 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 الأعضاء 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 عضو 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 الأعضاء أن تواصل تقديم المساعدة في عمليات التحقيق في تلك الأفعال وفي القبض على المسؤولين عنها ومحاكمتهم؛

١٠- تناشد الدول الأعضاء 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 إلى الأيكاو بصورة مبكرة الدول المعنية بأفعال التدخل غير المشروع ينبغي أن تحتوي على معلومات شاملة وموثوقة عن هذه الأفعال وتشكل أساساً لتقييمها وتحليلها؛

ولما كانت قاعدة بيانات الإبلاغ عن أفعال التدخل غير المشروع على الموقع تشكل أداة فعالة للتسجيل بنشر المعلومات المرتبطة بوقائع أمن الطيران، ويمكن للدول الأعضاء أن تطلع عليها بسهولة من خلال بوابة الأيكاو المأمونة (<https://portal.icao.int>)؛

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 الجديدة ضد الطيران المدني؛
- ٣- تطلب من المجلس أن يوجه الأمين العام بأن يطلب من الدول المعنية، في خلال مدة معقولة من تاريخ حدوث كل واقعة محددة من وقائع التدخل غير المشروع، أن ترسل إلى المجلس وفقا لقانونها الوطني جميع المعلومات عن الواقعة، وبصفة خاصة المعلومات المتعلقة بتسليم الأشخاص أو الإجراءات القانونية الأخرى؛
- ٤- تطلب من المجلس أن يوجه 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 والقائمة.

المرفق (هـ)

برنامج الأيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران

لما كان برنامج الأيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران قد نجح في الوفاء بالتكليف الوارد في المرفق (هـ) من قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٧؛

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

ولما كانت الدول الأعضاء ملتزمة بالامتثال للملحق السابع عشر والأحكام المتعلقة بالأمن في الملحق التاسع؛

ولما كان إنشاء نظام فعال لمراقبة أمن الطيران من قبل الدول يدعم تنفيذ قواعد القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بأمن الطيران الدولي ويسهم في تحقيق هذا الهدف؛

وإذ تذكر بأن الدول الأعضاء هي التي تضطلع بالمسؤولية النهائية عن ضمان سلامة وأمن الطيران المدني؛

وتضع في اعتبارها أن البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران قد أثبت فاعليته في تحديد المخاوف الأمنية في مجال الطيران وفي تقديم توصيات لتدديدها وأن البرنامج يواصل التمتع بدعم الدول والعمل كعامل مساعد لمجهوداتها المستمرة الرامية إلى الوفاء بالتزاماتها الدولية في مجال أمن الطيران؛

وتسلم بأن تنفيذ الدول لخطط الإجراءات التصحيحية لمعالجة الثغرات التي كشفتها عمليات التدقيق وغيرها من أنشطة نهج الرصد المستمر في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران تنفيذا فعالا يعد عنصرا أساسيا وحاسما من عملية الرصد بغية تحقيق الهدف العام وهو تعزيز أمن الطيران العالمي؛

وتسلم بأهمية قدر محدود من الشفافية فيما يخص نتائج تدقيق الايكاو لأمن الطيران، مع إيجاد توازن بين حاجة الدول إلى أن تعي بالشواغل الأمنية العالقة والحاجة إلى الحفاظ على المعلومات الأمنية الحساسة بعيدا عن عامة الناس؛

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

وتسلم بأهمية وضع استراتيجية منسقة تيسيرا للمساعدة المقدمة إلى الدول اعتمادا على مجلس استعراض الرصد والمساعدة رفيع المستوى التابع للأمانة العامة؛

وتسلم بأن استمرار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران أساسي لتوفير الثقة المتبادلة في مستوى أمن الطيران بين الدول الأعضاء والتشجيع على التنفيذ الملائم لقواعد الأمن؛

وتذكر بأن الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية طلبت من المجلس أن يرفع تقريرا عن التنفيذ الشامل للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، لإجراء دراسة من أجل تقييم جدوى توسيع نطاق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران بعد انتهاء الدورة الثانية لعمليات التدقيق في عام ٢٠١٣؛

وتنظر في موافقة المجلس على تطبيق نهج الرصد المستمر على البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران بعد إتمام الدورة الثانية لعمليات التدقيق في عام ٢٠١٣؛

وتنظر في موافقة المجلس على خطة انتقالية إلى "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر" تشمل تنفيذ المنهجية الجديدة ابتداء من ٢٠١٥/١/١؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تلاحظ بارتياح أن الدورتين الأولى والثانية لعمليات التدقيق الجارية بموجب البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران قد ثبتت فاعليتها في تحديد المخاوف الأمنية في مجال الطيران وتقديم توصيات لحلها؛

- ٢- تعرب عن تقديرها للدول الأعضاء على تعاونها في عملية التدقيق وتوفير خبراء الأمن الذين ينبغي ترخيصهم كمدققين البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران ليعملوا كخبراء لفترات قصيرة الأجل للقيام بعمليات التدقيق، وكذلك خبراء لفترات طويلة للعمل كرؤساء أفرقة تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران؛
- ٣- تؤيد قرار المجلس بتوسيع نهج الرصد المستمر في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران في عام ٢٠١٥، بعد الإتمام الناجح للدورة الثانية لعمليات التدقيق في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران في عام ٢٠١٣ وفي فترة انتقالية؛
- ٤- تطلب من المجلس أن يشرف على أنشطة نهج الرصد المستمر في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران لدى رصده لمستويات تنفيذ الدول الفعلي للعناصر الحرجة في نظام مراقبة أمن الطيران والامتثال للقواعد والتوصيات الدولية للايكاو وتنفيذ خطط الإجراءات التصحيحية التي تقوم بها الدول؛
- ٥- تعتمد سياسة مستوي محدود من شفافية نتائج التدقيق الأمني لنهج الرصد المستمر في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، ولا سيما تلك المتصلة بالإبلاغ الفوري عن وجود شواغل أمنية هامة؛
- ٦- تحث جميع الدول الأعضاء على تقديم الدعم الكامل للايكاو عن طريق:
- (أ) قبول بعثات الرصد المستمر في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران في المواعيد التي تحددها المنظمة، بالتنسيق مع الدول المعنية؛
- (ب) تسهيل عمل أفرقة الرصد المستمر في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران؛
- (ج) إعداد وتقديم جميع الوثائق المطلوبة؛
- (د) إعداد وتقديم خطة إجراءات تصحيحية ملائمة إلى الايكاو لسد الثغرات المكتشفة من خلال التدقيق أنشطة نهج الرصد المستمر في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران؛
- ٧- تحث جميع الدول الأعضاء، على أن تتبادل بناء على الطلب، إذا كان ذلك ملائماً ومنتشياً مع سيادتها، نتائج عمليات التدقيق وغيرها من أنشطة نهج الرصد المستمر في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، وهي الأنشطة التي تجربها الايكاو والإجراءات التصحيحية التي تتخذها الدولة التي خضعت للتدقيق؛
- ٨- تطلب من المجلس أن يقدم إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية تقريراً عن التنفيذ العام للرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران.

المرفق (و)

دعم التنفيذ والتنمية من جانب الايكاو — برنامج أمن الطيران

لما كان تنفيذ التدابير الفنية لمنع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي يتطلب موارد مالية وتدريباً للأفراد؛ ولما كانت بعض البلدان، وخصوصاً البلدان النامية، تفتقر للقدرة على مراقبة أمن الطيران، ولا تزال تواجه صعوبات في تنفيذ التدابير الوقائية تنفيذاً تاماً رغم المساعدة المقدمة لها لأن مواردها المالية والفنية والمادية غير كافية؛ فإن الجمعية العمومية:

- ١- تكلف المجلس بأن يطلب إلى الأمين العام تسهيل وتنسيق المساعدة والدعم الفنيين للدول التي تحتاج إلى تحسين أمن الطيران من خلال إعداد إطار لبناء القدرات في نظام منسق وموجه وفعال لأمن الطيران الدولي؛

- ٢- تحث الدول الأعضاء على أن تسهم طوعا بالموارد المالية والعينية لزيادة نطاق وتأثير أنشطة الايكاو لتعزيز أمن الطيران؛
- ٣- تدعو الدول الأعضاء وأصحاب المصلحة المعنيين بالمساهمة أيضا في استمرار تطوير إطار الايكاو لبناء قدرات أمن الطيران الدولي.
- ٤- تدعو الدول المتقدمة إلى تقديم المساعدة إلى الدول 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؛
- ٥- تدعو الدول الأعضاء إلى أن تنتظر في طلب المساعدة من الايكاو والمنظمات الدولية الأخرى لتلبية احتياجاتها إلى المساعدة الفنية الناشئة عن الحاجة لحماية الطيران المدني الدولي؛
- ٦- تدعو الدول الأعضاء إلى الاستفادة من قدرة الايكاو على تقديم أو تسهيل أو تنسيق المساعدة العلاجية قصيرة الأجل والمساعدة طويلة الأجل لسد الثغرات في تنفيذها للقواعد والتوصيات الدولية في الملحقين السابع عشر والتاسع، وقدرة الايكاو على تحقيق الاستخدام الأفضل لنتائج تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران لتعريف وتوجيه أنشطة بناء القدرات في أمن الطيران من أجل منفعة الدول الأعضاء المحتاجة؛
- ٧- تكلف المجلس بأن يطلب من الأمين العام أن يقيم نوعية وفعالية مشاريع الايكاو للمساعدة؛
- ٨- تحث الدول الأعضاء وأصحاب المصلحة المعنيين على الدخول في اتفاقات شراكة لتنظيم وتوصيل أنشطة بناء القدرات، التي تشمل كل الأطراف المعنية وتتضمن التزامات يقدمها كل الأطراف؛
- ٩- تطلب من المجلس أن يوجه الأمين العام إلى إعداد وتحديث برنامج الايكاو للتدريب على الطيران المدني، والبرامج القياسية للتدريب في مجال الطيران المدني وورش أمن الطيران، وإلى تشجيع استخدام الوسائل التعليمية الإلكترونية في التدريب على أمن الطيران؛
- ١٠- تدعو الدول الأعضاء إلى المساهمة في وثائق التدريب بما يساعد مستقبلا على إعداد وتحديث برنامج الايكاو للتدريب على أمن الطيران، والمواد التدريبية في مجال الطيران وحلقات العمل بشأن أمن الطيران؛
- ١١- تطلب من المجلس أن يوجه الأمين العام إلى أن يشرف ويطور ويعزز ويواظب على إعادة تقييم شبكة مراكز التدريب على الطيران المدني للتأكد من مراعاة معايير التدريب وتحقيق مستويات التعاون السليمة؛
- ١٢- تحث الدول الأعضاء على استخدام مراكز الايكاو للتدريب على أمن الطيران لغرض التدريب الأمني؛
- ١٣- تحث الدول الأعضاء والمنظمات على أن تشارك في معلومات الايكاو عن برامج المساعدة وأنشطتها من أجل النهوض بالموارد والاستخدام الكفؤ والفعال لها؛
- ١٤- توجه المجلس إلى أن يطلب من الأمين العام تسهيل تنسيق برامج المساعدة وأنشطتها بجمع المعلومات عن هذه المبادرات؛

١٥- 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؛

ولما كان التركيز على نتائج الأمن والاعتراف بالتعادل وبأمن المحطة الواحدة واحتراماً لروح التعاون المعرّفة في الاتفاقات متعددة الأطراف و/أو الثنائية الخاصة بخدمات النقل الجوي، تعد مبادئ سياسية يمكن لتنفيذها أن يسهم كثيراً في استدامة أمن الطيران.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تدرك أن النجاح في إزالة الأخطار التي تهدد الطيران المدني لن يتسنى إلا من خلال تضافر جهود جميع المعنيين ومن خلال إقامة علاقات عمل وثيقة بين الهيئات الوطنية ومنظمي أمن الطيران في جميع الدول الأعضاء؛
- ٢- تحث جميع الدول الأعضاء على إدراج بند يتعلق بأمن الطيران في اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية، مع مراعاة البند النموذجي الذي 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 الأعضاء على أن تعتمد المبادئ الرئيسية التالية باعتبارها أساساً للتعاون الدولي لأمن الطيران، ولضمان التعاون الفعال في مجال أمن الطيران بين الدول والايكاو وغيرها من المنظمات الدولية الأخرى:

(أ) احترام روح التعاون المعرّفة في الاتفاقات الثنائية و/أو متعددة الأطراف للخدمات الجوية؛

(ب) الاعتراف بتدابير الأمن المكافئة؛

(ج) التركيز على نتائج الأمن؛

- ٤- تحث جميع الدول الأعضاء على أن تشترك في شبكة ضباط الاتصال لشؤون أمن الطيران التي أنشأتها الايكاو — إن لم تكن قد اشتركت فيها — والتي أنشئت للإبلاغ عن الأخطار المحدقة بعمليات النقل الجوي المدني بهدف توفير شبكة دولية لاتصالات أمن الطيران في داخل كل دولة، وأن تعزز من الاتساق والتعاون فيما بينها لضمان تبادل أفضل الممارسات من خلال وسائل AVSECPaedia.

٥- تحث المجلس على أن يطلب من الأمين العام النهوض بالمبادرات التي تسهل إنشاء منابر تكنولوجية لتبادل معلومات أمن الطيران بين الدول الأعضاء؛

٦- توصي المجلس بأن يواصل ما يلي:

(أ) جمع نتائج الخبرة التي اكتسبتها الدول من التعاون فيما بينها على منع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي؛

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

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

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

المرفق (ح)

التعاون الدولي والإقليمي في مجال أمن الطيران

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

إن الجمعية العمومية:

١- تدعو منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، والوكالة الدولية للطاقة الذرية، ومنظمة الشرطة الجنائية الدولية (الإنتربول)، والمنظمة البحرية الدولية (IMO) ومنظمة الأمن والتعاون في أوروبا (OSCE)، والمديرية التنفيذية للجنة مكافحة الإرهاب التابعة للأمم المتحدة (UNCTED)، وفرقة العمل المعنية بمكافحة الإرهاب التابعة للأمم المتحدة (UNCTIF)، ومكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة (UNODC)، والاتحاد البريدي العالمي، ومنظمة الجمارك العالمية (WCO)، والاتحاد الأوروبي، واللجنة الأوروبية للطيران المدني (أيكاك)، والاتحاد الدولي للنقل الجوي، والمجلس الدولي للمطارات، والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)، والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الجو والفضاء (ICCAIA)، واتحاد الأكسيرييس العالمي (GEA)، والاتحاد الدولي لرابطات نقل البضائع (FIATA)، والاتحاد الدولي للشحن الجوي (TIACA)، وغير ذلك من الجهات المعنية إلى مواصلة التعاون مع الايكاو 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 الأعضاء لتلك التدابير؛

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

إعلان أمن الطيران

إن الجمعية، إذ تقر بالحاجة إلى تعزيز مستوى أمن الطيران في العالم في ضوء محاولة التخريب التي تعرضت لها الرحلة رقم ٢٥٣ لشركة الطيران نورث ويست في ٢٥/١٢/٢٠٠٩، والتهديدات الأخرى التي تطال الطيران المدني؛ وإذ تدرك قيمة الإعلانات المشتركة بشأن أمن الطيران المدني المنبثقة عن المؤتمرات الإقليمية التي انعقدت بهدف توثيق عرى التعاون الدولي، تحت الدول الأعضاء على اتخاذ الإجراءات التالية لتعزيز التعاون الدولي للتصدي للتهديدات التي تواجه الطيران المدني:

- (١) تعزيز التطبيق الفعال للقواعد القياسية والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو والترويج لها، مع التركيز بوجه خاص على الملحق ١٧ — الأمن وإعداد استراتيجيات لمواجهة التهديدات الحالية والناشئة؛
- (٢) تعزيز إجراءات الكشف الأمني واستخدام التكنولوجيات العصرية للكشف عن المواد المحظورة ودعم البحث وتطوير تكنولوجيا الكشف عن المتفجرات والأسلحة والمواد المحظورة بهدف منع وقوع أفعال التدخل غير المشروع؛
- (٣) وضع تدابير أمنية جديدة لحماية مرافق المطارات وتحسين الأمن في أثناء الرحلات الجوية، إلى جانب التحسينات المناسبة في مجال التكنولوجيا والتدريب؛
- (٤) وضع وتنفيذ التدابير وأفضل الممارسات المعززة والمتسقة من أجل أمن الشحن الجوي، مع مراعاة الحاجة إلى حماية كامل سلسلة إمداد الشحن الجوي؛
- (٥) الترويج لوثائق السفر ذات المعالم الأمنية المعززة والتحقق من صحتها باستخدام سجل الايكاو للمفاتيح العامة (PKD) مع الاستعانة بالمعلومات البيومترية، والالتزام بالإبلاغ، بصورة منتظمة، عن جوازات السفر المفقودة والمسروقة إلى قاعدة بيانات الإنترنت الخاصة بوثائق السفر المفقودة والمسروقة؛
- (٦) تحسين قدرة الدول الأعضاء على تصحيح أوجه القصور التي حددها البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP) من خلال تعزيز مستوى الشفافية المقترنة بنتائج عمليات تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، والتصدي لأوجه القصور تلك من خلال تعميم نتائج عمليات التدقيق وزيادة استخدامها لتناول مسألة بناء القدرات وجهود المساعدة الفنية؛
- (٧) تقديم المساعدة الفنية إلى الدول التي تحتاج إليها، بما في ذلك التمويل وبناء القدرات ونقل التكنولوجيا من أجل التصدي بفاعلية لتهديدات أمن الطيران المدني، بالتعاون مع الدول الأخرى والمنظمات الدولية والشركاء في الصناعة؛
- (٨) الترويج للاستخدام المتزايد لآليات التعاون بين الدول الأعضاء وأيضاً مع قطاع الطيران المدني، بغية تبادل ونشر المعلومات للكشف المبكر عن التهديدات الأمنية المحدقة بالطيران المدني، بما في ذلك، تجميع المعلومات المسبقة عن الركاب وبيانات سجل أسماء الركاب وإرسالها كعنصر للكشف الأمني مع ضمان حماية خصوصية الركاب والحريات المدنية؛

٩) تبادل أفضل الممارسات والمعلومات في طائفة من المجالات الأساسية مثل تقنيات الكشف الأمني والتفتيش، بما في ذلك تقييم تكنولوجيا الكشف الأمني المتقدمة للكشف عن الأسلحة والمتفجرات، وأمن الوثائق والكشف عن الوثائق المزورة ورصد التصرفات المشبوهة وتحاليل مركزة للركاب والكشف الأمني على العاملين في المطارات وإجراء دراسة شاملة للأوراق الثبوتية الخاصة بهم والأمن على متن الطائرة.

٣٨-١٦: البيان الموحد لسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة فيما يخص التسهيلات

لما كان الملحق التاسع — التسهيلات قد وُضع للتركيز على التزامات الدول الأعضاء بموجب المواد (٢٢) و(٢٣) و(٢٤) من الاتفاقية، ولتوحيد الإجراءات اللازمة للوفاء بالشروط القانونية المشار إليها في المواد (١٠) و(١٣) و(١٤) و(٢٩) و(٣٥).

ولما كان تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع أساسياً لتيسير التصريح للطائرات وتخليص الركاب وأمتعتهم والبضائع والبريد ومواجهة التحديات التي تطرحها مراقبة الحدود وإجراءات المطارات بغية الحفاظ على كفاءة عمليات النقل الجوي.

ولما كان من الحيوي أن تواصل الدول الأعضاء تحقيق أكبر قدر من الكفاءة والأمن في عمليات الخلوص هذه.

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن مرفقات هذا القرار المذكورة أدناه تشكل البيان الموحد لسياسات الايكاو المستمرة في مجال التسهيلات، كما كانت تلك السياسات قائمة عند اختتام الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية:

المرفق (أ) — إعداد وتنفيذ أحكام التسهيلات

المرفق (ب) — الإجراءات الوطنية والدولية الهادفة إلى ضمان أمن وسلامة أنشطة تحديد هوية الركاب وعمليات مراقبة الحدود

المرفق (ج) — الإجراءات الوطنية والدولية والتعاون في مسائل التسهيلات

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

٣- تعلن أن هذا القرار يحل محلّ القرار ٣٧-٢٠ (المرفق (د) - التسهيلات).

المرفق (أ)

إعداد وتنفيذ أحكام التسهيلات

ولما كانت اتفاقية حقوق الأشخاص المعوقين وبروتوكولها الاختياري، التي اعتمدها الجمعية العامة للأمم المتحدة في شهر ديسمبر ٢٠٠٦ قد دخلت حيز النفاذ يوم ٣ مايو ٢٠٠٨.

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 الركاب والمنتفعين الآخرين قد أثبت فاعليته وفائدته.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحت الدول الأعضاء على إيلاء عناية خاصة لزيادة جهودها من أجل تطبيق القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع.
- ٢- تحت الدول الأعضاء على أن تولي، في تنفيذ الأحكام ذات الصلة في الملحق التاسع، العناية الواجبة للوثيقة Doc 9984 — دليل بشأن إتاحة وسائل النقل الجوي للأشخاص ذوي الإعاقة؛
- ٣- تطلب إلى المجلس أن يكفل تحديث الملحق التاسع — التسهيلات بحيث يفي بالمتطلبات المعاصرة للدول الأعضاء فيما يتعلق بإدارة مراقبة الحدود والبضائع والركاب، والتطورات التكنولوجية ذات الصلة بهذه الإدارة، وتيسير الشحن ومعالجة الأحداث الصحية وغيرها من الأحداث المعرّقة للطيران والتصدي لها والقصر غير المصحوبين.
- ٤- تطلب إلى المجلس أن يتأكد من أن المواد الإرشادية ذات الصلة مواكبة للتطورات ومستجيبة لاحتياجات الدول الأعضاء؛
- ٥- تطلب إلى المجلس أن يكفل التوافق والتكامل بين أحكام الملحق التاسع — التسهيلات والملحق السابع عشر — الأمن.
- ٦- تطلب إلى المجلس أن يقوم بتحديث الوثيقة رقم Doc 9636 الصادرة بعنوان الإرشادات الدولية لإرشاد الأشخاص في مباني المطارات والموانئ البحرية، من أجل ضمان وفائها باحتياجات الدول الأعضاء.

المرفق (ب)

الإجراءات الوطنية والدولية الهادفة إلى ضمان أمن وسلامة أنشطة تحديد هوية الركاب وعمليات مراقبة الحدود

لما كانت الدول تسلم بأهمية التعرف على هوية الركاب وإدارة مراقبة الحدود في أمن وتسهيل الطيران؛ ولما كانت الدول تسلم بأن القدرة على التعرف على الأشخاص بذاتهم أمر يتطلب توخي نهج أكثر شمولاً وتنسيقاً يربط بين العناصر الخمسة المترابطة التالية في مجال تحديد هوية الركاب وإدارة مراقبة الحدود ضمن شبكة متكاملة:

- (أ) الوثائق الأساسية والأدوات والعمليات اللازمة لضمان التثبيت الصحيح من الهوية؛
- (ب) تصميم وصنع وثائق سفر موحدة ومقروءة آلياً، بما فيها جوازات السفر الإلكترونية، المطابقة لمواصفات الايكاو؛

ج) الإجراءات والبروتوكولات الخاصة بإصدار الوثائق من قبل السلطات المختصة إلى الأشخاص المصرح لهم، والضوابط للتصدي لحالات السرقة والتلاعب والفقْدان؛

د) نظم وأدوات التفتيش من أجل ضمان كفاءة وأمن عملية قراءة وثائق السفر المقروءة آلياً والتحقق منها على الحدود، بما في ذلك استخدام دليل المفاتيح العامة للايكاو؛

هـ) تطبيقات قابلة للتشغيل البيئي توفر ربطاً مناسباً للتوقيت ومضموناً وموثوقاً لوثائق السفر المقروءة آلياً وأصحابها بالبيانات المتاحة وذات الصلة في سياق عمليات التفتيش؛

ولما كانت الدول تحتاج إلى قدرات لتحديد هوية الأشخاص، وأدوات وآليات للثبوت من هوية الركاب؛

ولما كانت استراتيجية برنامج الايكاو لتحديد هوية الركاب توفر إطاراً عاماً لتحقيق أقصى المنافع من وثائق السفر ومراقبة الحدود وذلك عبر الجمع بين عناصر إدارة شؤون الهوية، وبالبناء على نجاح برنامج الايكاو لوثائق السفر المقروءة آلياً؛

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

ولما كانت الثقة الدولية في سلامة كل جواز لها أهمية فائقة في تشغيل نظام السفر الدولي.

ولما كان أمن عملية التعرف على الركاب وعمليات مراقبة الحدود تعتمد على نظام متين لإدارة شؤون الهوية وعلى سلامة عملية إصدار وثائق السفر.

ولما كانت الدول الأعضاء في الأمم المتحدة قد قررت - بموجب "الاستراتيجية العالمية لمكافحة الإرهاب" التي أصدرتها في ٢٠٠٦/٩/٨ - أن تزيد من جهودها وتعاونها على جميع المستويات، حسب الاقتضاء، لتحسين أمن إنتاج وإصدار وثائق الهوية والسفر ولتحول دون تزويرها ومنع هذا التزوير.

ولما كان القرار ١٣٧٣ الذي اعتمده مجلس الأمن بالأمم المتحدة في ٢٨ سبتمبر ٢٠٠١ ينص على أن تمنع الدول كافة تنقل الإرهابيين أو المجموعات الإرهابية من خلال مراقبة فعالة على الحدود وعلى إصدار وثائق الهوية ووثائق السفر، ومن خلال تدابير لمنع تزيف هذه الوثائق وتزويرها أو استخدامها بطرق احتيالية.

ولما كان من المطلوب تعزيز وتكثيف التعاون بين الدول لمكافحة ومنع تزوير وثائق الهوية ووثائق السفر.

ولما كان نطاق تركيز الجرائم على المستوى العالمي يتحول بشكل متزايد من تزوير وثائق السفر إلى التزوير في شؤون الهوية.

ولما كانت الايكاو قد وضعت دليل المفاتيح العامة لفحص وتدقيق والمصادقة على جوازات السفر المقروءة آلياً المعززة بالقياسات البيولوجية (الجوازات الإلكترونية)، بما يعزز أمن هذه الجوازات وسلامة عمليات مراقبة الحدود؛

ولما كانت الدول الأعضاء تطلب من برامج الايكاو المساعدة الفنية والمساعدة على بناء القدرات من أجل تعزيز برامجها في مجال تحديد هوية الركاب ومراقبة الحدود؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحث الدول على العمل، من خلال برامجها في مجال وثائق السفر ومراقبة الحدود، على تحديد هوية الأفراد بذاتهم وذلك من أجل تعظيم فوائد الأمن والتسهيلات، بما في ذلك منع أفعال التدخل غير المشروع وغيرها من التهديدات التي يواجهها الطيران المدني؛
- ٢- تحث الدول الأعضاء على أن تكثف جهودها من أجل وضع وتنفيذ نظام متين في مجال إدارة شؤون الهوية ومن أجل المحافظة على أمن وسلامة عملية إصدار وثائق السفر؛
- ٣- تطلب إلى المجلس أن يكلف الأمين العامة بتنفيذ استراتيجية برنامج الايكاو بشأن تحديد هوية الركاب وذلك من أجل مساعدة الدول الأعضاء على تحديد هوية الأفراد بذاتهم، وتعزيز أمن وسلامة وثائقها الخاصة بالسفر وعمليات مراقبة الحدود لديها؛
- ٤- تطلب إلى الدول الأعضاء أن تكثف جهودها للمحافظة على أمن وسلامة هوية المسافرين وعمليات مراقبة الحدود لديها وعلى أن تساعد بعضها بعضاً في هذه المسائل؛
- ٥- تطلب إلى الدول الأعضاء التي لم تصدر بعد جوازات السفر المقروءة آلياً طبقاً للمواصفات الواردة في الجزء الأول من الوثيقة رقم Doc 9303 أن تبادر إلى إصدارها.
- ٦- تحث الدول الأعضاء أن تكفل انتهاء صلاحية الجوازات غير المقروءة آلياً قبل ٢٤ نوفمبر ٢٠١٥.
- ٧- تحث الدول الأعضاء التي تحتاج إلى المساعدة في وضع نظم فعالة وناجعة للتعرف على هوية المسافرين ومراقبة حدودها على الاتصال بالايكاو دون تأخير.
- ٨- تطلب إلى المجلس أن يكفل أن المواصفات والمواد الإرشادية الواردة في الوثيقة 9303 Doc، ووثائق السفر المقروءة آلياً، تظل مواكبة للتطورات في ضوء التقدم التكنولوجي، وأن يواصل استكشاف الحلول التكنولوجية التي تهدف إلى تعزيز الأمن وتسهيل عمليات مراقبة الحدود؛
- ٩- تطلب إلى المجلس أن يواصل العمل على زيادة تعزيز أمن وسلامة هوية المسافرين وعمليات مراقبة الحدود، ووضع مواد إرشادية لمساعدة الدول الأعضاء على العمل نحو تحقيق هذه الأهداف.
- ١٠- تحث المجلس على استكشاف سبل تكثيف أنشطة المساعدة والدعم في بناء القدرات للدول الأعضاء في مجالي تحديد هوية المسافرين ومناطق مراقبة الحدود، بما في ذلك قيام الايكاو بدور ريادي في المجتمع الدولي لتسهيل وتنسيق هذه المساعدة؛
- ١١- تحث جميع الدول على الانضمام إلى دليل المفاتيح العامة للايكاو، وتحث كل الدول التي تستلم الجوازات أن تتحقق من التوقيعات الرقمية الخاصة بالجوازات الإلكترونية.
- ١٢- تحث الدول الأعضاء التي لا تقدم بشكل منتظم وموقوت بيانات عن جوازات السفر الضائعة والمسروقة إلى الانتربول لإيداعها في قاعدة البيانات المؤتمتة للبحث عن وثائق السفر الضائعة أو المسروقة، على القيام بتقديم تلك البيانات.

المرفق (ج)

الإجراءات الوطنية والدولية والتعاون على مسائل التسهيلات

لما كانت الحاجة تقضي بأن تتخذ الدول الأعضاء إجراءات مستمرة لتحسين فعالية وكفاءة عمليات تشكيلات المراقبة. ولما كان إنشاء لجان وطنية للتسهيلات وتشغيلها بفعالية يمثل وسيلة ناجحة لإدخال التحسينات اللازمة. ولما كان التعاون على مسائل التسهيلات بين الدول الأعضاء ومع مختلف الأطراف الوطنية والدولية التي تهمها شؤون التسهيلات قد عاد بالنفع على جميع المعنيين. وحيث أن هذا التعاون قد أصبح حيويًا بعد تعدد النظم غير الموحدة لتبادل المعلومات عن الركاب مما أثر سلبياً على جدوى صناعة النقل الجوي.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحث الدول الأعضاء على أن تنشئ لجاناً وطنية للتسهيلات وأن تستعين بها، وأن تعتمد سياسات للتعاون الإقليمي مع الدول المجاورة.
- ٢- تطلب إلى المجلس أن يضع ما يلزم من مواد إرشادية بشأن إعداد برامج و/أو لجان وطنية في مجال التسهيلات، عند الاقتضاء، بوصفها بنوداً مكّمة لأحكام الملحق التاسع؛
- ٣- تحث الدول الأعضاء على المشاركة في برامج التسهيلات الإقليمية وشبه الإقليمية للمنظمات الدولية الحكومية الأخرى المعنية بالطيران.
- ٤- تحث الدول الأعضاء 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) إيجاد الحلول المناسبة للمشاكل اليومية في مجال التسهيلات.

ب) المبادرة إلى تنفيذ إجراءات المتابعة الضرورية.

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

٦- 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.

٧- تحث الدول الأعضاء على والمشغلين الجويين ومشغلي المطارات على أن يواصلوا التعاون على نحو مكثف بشأن ما يلي:

أ) تحديد مشاكل التسهيلات وحلها.

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

٨- تحث الدول الأعضاء على أن تدعو المشغلين الدوليين واتحاداتهم إلى المشاركة إلى أقصى حد ممكن في النظم الإلكترونية لتبادل البيانات، وذلك لتحقيق أعلى مستويات الكفاءة في خدمة الركاب والبضائع في المطارات الدولية.

٩- تحث الدول الأعضاء على أن تكفل، لدى استخدامها نظمها الخاصة بتبادل البيانات الإلكترونية، أن اشتراطاتها فيما يتصل بالبيانات عن الركاب تتماشى مع المعايير الدولية التي أقرتها وكالات الأمم المتحدة ذات الصلة لهذا الغرض.

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

١١- تحث الدول الأعضاء على إقامة الحوار والتعاون بين الهيئات الوطنية والإقليمية ذات الصلة بالتسهيلات والأمن.

٣٨-١٧: بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي

لما كانت الجمعية العمومية قد قررت، بموجب قرارها ٣٧-١٨، أن تواصل في كل دورة من دوراتها العادية اعتماد البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة،

ولما كان القرار ٣٧-١٨، يتكون من نص تمهيدي وعدد من المرفقات بخصوص موضوعات محددة ولكن مترابطة،

وبالنظر إلى الحاجة إلى التعبير عن التطورات التي استجبت منذ الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية في مجال ضجيج وانبعاثات محركات الطائرات.

وبالنظر إلى الحاجة إلى إدراج سياسة محددة للايكاو لمعالجة تأثير الطيران على المناخ العالمي (القرار ٣٨-١٨: بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ)، والشاغل المتزايد بشأن الطيران وتغير المناخ كجزء من سياسات وممارسات الايكاو المتعلقة بحماية البيئة.

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن مرفقات هذا القرار المذكورة أدناه، مع القرار ٣٨-١٨: بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ، تشكل البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة، حسبما كانت هذه السياسات قائمة عند اختتام الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية:

- المرفق (أ) — لمحة عامة
- المرفق (ب) — وضع القواعد والتوصيات والإجراءات و/أو الإرشادات بشأن نوعية البيئة
- المرفق (ج) — السياسات والبرامج المبنية على "النهج المتوازن" للسيطرة على ضجيج الطائرات
- المرفق (د) — سحب الطائرات النفاثة دون الصوتية التي يتجاوز ضجيجها المستويات المنصوص عليها في المجلد الأول من الملحق السادس عشر
- المرفق (هـ) — فرض القيود التشغيلية المحلية للحد من الضجيج في المطارات
- المرفق (و) — تخطيط وإدارة استخدام الأراضي
- المرفق (ز) — الطائرات الأسرع من الصوت - مشكلة الفرقة الصوتية
- المرفق (ح) — أثر الطيران على نوعية الهواء المحلي
- ٢- تطلب إلى المجلس أن يعرض على نظر كل دورة عادية تعقدها الجمعية العمومية سياسات وممارسات الايكاو في مجال حماية البيئة لتستعرضها.
- ٣- تعلن أن هذا القرار مع القرار ٣٨-١٨: بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — تغيير المناخ، يحل محل القرارين ٣٧-١٨ و ٣٧-١٩.

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 وإبقاء الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبه..."، وأن المادة الرابعة والأربعين من تلك الاتفاقية تنص على أنه ينبغي للمنظمة "العمل على تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية 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 والإجراءات التشغيلية الأكثر كفاءة، والاستخدام الملائم لآليات تخطيط المطارات، وتخطيط وإدارة واستخدام الأراضي، والتدابير القائمة على آليات السوق.

ولما كان جميع الدول الأعضاء لدى الايكاو قد وافقت على الاستمرار في متابعة جميع مسائل الطيران المتعلقة بالبيئة والحفاظ كذلك على المبادرة في وضع إرشادات سياسية بشأن هذه المسائل وعدم ترك مثل هذه المبادرات لمنظمات أخرى. ولما كانت منظمات دولية أخرى تؤكد على أهمية السياسات البيئية التي تؤثر على النقل الجوي.

ولما كان النمو المستدام للطيران مهماً للنمو والتنمية الاقتصادية 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 الأعضاء السياسة الخاصة بها.

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

١- تعلن 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 الأعضاء عن تحقيق أقصى درجة من التوافق بين التطور الآمن والمنظم للطيران المدني من ناحية ونوعية البيئة من ناحية أخرى. وعند اضطلاع الايكاو ودولها الأعضاء بمسئولياتها، فإنها سوف تسعى للقيام بما يلي:

(أ) الحد أو خفض من عدد المتأثرين بضجيج 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 بزمام المبادرة في إعداد إرشادات للسياسة بشأن هذه المسائل تعترف بخطورة التحديات التي يواجهها القطاع.

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

٤- تطلب إلى المجلس إبقاء وتحديث المعرفة بمسألة الترابط والتبادل المتعلقة بالتدابير المؤدية إلى التخفيف من تأثير الطيران على البيئة بغية اتخاذ القرارات على النحو الأمثل.

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 الوقع والاتجاهات في الحاضر والمستقبل لضجيج الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات، على عمل لجنة حماية البيئة، وعن سياسة الايكاو وموادها الإرشادية في مجال البيئة بطريقة ملائمة، مثلاً من خلال تقديم التقارير المنتظمة والحلقات الدراسية، بما في ذلك من خلال التنسيق مع المكاتب الإقليمية للايكاو.
- ٧- تدعو الدول إلى أن تواصل تقديم دعمها للنشط لأنشطة الايكاو المتعلقة بالبيئة، وتحث الدول الأعضاء على دعم الأنشطة غير المتوقعة في الميزانية عن طريق تقديم مستوى معقول من المساهمات الطوعية.
- ٨- تدعو الدول والمنظمات الدولية إلى تقديم المعلومات والبيانات العلمية اللازمة لتمكين الايكاو 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- تحث الدول على الامتناع عن اتخاذ تدابير في مجال البيئة من شأنها أن تؤثر سلباً على التطور المنتظم والمستدام للطيران المدني الدولي.

المرفق (ب)

وضع القواعد والتوصيات والإجراءات و/أو الإرشادات بشأن نوعية البيئة

لما كانت مشكلة ضجيج الطائرات في المناطق المجاورة لمطارات كثيرة في العالم مازالت تثير القلق العام وتحد من تطوير البنية الأساسية للمطارات، تتطلب اتخاذ إجراءات ملائمة بشأنها.

ولما كان المجتمع العلمي يحسن فهم أوجه عدم التأكد المرتبطة بتأثير انبعاثات الطائرات على البيئة على كل من المستويين المحلي والعالمي، يظل هذا التأثير مصدراً للقلق ويقضي اتخاذ إجراءات ملائمة.

وإقراراً بأن ثمة أوجه ترابط متعلقة بالتصميم والتكنولوجيا وعمليات الطائرات عند معالجة الشواغل المتصلة بالضجيج ونوعية الهواء المحلي وتغير المناخ.

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

ولما كان المجلس قد اعتمد المجلد الأول من الملحق السادس عشر بعنوان: ضجيج الطائرات، الذي يشتمل على قواعد ترخيص مستويات ضجيج الطائرات دون الصوتية (باستثناء الطائرات قصيرة الإقلاع والهبوط والطائرات عمودية الإقلاع والهبوط)، وأخطر الدول الأعضاء بذلك.

ولما كان المجلس قد اعتمد المجلد الثاني من الملحق السادس عشر بعنوان: انبعاثات محركات الطائرات، الذي يشتمل على قواعد بشأن الانبعاثات لترخيص محركات الطائرات الجديدة، وأخطر الدول الأعضاء بذلك.

وحيث أن المجلس قد شرع في الأعمال المتعلقة بوضع شروط ترخيص انبعاثات الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة؛ وترحباً بالاتفاق الذي توصلت إليه لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بشأن شروط الترخيص لقواعد قياسية عالمية بشأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطائرات.

ولما كانت الإرشادات السياسية من الايكاو بشأن تدابير معالجة الشواغل البيئية المتعلقة بضجيج الطائرات وانبعاثات محركاتها قد تم تطويرها وتعديلها ونشرها.

ولما كان المجلس قد اعتمد أهداف تكنولوجية متوسطة وطويلة الأجل لخفض الضجيج وأكاسيد النيتروجين وأهداف تكنولوجية وتشغيلية لخفض حرق الطائرات للوقود.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- ترحب بالفوائد المستمرة للقاعدة القياسية الجديدة الأكثر صرامة بخصوص ضجيج الطائرات لإدراجها في الفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر والتي دخلت حيز النفاذ في ٢٠٠٦/١/١؛
- ٢- ترحب بنظر المجلس في يونيو ٢٠١٣، في القاعدة القياسية الجديدة الأكثر صرامة بشأن الضجيج التي من المقرر تطبيقها في ٢٠١٧/١٢/٣١ أو بعد هذا التاريخ، وفي ٢٠٢٠/١٢/٣١ أو بعد هذا التاريخ بالنسبة للطائرات التي يقل وزنها عن ٥٥ طناً؛
- ٣- ترحب بنظر المجلس، في يونيو ٢٠١٣، في القاعدة القياسية الجديدة بشأن الضجيج التي من المقرر تطبيقها اعتباراً من ٢٠١٨/١/١ أو بعد هذا التاريخ على الطائرات التي تعمل بمراوح قلابية؛
- ٤- ترحب بالخطة التي وافق عليها المجلس في يونيو ٢٠١٣ لمواصلة وضع قاعدة قياسية لثاني أكسيد الكربون للطائرات ووضعها في صيغتها النهائية بحلول سنة ٢٠١٦؛
- ٥- تطلب إلى المجلس أن يواصل بنشاط وضع القاعدة والتوصيات والإجراءات و/أو الإرشادات التي تعالج تأثير الطيران على البيئة، وذلك بمساعدة وتعاون هيئات المنظمة الأخرى والمنظمات الدولية الأخرى؛
- ٦- ترحب باعتماد المجلس في يونيو ٢٠١٣ الأهداف التكنولوجية متوسطة وطويلة الأجل لخفض ضجيج الطائرات والأهداف التكنولوجية والتشغيلية للحد من استهلاك الطائرات للوقود؛
- ٧- تطلب إلى المجلس ضمان مواصلة لجنة حماية البيئة في مجال الطيران لبرنامج عملها في مجال الضجيج والانبعاثات على وجه السرعة، من أجل وضع الحلول الملائمة بأسرع ما يمكن، وإتاحة الموارد اللازمة لتحقيق ذلك؛
- ٨- تحث الدول الأعضاء من أقاليم العالم غير الممثلة بالشكل الكافي حالياً في لجنة حماية البيئة في مجال الطيران على أن تشارك في أعمال تلك اللجنة؛
- ٩- 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؛
- ١٠- تحث الدول الأعضاء على أن تتبع، حسب ما هو ملائم، الأحكام التي وضعتها الإيكاو عملاً بالفقرة (٥) من منطوق هذا المرفق؛
- ١١- تطلب إلى المجلس أن يواصل العمل في وضع سيناريوهات واستخدامها لتقييم تأثير انبعاثات الطيران على البيئة في المستقبل والتعاون مع المنظمات الدولية الأخرى في هذا المجال؛

المرفق (ج)

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

لما كان أحد أهداف الايكاو هو التشجيع على التوصل الى 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 ضجيج الطائرات يمكن أن يعيق دور الطيران المدني في التنمية الاقتصادية.

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

ولما كانت 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 إلى تحقيق مفهوم "النهج المتوازن" لخفض ضجيج الطائرات ووضع إرشادات بشأن كيفية تنفيذ الدول لهذا النهج.

ولما كان النهج المتوازن للتعامل مع الضجيج الذي وضعته الايكاو يتكون من تحديد مشكلة الضجيج في المطار ثم تحليل مختلف التدابير المتاحة لخفض الضجيج عن طريق استكشاف أربعة عناصر رئيسية هي: خفض الضجيج عند المصدر، وتخطيط وإدارة استخدام الأراضي، والإجراءات التشغيلية لتقليل الضجيج، وفرض القيود التشغيلية، بهدف معالجة مشكلة الضجيج بأقصى فعالية من حيث التكلفة.

ولما كان تقييم الوقع الحاضر والمستقبلي لضجيج الطائرات يعد أداة أساسية لتضع الايكاو ودولها الأعضاء السياسات العامة. ولما كانت عملية تنفيذ عناصر النهج المتوازن والمفاضلة بينها أمر في يد الدول الأعضاء، وكل دولة هي التي تتحمل في نهاية الأمر مسؤولية وضع الحلول الملائمة لمشكلات الضجيج في مطاراتها، على أساس سياسات وقواعد الايكاو.

ولما كانت الإرشادات التي أعدتها الايكاو لمساعدة الدول على تنفيذ النهج المتوازن [إرشادات عن النهج المتوازن للسيطرة على ضجيج الطائرات (Doc 9829)] قد تم تحديثها فيما بعد.

وإدراكا لضرورة مواصلة حلول مشكلات الضجيج مع الخصائص المحددة للمطارات المعنية، مما يستدعي إتباع نهج يختلف من مطار إلى آخر، وإمكانية تطبيق حلول مماثلة على مشكلات الضجيج المتماثلة في المطارات.

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

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

وإدراكا لأن بعض الدول قد يكون قد وضع سياسات أوسع للسيطرة على الضجيج.

وبالنظر إلى أن التحسينات التي أنجزتها مطارات كثيرة في مجال الضجيج بالاستعاضة عن الطائرات المستوفية لشروط الفصل الثاني (الطائرات التي استوفت قواعد ترخيص الضجيج، الواردة في الفصل الثاني من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، ولكن ضجيجها يتجاوز مستويات الضجيج المنصوص عليها في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر) بطائرات أقل ضجيجاً، هي تحسينات تستحق الحماية لاستمرار النمو في المستقبل، ولا ينبغي النيل منها بالتعديلات العمرانية العشوائية حول المطارات.

فإن الجمعية العمومية:

١- تناشد جميع الدول الأعضاء في الايكاو، والمنظمات الدولية، أن تعترف بالدور القيادي للايكاو في معالجة مشكلات ضجيج الطائرات؛

٢- تحث الدول على ما يلي:

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

ب) وضع إجراءات شفاقة للنظر في تدابير تخفيف الضجيج، أو الإشراف على تنفيذ هذه الإجراءات، بما في ذلك:

١) تقدير حجم مشكلة الضجيج في المطار المعني، اعتمادا 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 خفض الضجيج عند المصدر أو خفضها بأي وسيلة أخرى. مع مراعاة أوجه الترابط مع الشواغل البيئية الأخرى؛

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

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

د) وعدم 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 القيام بما يلي:

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

ب) ضمان أن يتوافق تطبيق أي تدابير لخفض الضجيج 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 بالتخفيف من حدة مشكلة ضجيج الطائرات في الطيران المدني الدولي؛

٦- تطلب إلى المجلس القيام بما يلي:

أ) إجراء تقييم متواصل لتطور أثر ضجيج الطائرات؛

ب) ضمان تحديث الإرشادات عن النهج المتوازن الواردة في الوثيقة Doc 9829 وجعلها مستجيبة لحاجات الدول؛

ج) تعزيز استخدام النهج المتوازن، من خلال عقد حلقات عمل، على سبيل المثال؛

٧- وتناشد الدول تقديم الدعم المناسب لأعمال الايكاو على وضع الإرشادات وأي أعمال إضافية بشأن المنهجيات وتقييم تأثير التدابير أو فعاليتها ضمن إطار النهج المتوازن، حسب الاقتضاء.

المرفق (د)

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

لما كانت قواعد ترخيص مستويات ضجيج 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 الضجيج، من العمليات الدولية في جميع مطارات الدولة الواحدة أو الأكثر.

ولما كانت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران قد خلصت إلى أن السحب العام لطائرات الفصل الثالث من قبل جميع البلدان التي فرضت قيودا تشغيلية على عمليات طائرات الفصل الثاني، أمر لا يمكن تأييده على أساس التكاليف والمنافع، ونفذت أعمالاً أدت إلى التوصية بقاعدة قياسية جديدة لترخيص الضجيج في المجلد الأول من الملحق السادس عشر على أساس عدم وجوب النظر في سحب جديد للطائرات.

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

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

- أ) ما إذا كان الاستنفاد الطبيعي لأجل الأساطيل الراهنة من هذه الطائرات سيوفر الحماية الضرورية من الضجيج 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 محدثة لمشكلات الضجيج أو أعلنت أنها محدثة لمشكلات الضجيج، وعلى الفترات الزمنية التي تسبب الضجيج فيها إزعاجا أكبر؛
- د) ما يترتب على فرض القيود من آثار على الدول المعنية الأخرى، واستشارة هذه الدول، وإشعارها بنواياها قبل تنفيذها بزمان معقول؛

٢- تحت الدول التي تقرر، بالرغم من الاعتبارات المذكورة في الفقرة الأولى من منطوق هذا القرار أعلاه، سحب الطائرات التي تمتثل لقواعد ترخيص الضجيج المنصوص عليها في الفصل الثاني من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، ولكن ضجيجها يتجاوز المستويات المنصوص عليها في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر على أن تقوم بما يلي:

- أ) أن تحدد القيود بحيث يمكن سحب طائرات الفصل الثاني التابعة لأي مشغل جوي والتي تطير حاليا إلى أقاليمها، سحباً تدريجياً على مدى فترة من الزمن لا تقل عن سبع سنوات؛
- ب) ألا تقرض، قبل انتهاء الفترة المذكورة أعلاه، قيوداً على عمليات أي طائرات قبل مرور ٢٥ سنة على تاريخ إصدار أول شهادة صلاحية لها للطيران؛
- ج) ألا تقرض، قبل انتهاء الفترة المذكورة، قيوداً على عمليات أي طائرات عريضة الجسم موجودة حالياً، أو أي طائرات مزودة بمحركات تكون نسبة التجاوز الجانبي فيها أعلى من ٢ إلى ١؛
- د) أن تبلغ الايكاو 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 الضجيج على المجتمعات المحلية حول المطارات، وذلك بدون فرض معاناة اقتصادية شديدة على مشغلي الطائرات.
- ب) إقامة الاعتبار لمشكلات المشغلين التابعين للبلدان النامية فيما يخص الطائرات المستوفية لشروط الفصل الثاني والمسجلة فيها حالياً، والتي لا يمكن تبديلها قبل نهاية فترة سحب الطائرات، بشرط تقديم ما يثبت وجود طلب شراء أو عقد استئجار للاستعاضة عن هذه الطائرات بطائرات مستوفية لشروط الفصل الثالث، وبشرط قبول أول تاريخ لتسليم الطائرات.

٤- تحت الدول على ألا تقرض تدابير لسحب الطائرات التي تمتثل، بموجب شهادة الضجيج الأصلية أو المجددة، لقواعد ترخيص الضجيج المنصوص عليها في الفصل الثالث أو الفصل الرابع أو أي فصل حديث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر.

٥- تحت الدول على ألا تقرض أي قيود تشغيلية على الطائرات المستوفية لشروط الفصل الثالث، ما لم يكن ذلك جزءاً من النهج المتوازن الذي وضعته الايكاو للسيطرة على الضجيج 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 الضجيج في المطارات

لما كانت قواعد ترخيص ضجيج الطائرات النفاثة دون الصوتية مقررة في المجلد الأول من الملحق السادس عشر. ولما كان تعريف القيد التشغيلي في أي مطار، لأغراض هذا المرفق، على أنه إجراء بشأن الضجيج يحد أو يقلل من استخدام الطائرة لذلك المطار.

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

ولما كان من المتوقع أن تحدث تخفيضات أخرى في الضجيج عند المصدر نتيجة اعتماد قواعد قياسية جديدة في المجلد الأول من الملحق السادس عشر ومن خلال أعمال تكنولوجيا تخفيض الضجيج بالأسطول.

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

ولما كان تطبيق سحب الطائرات التي تمتثل لقواعد ترخيص الضجيج الواردة في الفصل الثاني بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر ويتجاوز ضجيجها 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 لضجيج 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 ضجيج الطائرات خلال العقدين المقبلين، وقد بدأت بعض الدول تنظر تبعا لذلك في فرض قيود تشغيلية على بعض الطائرات الممتثلة لقواعد الترخيص الواردة في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر.

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

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

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

وتسليما منها بأن الايكاو لا تلزم الدول بفرض قيود تشغيلية على طائرات الفصل الثالث.

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

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

فإن الجمعية العمومية:

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

٢- تحث الدول على عدم فرض أي قيود تشغيلية في أي مطار على الطائرات التي تمتثل لأحكام الفصل الثالث بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر قبل ما يلي:

أ) الانتهاء من سحب الطائرات التي يتجاوز ضجيجها المستويات المقررة في الفصل الثالث بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر في المطار المعني.

ب) إجراء تقييم كامل لجميع التدابير الأخرى المتاحة لمعالجة مشكلة الضجيج في المطار المعني وفقاً للنهج المتوازن المبين في المرفق (ج).

٣- تحث الدول التي تسمح، رغم الاعتبارات المذكورة في الفقرة ٢ من المنطوق أعلاه، بفرض قيود في أي مطار على عمليات الطائرات التي تمتثل لأحكام الفصل الثالث بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر بموجب شهادة الضجيج الأصلية أو المجددة، على ما يلي:

أ) الاستناد في فرض هذه القيود على أداء الطائرة من حيث الضجيج حسبما تبين من إجراءات الترخيص التي أجريت وفقاً للمجلد الأول من الملحق السادس عشر؛

ب) إعداد هذه القيود بحيث تتناسب مع مشكلة الضجيج في المطار المعني وفقاً للنهج المتوازن؛

ج) الاقتصار على القيود الجزئية حسب الإمكان بدلاً من سحب الطائرات تماماً من المطار؛

د) مراعاة العواقب الممكنة على خطوط النقل الجوي التي لا يوجد لها بدائل مناسبة (مثل الخطوط طويلة المدى)؛

هـ) مراعاة الظروف الخاصة لمشغلي الطائرات الذين ينتمون إلى البلدان النامية، لتجنيبهم الصعوبات التي لا داعي لها، وذلك عن طريق منحهم إعفاءات؛

و) فرض هذه القيود تدريجياً، مع مرور الزمن حسب الإمكان، بهدف مراعاة الآثار الاقتصادية على مشغلي الطائرات المعنية؛

ز) إعطاء مشغلي الطائرات إخطاراً مسبقاً بمدة معقولة؛

ح) مراعاة الآثار الاقتصادية والبيئية على الطيران المدني؛

ط) إبلاغ الايكاو والدول المعنية الأخرى بجميع القيود المفروضة؛

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

المرفق (و)

تخطيط وإدارة استخدام الأراضي

لما كان تخطيط وإدارة استخدام الأراضي يشكلان عنصرا من أربعة عناصر رئيسية في النهج المتوازن للسيطرة على الضجيج. ولما كان عدد الأشخاص المتأثرين بضجيج الطائرات يتوقف على الطريقة التي يتم بها تخطيط وإدارة استخدام الأراضي المحيطة بالمطارات، ولا سيما مدى السيطرة على التنمية السكنية والأنشطة الأخرى الحساسة للضجيج.

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 تمتثل لقواعد ترخيص الضجيج الواردة في الفصل الثاني من المجلد الأول من الملحق السادس عشر ويتجاوز ضجيجها المستويات الواردة في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر قد نجح في خفض نطاقات الضجيج حول مطارات كثيرة يتعرض فيها الناس لمستويات ضجيج غير مقبولة، وفي خفض العدد الإجمالي للسكان المعرضين للضجيج.

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

وإقراراً بأن القاعدة القياسية الجديدة التي أدرجت في الفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر قد زادت الفرص أمام مشغلي الطائرات للاستعاضة عن طائراتهم بطائرات أقل ضجيج.

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

وبالنظر إلى أن الإرشادات بشأن التخطيط المناسب لاستخدام الأراضي وتدابير خفض الضجيج قد وردت في الجزء الثاني من دليل تخطيط المطارات (Doc 9184) — استخدام الأراضي والقيود البيئية، الذي يحتاج إلى تنقيح من أجل تضمينه الأحكام اللازمة لمراعاة الآثار المترتبة عن الانبعاثات؛

فإن الجمعية العمومية:

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

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

٣- تحث الدول على ما يلي إذا كانت الفرصة لا تزال سائحة لتقليل مشكلات ضجيج الطائرات بالتدابير الوقائية:

(أ) إنشاء المطارات الجديدة في أماكن ملائمة، مثل الأماكن البعيدة عن المناطق الحساسة للضجيج؛

(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 الضجيج 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 الفهم عند القراءة بشأن عمليات الطائرات وآثارها البيئية على المجتمعات المحلية القريبة من المطارات؛

٤- وتطلب من المجلس ما يلي:

أ) أن يضمن تحديث الإرشادات المتعلقة باستخدام الأراضي والواردة في الوثيقة رقم *Doc 9184* وجعلها ملببة لاحتياجات الدول؛

ب) وأن ينظر في الخطوات التي يمكن اتخاذها لتعزيز إدارة استخدام الأراضي، ولا سيما في أجزاء العالم التي قد تتوفر فيها الفرصة لتلافي مشكلات ضجيج 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 وبلاستعانة بالأجهزة الملائمة، بأن يستعرض الملاحق والوثائق الأخرى ذات الصلة، للتأكد من أنها تراعي المشاكل التي قد يثيرها لعامة الناس تشغيل الطائرات الأسرع من الصوت، وأن يتخذ الإجراءات اللازمة، خاصة فيما يتعلق بالفرقة الصوتية، للتوصل إلى اتفاق دولي لقياس الفرقعة الصوتية، وتعريف المصطلحات من الناحية الكمية أو الوصفية لعبارة "الأوضاع غير المقبولة لعامة الناس" ووضع الحدود المناظرة.

٣- تدعو الدول التي تقوم بإنتاج الطائرات الأسرع من الصوت إلى تزويد الايكاو في الوقت المناسب باقتراحات حول طريقة الالتزام بالمواصفات التي تقرها 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 أدلة هذا الأثر من انبعاثات أكاسيد النيتروجين والمواد الجسيمية من محركات الطائرات على السطح المحلي ونوعية الهواء الإقليمي أصبحت الآن أكثر إقناعاً.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

وتلاحظ أن مجلس الايكاو قد أعد دليلاً إرشادياً لنوعية هواء المطارات تم تحديثه في وقت لاحق.

فإن الجمعية العمومية:

١- تطلب من المجلس أن يرصد ما تسببه انبعاثات الطيران من المواد الجسيمية وأكاسيد النتروجين والغازات الأخرى ويطور معرفته بها، بالتعاون مع المنظمات الدولية المختصة الأخرى مثل منظمة الصحة العالمية، من آثار على رفاة البشرية وصحتهم وأن ينشر المعلومات في هذا الصدد؛

٢- تطلب من المجلس مواصلة عمله على وضع قواعد قياسية ممكنة التنفيذ فنياً ومفيدة بيئياً ومعقولة اقتصادياً للمضي في خفض تأثير تلوث الهواء المحلي من الطائرات؛

٣- تطلب من المجلس أن يواصل وضع شروط لترخيص انبعاثات المواد الجسيمية غير المتطايرة مع مواصلة رصد التقدم في الفهم العلمي والفني للمكونات المتطايرة وغير المتطايرة لانبعاثات المواد الجسيمية؛

٤- تشجع الدول الأعضاء على اتخاذ ما يلزم من إجراءات للمساعدة على وضع شروط ترخيص الانبعاثات من الجسيمات غير المتطايرة؛

٥- تطلب من المجلس أن يكفل المراعاة الواجبة لأوجه الترابط بين التدابير لخفض ضجيج الطائرات وانبعاثات محركاتها التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي وكذلك على المناخ العالمي؛

٦- تطلب من المجلس مواصلة عمله على وضع أهداف تكنولوجية وتشغيلية طويلة الأجل فيما يتعلق بالمسائل البيئية للطيران، بما في ذلك انبعاثات أكاسيد النتروجين من الطائرات؛

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

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

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

١٠- 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؛

١١- ترحب بوضع الإرشادات بشأن رسوم الانبعاثات المتعلقة بنوعية الهواء المحلي وتطلب من المجلس أن يواصل تحديث هذه الإرشادات وتحت الدول الأعضاء على تداول المعلومات عن تنفيذ مثل هذه الرسوم؛

١٢- وتحت الدول الأعضاء على ضمان أعلى مستوى عملي من التوافق وان تراعي على النحو الواجب سياسات الايكاو وإرشاداتها بشأن رسوم الانبعاثات المتعلقة بنوعية الهواء المحلي.

٣٨-١٨: بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ

لما كانت الايكاو والدول الأعضاء فيها تدرك الأهمية البالغة للاضطلاع بدور قيادي مستمر للطيران المدني الدولي في مجال الحد من انبعاثاته التي تسهم في تغير المناخ العالمي؛

وإذ تؤكد من جديد على الدور الحيوي الذي يضطلع به الطيران الدولي في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية على المستوى العالمي والحاجة الى تأمين استمرار نمو الطيران الدولي بطريقة مستدامة؛

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

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

ولما كانت تدرك أن انبعاثات الطيران الدولي، والتي تسهم حاليا بنسبة تقل عن ٢٪ من إجمالي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في العالم، من المتوقع أن تزيد نتيجة لنمو القطاع المطرد؛

ولما كان التقرير الخاص الذي صدر في عام ١٩٩٩ عن الطيران والغلاف الجوي العالمي، والذي أعده، بناء على طلب من الايكاو، فريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ (IPCC)، بالتعاون مع فريق خبراء التقييم العلمي لبروتوكول مونتريال عن المواد المستنفدة لطبقة الأوزون، يتضمن تقييما شاملا لتأثير الطيران على الغلاف الجوي؛

ولما كان فريق الخبراء الحكومي الدولي قد سلم في تقريره الخاص بأن آثار بعض أنواع الانبعاثات المتأتية من الطائرات مفهومة جيدا، فقد كشف أن آثار بعضها الآخر غير مفهومة، وحدد عددا من المجالات الرئيسية التي تتسم بعدم اليقين العلمي مما يحد من القدرة على توقع الآثار الكاملة للطيران على المناخ والأوزون؛

ولما كانت الايكاو قد طلبت من فريق الخبراء الحكومي الدولي أن يدرج تحدينا للاستنتاجات الرئيسية للتقرير الخاص في تقرير التقييم الرابع الذي أصدره في عام ٢٠٠٧ وتقرير التقييم الخامس الذي سيصدر في عام ٢٠١٤؛

وإذ تشير الى الرأي العلمي القائل بأن الزيادة في متوسط درجة الحرارة في العالم فوق المستويات السابقة لعصر النهضة الصناعية ينبغي ألا تتجاوز درجتين مؤبنتين؛

وإذ تقر أيضا بالمبادئ والأحكام الخاصة بالمسؤوليات المشتركة لكن المتباينة وقدرات كل دولة، على أن تتولى الدول المتقدمة الريادة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وبروتوكول كيوتو؛

وإذ تقر بمبادئ عدم التمييز وبالفرص المتكافئة والمنصفة لتنمية الطيران الدولي، المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو؛

وإذ تسلّم بأن هذا القرار لا يشكل سابقة أو يستتبع نتائج المفاوضات في اطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية وبروتوكول كيوتو، كما أنه لا يمثل مواقف الأطراف في تلك الاتفاقية وذلك البروتوكول؛

وإذ تسلم بأنه من غير المرجح أن يؤدي الهدف الطموح المتمثل في زيادة كفاءة الوقود بنسبة ٢٪ سنوياً إلى تحقيق الخفض بالمستوى اللازم لاستقرار حصة الطيران المطلقة من الانبعاثات المتسببة في تغير المناخ وتقليصها لاحقاً، وبأنه يتعين النظر في أهداف أكثر طموحاً لرسم مسار مستدام للطيران؛

وإذ تشير إلى أن النهوض بالنمو المستدام للطيران يستلزم اتباع نهج شامل يتمثل في تطوير التكنولوجيا ووضع القواعد القياسية وتحديد التدابير التشغيلية والقائمة على السوق لخفض الانبعاثات؛

وإقراراً منها بالتقدم التكنولوجي الكبير الذي تم إحرازه في قطاع الطيران، حيث الطائرات المصنعة اليوم تزيد كفاءتها في استهلاك الوقود لكل كيلومتر لكل راكب بنحو ٨٠ في المائة عما كانت عليه في ستينيات القرن الماضي؛

وإذ ترحب بالاتفاق الذي توصلت إليه لجنة حماية البيئة في مجال الطيران التابعة للإيكاو (CAEP) بشأن متطلبات الترخيص للطائرات بمعيار عالمي لانبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون؛

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

وإذ ترحب باعتماد استراتيجية حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs) خلال مؤتمر الإيكاو الثاني عشر للملاحة الجوية الذي عقد في شهر نوفمبر ٢٠١٢.

وإذ تشير إلى أن قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ قد طلب إلى المجلس أن يضطلع، بدعم من الدول الأعضاء، بأعمال بغية إعداد إطار عالمي للتدابير القائمة على السوق في مجال الطيران الدولي، بما في ذلك زيادة تفصيل المبادئ التوجيهية الواردة في الملحق بهذا القرار، كي تنظر فيها الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الثامنة والثلاثين؛

وإقراراً منها بأهمية تقادي كثرة أساليب تصميم وتنفيذ إطار وخطط التدابير القائمة على آليات السوق؛

وإذ تشير إلى قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ قد طلب إلى المجلس استكشاف جدوى إعداد خطة عالمية للتدابير القائمة على السوق، من أجل التصدي إلى الانبعاثات الصادرة عن الطيران الدولي؛

وإذ تلاحظ القرار الذي اتخذته المجلس في ٢٠١٢/١١/٩ وأقرّ فيه بأنّ نتائج التحليل النوعي والكمّي للخيارات الثلاثة للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق التي قيمتها الأمانة بمساعدة من الخبراء قد بيّنت أن جميع الخيارات الثلاثة مجدية فنياً واتسمت بالقدرة على الإسهام في تحقيق أهداف الإيكاو في مجال البيئة، وأن المجلس قد وافق على أنه يتعين المضي في التحليل الكمي للخيارات الثلاثة من أجل التوصل إلى استنتاجات أفضل وأكثر دقة؛

وإقراراً منها بما للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق من جدوى محتملة في توفير المزيد من وسائل تعزيز بلوغ الهدف العالمي الطموح المنشود المشار إليه في الفقرة ٧؛

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

وإذ تشير إلى أن مؤتمر الطيران وأنواع الوقود البديلة الذي انعقد في نوفمبر/تشرين الثاني ٢٠٠٩ أيد استخدام أنواع الوقود الطيران البديلة والمستدامة لأغراض الطيران، خاصة استخدام أنواع الوقود المطابقة على المدى القصير والمتوسط، كوسيلة مهمة لخفض انبعاثات الطائرات؛

وإذ تشير أيضا إلى أن مؤتمر الطيران وأنواع الوقود البديلة وضع إطارا عالميا تابعا للإيكاو يتعلق بأنواع وقود الطيران البديلة؛
وإذ تلاحظ التقدم المحرز في إثبات الجدوى التكنولوجية لأنواع الوقود البديلة المستدامة المطابقة لأغراض الطيران وأن هذه الأنواع من الوقود تتطلب استحداث السياسات والحوافز المناسبة لإيجاد منظور سوقي طويل الأجل؛
وإذ تسلّم بالحاجة إلى تطوير هذه الأنواع من الوقود ونشرها بطريقة مجدية اقتصاديا ومقبولة اجتماعيا وبيئيا والحاجة إلى زيادة التنسيق بين نهج تحقيق الاستدامة؛

وإذ تلاحظ أنّ المنظمة، وفقاً لقرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩، اعتمدت استراتيجية جوهرية لبناء القدرات من أجل مساعدة الدول على إعداد وتقديم خطط عملها، بما في ذلك تنظيم حلقات عمل تدريبية تطبيقية، ووضع المواد الإرشادية والبرنامج التفاعلي على الموقع الإلكتروني وأداة الإيكاو لتقدير وفورات الوقود؛

وإذ ترخّب بما قامت به طوعاً ٦١ دولة عضواً، أي ما يعادل ٧٨,٨٩ في المائة من الحركة الجوية العالمية، من إعداد وتقديم خطط عملها إلى الإيكاو اعتباراً من ٢٠١٣/٦/٣٠؛

وإذ تشير إلى أنّ الحلقة الدراسية التي نظمتها إيكاو في شهر أكتوبر ٢٠١٢ تحت عنوان "المساعدة لأغراض العمل - الطيران وتغيير المناخ" قد أبرزت المشاركة الفعالة للدول الأعضاء والمنظمات الدولية في الأنشطة المتعلقة بخطط عمل الدول، واستكشفت مصادر الدعم المالي الممكنة للأنشطة البيئية، وأتاحت الفرصة لتبادل المعلومات وإقامة الشراكات من أجل تيسير تقديم المساعدة التي تحددها الدول لإعداد وتنفيذ خطط العمل تلك؛

وإذ تسلّم باختلاف الظروف بين الدول فيما يتعلق بقدرتها على رفع التحديات المقترنة بتغيير المناخ، وبضرورة توفير الدعم اللازم، ولا سيما للبلدان النامية والدول التي لديها احتياجات خاصة؛

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

ولما كان بروتوكول كيوتو ينص على أدوات مرنة مختلفة (كألية التنمية النظيفة مثلا) تخدم المشاريع التي تهم الدول النامية؛

وإذ تؤكد أن التصدي لانبعاثات غازات الدفيئة المتأتية من الطيران الدولي يقتضي المشاركة والتعاون الفاعلين من جانب الدول وقطاع الطيران، وإذ تلاحظ الالتزامات الجماعية التي أعلن عنها المجلس الدولي للمطارات، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية والاتحاد الدولي للنقل الجوي، والمجلس الدولي لطيران الأعمال، ومجلس التنسيق الدولي لاتحادات صناعة الطيران والفضاء نيابة عن صناعة النقل الجوي الدولي، بمواصلة تحسين الكفاءة فيما يتعلق بثاني أكسيد الكربون بنسبة متوسطة قدرها ١,٥٪ سنويا من عام ٢٠٠٩ حتى عام ٢٠٢٠، بغية تحقيق النمو الحيادي للكربون ابتداء من عام ٢٠٢٠ ونقل نصيب انبعاثاته من الكربون بنسبة ٥٠٪ بحلول عام ٢٠٥٠ مقارنة بمستويات عام ٢٠٠٥؛

وإذ تسلّم بالحاجة إلى رصد الآثار المحتملة لتغيير المناخ على عمليات الطيران الدولي والهياكل الأساسية ذات الصلة والإبلاغ عن تلك الآثار؛

وإذ تسلّم بما أحرزته إيكاو من تقدم في تنفيذ مبادرة الأمم المتحدة المحايدة مناخيا وبالدعم الكبير الذي قدمته إيكاو لهذه المبادرة، ولا سيما من خلال وضع منهجية مشتركة لحساب انبعاثات غازات الدفيئة المتأتية من السفر الجوي؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تقرر بأن يحل هذا القرار، الى جانب القرار ٣٨-١٧ : بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة، والضجيج ونوعية الهواء المحلي، محل القرارين ٣٧-١٨ و ٣٧-١٩ للجمعية العمومية، ويشكل البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة؛
- ٢- تطلب من المجلس:

- أ) أن يكفل اضطلاع الايكاو بدورها القيادي المستمر في المسائل البيئية المتصلة بالطيران المدني الدولي، بما في ذلك انبعاثات غازات الدفيئة؛
 - ب) أن يواصل دراسة الخيارات في مجال السياسة العامة للحدّ من أثر انبعاثات محرّكات الطائرات على البيئة أو خفضه وإعداد اقتراحات ملموسة وإسداء مشورة، في أقرب وقت ممكن، لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، تتضمن حلولاً فنية وتدابير قائمة على السوق، مع مراعاة ما قد يكون لهذه التدابير من آثار محتملة على البلدان النامية والبلدان المتقدمة على حد سواء؛
 - ج) أن يواصل التعاون مع المنظمات المشاركة في رسم السياسات في هذا المجال، وخاصة مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ؛
- ٣- تؤكد مجدداً على ما يلي:

- أ) ينبغي أن تواصل الايكاو اتخاذ مبادرات لنشر معلومات عن الفهم العلمي لأثر الطيران والإجراءات المتخذة لمعالجة انبعاثات الطيران، وتواصل توفير منتدى لتيسير المناقشات بشأن الحلول الكفيلة بالتصدي لانبعاثات الطيران؛
 - ب) ينبغي التشديد على خيارات السياسة العامة التي ستخفض الانبعاثات الصادرة عن محركات الطائرات، دون أن يكون لتلك الخيارات أثر سلبي على نمو النقل الجوي، ولا سيما في الاقتصادات النامية؛
- ٤- تؤكّد من جديد أنّ هذا القرار لا يشكل سابقة أو يستيق نتائج المفاوضات في اطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية وبروتوكول كيوتو، كما أنه لا يعكس مواقف الأطراف في تلك الاتفاقية وذلك البروتوكول؛
- ٥- تقرر أن تعمل الدول والمنظمات ذات الصلة من خلال الايكاو لتحسين كفاءة الوقود على الصعيد العالمي بنسبة متوسطة قدرها ٢٪ سنويا حتى عام ٢٠٢٠ ولتحقيق هدف عالمي طموح في مجال تحسين كفاءة الوقود بنسبة ٢٪ سنويا من عام ٢٠٢١ حتى عام ٢٠٥٠، تُحسب على أساس حجم الوقود المستخدم مقابل إيرادات كل طن كيلومتري يتم نقله؛
 - ٦- توافق على أن الهدف الوارد في الفقرة ٥ أعلاه، لن ينسب التزامات محددة الى دول فرادى، وأن ظروف وقدرة ومساهمة كل دولة من الدول النامية والمتقدمة النمو في تركّز انبعاثات غازات الدفيئة المتأنتية من الطيران في الغلاف الجوي هي التي تقرر كيف تساهم كل دولة بشكل طوعي في تحقيق الأهداف الطموحة العالمية؛

٧- تقرر أيضا، دون أن تتسبب أي التزامات محددة الى دول فردى، أن تواصل الايكاو والدول الأعضاء فيها، الى جانب المنظمات ذات الصلة، السعي الى أن تحقق في المدى المتوسط جماعياً الهدف العالمي الطموح المتمثل في الإبقاء على صافي الانبعاثات العالمية من الكربون المتأتية من الطيران الدولي ابتداء من عام ٢٠٢٠ على نفس المستوى، وأن تأخذ في الحسبان: الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة من الدول، ولاسيما البلدان النامية؛ ومدى نضج أسواق الطيران؛ والنمو المستدام لقطاع الطيران الدولي؛ وأن الانبعاثات ربما تزداد بسبب النمو المتوقع في الحركة الجوية الدولية، حتى يتم تطوير ونشر تكنولوجيات وأنواع وقود أقل انبعاثاً، واتخاذ تدابير أخرى مخففة؛

٨- تسلّم بالإجراءات الكثيرة التي اتخذتها وتعتزم اتخاذها الدول الأعضاء في الايكاو من أجل بلوغ الأهداف الطموحة الجماعية، بما في ذلك تحديث إدارة الحركة الجوية، والإسراع باستخدام تكنولوجيات الطائرات المقتصدّة في استهلاك الوقود، وتطوير واستعمال أنواع الوقود البديل المستدامة، وتشجّع على مواصلة بذل مثل هذه الجهود؛

٩- تتفق على أن تستعرض، في دورتها التاسعة والثلاثين، الهدف المذكور في الفقرة ٧ أعلاه على ضوء الدراسات حول إمكانية بلوغ ذلك الهدف والمعلومات ذات الصلة الواردة من الدول؛

١٠- تطلب من المجلس أن يواصل استكشاف الجدوى من وضع هدف عالمي طموح على المدى البعيد في مجال الطيران الدولي، بواسطة إجراء دراسات مفصلة لتقييم إمكانية تحقيق الأهداف المقترحة وأثارها، بما في ذلك الأثر على النمو، وكذلك التكاليف في جميع البلدان، لا سيما البلدان النامية، بخصوص التقدم المحرز بشأن العمل الذي ينبغي تقديمه الى الجمعية العمومية للايكاو في دورتها التاسعة والثلاثين. وينبغي أن يشمل تقييم الأهداف طويلة الأجل معلومات من الدول الأعضاء من حيث خبراتها في العمل على تحقيق هدف متوسط الأجل.

١١- تشجّع أيضا الدول على أن تقدم طوعاً خطط عملها التي تبيّن سياساتها وإجراءاتها، وعلى إبلاغ الايكاو سنوياً عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناشئة عن الطيران الدولي؛

١٢- تدعو الدول، التي تود أن تعد خطط عملها أو تقوم بتحديث هذه الخطط، إلى عرض تلك الخطط على الايكاو في أقرب وقت ممكن ويحبذ أن يكون ذلك بنهاية يونيو/حزيران ٢٠١٥ ومرة كل ثلاث سنوات بعد ذلك، لكي يتسنى للايكاو أن تواصل جمع المعلومات بشأن تحقيق الأهداف العالمية الطموحة، على أن تتضمن خطط العمل تلك المعلومات عن مجموعة التدابير التي نظرت فيها الدول والتي تعكس قدراتها وظروفها الوطنية الخاصة، ومعلومات عن المنافع البيئية المتوقعة من تنفيذ التدابير المنتقاة من تلك المجموعة، وكذا معلومات عن أي مساعدة معينة قد تحتاج إليها؛

١٣- تشجّع الدول التي قدمت خطط عملها على تبادل المعلومات الواردة في تلك الخطط وعلى إقامة شراكات مع الدول الأعضاء الأخرى من أجل مساعدة تلك الدول التي لم يتسنى لها إعداد خطط عملها؛

١٤- تشجّع الدول على إطلاع الجمهور على خطط عملها، مع مراعاة الحساسية التجارية التي تكتسبها المعلومات الواردة في خطط عمل الدول؛

١٥- تطلب من المجلس أن ييسّر تعميم الدراسات الاقتصادية والفنية وأفضل الممارسات ذات الصلة بالأهداف الطموحة وأن يواصل تقديم الإرشادات وسائر أنواع المساعدة الفنية الأخرى على إعداد وتحديث خطط عمل الدول، قبل نهاية شهر يونيو ٢٠١٥، لكي يتسنى للدول أن تجري الدراسات اللازمة وتقدم طوعياً خطط عملها إلى الايكاو؛

١٦- تقرر أن الدول، عند تصميمها تدابير جديدة قائمة على آليات السوق وعند تنفيذها تدابير موجودة قائمة على آليات السوق للطيران المدني الدولي، ينبغي:

أ) أن تدخل في مشاورات ومفاوضات ثنائية و/أو متعددة الأطراف مع دول أخرى من أجل التوصل إلى اتفاق؛

ب) أن تمنح إعفاءات لتطبيق التدابير القائمة على آليات السوق على الطرق الجوية من وإلى الدول النامية التي تقل حصتها من أنشطة الطيران المدني الدولي عن عتبة ١٪ من الأطنان الكيلومترية الإيرادية لأنشطة الطيران المدني الدولي، إلى حين تنفيذ المخطط العالمي؛

١٧- تطلب من المجلس استعراض الحد الأدنى، بما في ذلك عتبة الحد الأدنى للتدابير القائمة على آليات السوق المذكورة في الفقرة ١٦ ب) أعلاه، مع مراعاة الظروف الخاصة للدول والآثار المحتملة على صناعة الطيران الدولي والأسواق، ومع إيلاء الاعتبار للمبادئ التوجيهية الواردة في الملحق، لعرضها على الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية في عام ٢٠١٦ للنظر فيها.

١٨- تقرر وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق بالنسبة للطيران الدولي، مع إيلاء الاعتبار للأعمال المدعو لها في الفقرة ١٩؛

١٩- تطلب إلى المجلس، بدعم الدول الأعضاء، أن:

أ) يختتم الأعمال المتعلقة بالجوانب الفنية والآثار البيئية والاقتصادية وطرائق هذه الخيارات الممكنة للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، بما في ذلك آثارها على الجدوى والطابع العملي، ومع مراعاة الحاجة إلى تطوير الطيران الدولي ومقترح قطاع الطيران وسائر المستجدات الدولية، حسب الاقتضاء، ومن دون إخلال بالمفاوضات الجارية في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ؛

ب) تنظيم حلقات دراسية وحلقات عمل بشأن وضع خطة عالمية لأغراض الطيران الدولي بمشاركة مسؤولين وخبراء من الدول الأعضاء إلى جانب المنظمات المعنية؛

ج) تحديد القضايا والمشاكل الرئيسية، بما ذلك ما يتعلق بالدول الأعضاء، ووضع توصية بشأن خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق تعالجها بشكل ملائم وتتناول عناصر التصميم الرئيسية، ومنها وسيلة لمراعاة الظروف والقدرات الخاصة المنصوص عليها في الفقرات من ٢٠ إلى ٢٤ أدناه، وآليات تنفيذ الخطة اعتباراً من سنة ٢٠٢٠ كجزء من مجموعة من التدابير تتضمن أيضاً التكنولوجيات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدامة لتحقيق الأهداف الطموحة العالمية للإيكاو؛

د) تقديم تقرير عن نتائج الأعمال المذكورة في الفقرات (أ) و(ب) و(ج) أعلاه، لكي تتخذ الدورة التاسعة والثلاثون للجمعية العمومية قراراً بشأنها؛

٢٠- تقرر أن تراعى التدابير القائمة على آليات السوق والظروف والقدرات الخاصة بكل دولة، وخاصة الدول النامية، مع تجنب اختلال الأسواق؛

٢١- تقرر أيضاً أنه يمكن مراعاة الظروف والاحتياجات المعنية للدول النامية من خلال إعفاءات الحد الأدنى من التدابير القائمة على آليات السوق بالنسبة لمسارات معينة أو لأسواق معينة ذات مستويات النشاط المنخفضة في مجال الطيران الدولي لاسيما تلك التي تخدم البلدان النامية أو تنفيذ هذه التدابير على مراحل؛

- ٢٢- تقرر أيضاً أن الأعباء الإدارية المرتبطة بتنفيذ التدابير القائمة على السوق المسندة إلى الدول أو مشغلي الطائرات الذين لديهم مستويات نشاط منخفضة جداً في مجال الطيران الدولي، لا ينبغي أن تتجاوز مكاسب مشاركتهم في التدابير القائمة على السوق، وأنه يتعين النظر في الاعفاءات من تطبيق التدابير القائمة على السوق لهذه الدول أو مشغلي الطائرات، في الوقت الذي تتم فيه المحافظة على السلامة البيئية للتدابير القائمة على السوق؛
- ٢٣- تقرر أيضاً تعديلات شروط التدابير القائمة على آليات السوق بالنسبة لمشغلي الطائرات يمكن أن تستند إلى النمو السريع والتحرك المبكر من أجل تحسين كفاءة استهلاك الوقود، والأحكام الخاصة بالأطراف الداخلة حديثاً؛
- ٢٤- تقرر كذلك أن يكون تنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق، التي من الواجب أن تكون مدرة للدخل، متسقاً مع المبدأ التوجيهي (ن) الوارد في الملحق.
- ٢٥- تسلّم بأن الخطط الطوعية للتعويض عن الكربون تشكل، على المدى القصير، وسيلة عملية لمقابلة لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون، وتدعو الدول إلى تشجيع المشغلين المنتمين إليها، الذين يرغبون في اتخاذ إجراءات مبكرة على استخدام التعويض عن الكربون، لا سيما بواسطة استخدام الاعتمادات المتأتية من الخطط المعترف بها دولياً مثل آلية التنمية النظيفة؛
- ٢٦- تطلب من المجلس أن يجمع المعلومات عن حجم التعويضات عن الكربون التي تم شراؤها فيما يتصل بالنقل الجوي، بما في ذلك عبر خطط العمل المقدمة من الدول إلى الإيكاو، وأن يواصل إعداد الأدوات ونشر أفضل الممارسات، مثل آلية الإيكاو لحساب انبعاثات الكربون، التي ستساعد على تأمين الاتساق في تنفيذ برامج التعويض عن الكربون؛
- ٢٧- تطلب إلى المجلس أن يعزز المنهجيات المناسبة لوضع القواعد القياسية وآلية لقياس/تقدير، ورصد الانبعاثات العالمية من غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي والتحقق منها، وكفالة دعم الدول لعمل الإيكاو بشأن تقييم التقدم المحرز وذلك من خلال الإبلاغ عن البيانات السنوية المتعلقة بالحركة الجوية واستهلاك الوقود وانبعاثات ثاني أكسيد الكربون؛
- ٢٨- تطلب إلى المجلس أن يطلب من الدول مواصلة دعم الجهود التي تبذلها الإيكاو لتعزيز موثوقية قياس/تقدير الانبعاثات العالمية من غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي؛
- ٢٩- تطلب من المجلس أن يُبلغ بشكل منتظم أمانة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المتأتية من الطيران الدولي، كجزء من إسهامه في تقييم التقدم المحرز إزاء إجراءات التنفيذ في ذلك القطاع، وبناء على المعلومات التي أقرتها الدول الأعضاء في الإيكاو؛
- ٣٠- مع الإقرار بأنه ينبغي عدم ادخار أي جهد للحصول على الوسائل اللازمة لخفض وتثبيت انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن جميع المصادر، تحث الإيكاو والدول الأعضاء فيها على أن تعرب بوضوح عن شواغلها، من خلال أنشطة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، إزاء استخدام الطيران الدولي كمصدر من المصادر المحتملة لجمع الإيرادات لتمويل أنشطة المناخ في قطاعات أخرى، وذلك كي لا يصبح الطيران الدولي مستهدفاً بصورة غير متناسبة كمصدر من مصادر هذه الإيرادات؛
- ٣١- تطلب من المجلس القيام بما يلي:
- (أ) مواصلة القيام بدور محوري في تقديم المساعدة إلى الدول الأعضاء فيه وذلك عبر نشر آخر المعلومات عن أفضل الممارسات وتقديم المشورة وسائر أنواع المساعدة الفنية لتعزيز بناء القدرات ونقل التكنولوجيا، بوسائل منها برنامج الإيكاو للتعاون الفني؛
- (ب) توطيد الشراكات مع المنظمات الدولية الأخرى والاستفادة منها في تلبية احتياجات الدول الأعضاء في الإيكاو من المساعدة، بوسائل منها خطط عمل هذه الدول. وهذا ما من شأنه أن يحقق تخفيضاً في انبعاثات الطيران الدولي؛

ج) الشروع فوراً في العمل وعلى سبيل الأولوية من أجل إعداد عمليات وآليات لتيسير تقديم المساعدة الفنية والمالية إلى البلدان النامية، وكذلك تيسير وصولها إلى الموارد المالية القائمة والجديدة، ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات والإبلاغ عن النتائج المحققة، والتوصيات الأخرى، وذلك بصورة أولية قبل نهاية عام ٢٠١٥ وخلال الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية؛

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

تطلب من الدول القيام بما يلي:

-٣٢

أ) أن تنهض بالبحث العلمي الذي يهدف إلى استمرار معالجة أوجه الريبة المحددة في التقرير الخاص لفريق الخبراء الحكومي الدولي بشأن الطيران والغلاف الجوي العالمي وفي تقرير التقييم الرابع الذي صدر مؤخراً؛

ب) أن تكفل أن تتضمن عمليات التقييم الدولي المقبلة لتغير المناخ، التي يضطلع بها فريق الخبراء الحكومي الدولي وهيئات الأمم المتحدة الأخرى ذات الصلة، معلومات محدثة عن الآثار التي تحدثها الطائرات على الغلاف الجوي؛

ج) أن تنظر في وضع سياسات تشجع على إدخال طائرات إلى السوق تتسم بمزيد الكفاءة في استهلاك الوقود؛

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

هـ) أن تعجل بتطوير وتشغيل الطرق التي تحقق الكفاءة في استهلاك الوقود والإجراءات التي تقلل من الانبعاثات المتأتية من الطيران؛

و) أن تعجل بالجهود الرامية إلى تحقيق الفوائد البيئية عن طريق استخدام تكنولوجيات تزيد من كفاءة الملاحة الجوية، وأن تعمل مع الايكاو على تعميم هذه الفوائد على جميع الأقاليم والدول، بمراعاة استراتيجيات حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs)؛

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

ح) وضع نهج منسق من أجل إدارتها الوطنية لكي يتسنى تطوير إجراءات سياسة للتعجيل بطريقة ملائمة بتطوير أنواع مستدامة لوقود الطيران البديلة، ونشرها واستخدامها، وفقاً لظروفها الوطنية؛

ط) النظر في اتخاذ تدابير لدعم البحوث والتطوير فضلاً عن تطوير تكنولوجيا المعالجة وإنتاج المواد الأولية اللازمة لخفض التكاليف والعمل على توسيع نطاق خطوط الإنتاج المستدام على النطاق التجاري؛ مع مراعاة التنمية المستدامة للدول؛

(ي) الإقرار بالنهوج القائمة لتقييم الاستدامة لجميع أنواع الوقود البديلة عموماً، بما في ذلك أنواع الوقود المستخدمة للطيران، والتي ينبغي أن تفي بما يلي:

- (١) تحقيق خفض صافي في انبعاثات غازات الدفيئة على أساس دورة الحياة؛
- (٢) احترام المجالات ذات الأهمية العالية بالنسبة للتنوع البيولوجي، والحفاظ على النظم البيئية واستعادة الناس منها وفقاً للقواعد المعمول بها على المستويين الدولي والوطني؛
- (٣) الإسهام في التنمية الاجتماعية والاقتصادية المحلية، كما ينبغي لها تجنب المنافسة مع الأغذية والمياه؛
- (ك) اعتماد التدابير اللازمة لضمان الاستدامة لأنواع وقود الطيران البديلة، والبناء على النهج القائمة أو مزيج منها، والمتابعة على المستوى الوطني، للإنتاج المستدام من أنواع وقود الطيران البديلة؛
- (ل) العمل معاً من خلال الايكاو والهيئات الدولية الأخرى ذات الصلة، من أجل تبادل المعلومات وأفضل الممارسات، بما في ذلك ما يتعلق باستخدام أنواع وقود الطيران البديلة؛

٣٣- تطلب من المجلس القيام بما يلي:

- (أ) أن يواصل تطوير وتحديث الإرشادات المقدمة للدول الأعضاء بشأن تنفيذ سياسات وتدبير ترمي إلى خفض الأثر البيئي لانبعاثات الطيران الدولي أو الحد منه، ويجري مزيداً من الدراسات بهدف تخفيف أثر الطيران الدولي على تغير المناخ؛
- (ب) أن يشجع الدول على التعاون في إعداد نماذج تحليلية توقعية لتقييم آثار الطيران؛
- (ج) أن يواصل تقييم تكلفة ومناخ مختلف التدابير، بما فيها التدابير القائمة، بغرض معالجة مسألة انبعاثات محركات الطائرات بأكثر الطرق فعالية من حيث التكلفة، مع مراعاة مصالح جميع الأطراف المعنية، بما في ذلك الآثار المحتملة على الدول النامية؛
- (د) أن يقدم الإرشاد والتوجيه اللازمين لمكاتب الايكاو الإقليمية لمساعدة الدول الأعضاء بالدراسات والتقييمات ووضع الإجراءات، بالتعاون مع الدول الأخرى بالإقليم، بغرض الحد من انبعاثات غازات الدفيئة أو خفضها على الصعيد العالمي، والعمل معاً بشكل تعاوني لبلوغ المستوى الأمثل من المنافع البيئية التي يمكن تحقيقها عن طريق برامجها المختلفة؛
- (هـ) أن يعد قاعدة قياسية عالمية للطائرات خاصة بثاني أكسيد الكربون، ترمي إلى الانتهاء من التحليلات بحلول أواخر عام ٢٠١٥ على أن يعتمدها المجلس في عام ٢٠١٦؛
- (و) أن يقوم بمزيد من العمل بشأن الآلية ذات الصلة لقياس كفاءة الوقود، بما في ذلك وقود طيران الأعمال الدولي، وتحديد أهداف تكنولوجية وتشغيلية، يتم تحديثها، على المدى المتوسط والبعيد، في مجال حرق وقود الطائرات؛
- (ز) الأخذ بإرشادات يتم تحديثها بشأن تحسين إدارة الحركة الجوية والتدابير التشغيلية الأخرى لخفض الانبعاثات المتأثرة من الطيران الدولي؛

- (ح) أن يركز على زيادة كفاءة الوقود في كل جوانب خطة الايكاو العالمية للملاحة الجوية، ويشجع الدول وأصحاب المصلحة على تطوير إدارة الحركة الجوية بما يُحقق أقصى منفعة بيئية ونشر وتبادل أفضل الممارسات المطبقة في المطارات لخفض الآثار السلبية لانبعاثات غازات الدفيئة المتأنية من الطيران المدني؛
- (ط) أن يواصل تطوير وتحديث الأدوات والتوجيهات اللازمة لتقييم الفوائد المرتبطة بتحسين إدارة الحركة الجوية، وتقييم الفوائد البيئية المرتبطة بتنفيذ استراتيجية حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs)؛
- (ي) أن يشجع الدول الأعضاء ويدعو أوساط الصناعة والمؤسسات المالية والمنظمات الدولية الأخرى من أجل المشاركة الفعالة في تبادل المعلومات وأفضل الممارسات، ومواصلة العمل في إطار الايكاو بشأن التوصل إلى أنواع مستدامة لوقود الطيران البديلة؛
- (ك) أن يواصل الحفاظ على الإطار العالمي للايكاو المعني بأنواع وقود الطيران البديلة ؛
- (ل) أن يجمع معلومات حول التقدم المحرز بشأن أنواع وقود الطيران البديلة، بما في ذلك من خلال خطط عمل الدول، لإعطاء نظرة شاملة عن مستقبل استخدام أنواع وقود الطيران البديلة، ومراعاة التغيرات في دورة حياة انبعاثات غازات الدفيئة من أجل تقييم التقدم المحرز نحو تحقيق الأهداف الطموحة العالمية؛
- (م) أن يعمل مع المؤسسات المالية على تيسير الوصول الى تمويل مشاريع تطوير الهياكل الأساسية المكرسة لأنواع الوقود البديلة المستدامة، وحوافز لتجاوز عوائق السوق الأولية؛
- (ن) أن يرصد وينشر المعلومات ذات الصلة عن الآثار المحتملة لتغير المناخ على عمليات الطيران الدولي وما يرتبط بها من هياكل أساسية، وذلك بالتعاون مع منظمات دولية أخرى ذات صلة ومع صناعة الطيران؛
- (س) أن يواصل التعاون مع مبادرة الأمم المتحدة المحايدة مناخياً، ويحرص على تصدُر الجهود الرامية إلى إعداد أساليب وأدوات لتحديد كمية انبعاثات غازات الدفيئة في مجال الطيران بخصوص تلك المبادرة، والمضي قدماً في إعداد وتنفيذ الاستراتيجية الخاصة بخفض انبعاثات غازات الدفيئة وتعزيز الممارسات الإدارية المستدامة المتبعة داخل المنظمة.

الملحق

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

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

تحفظات على القرار ٣٨-١٨

سُجِّلت التحفظات التالية من قبل الدول المذكورة أدناه^١ فيما يتعلق ببنود محددة من قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨، ويمكن الاطلاع على هذه التحفظات في موقع الايكاو الخاص بالدورة ٣٨ للجمعية العمومية.

الفقرة ١٠ من الديباجة	أستراليا
الفقرة ٦	أستراليا
الفقرة ٧	الأرجنتين، أستراليا، والبحرين، والبرازيل، والصين، وكوبا، والهند، وليتوانيا (بالنيابة عن الدول الثماني والعشرين الأعضاء في الاتحاد الأوروبي) ^٢ والدول الأربع عشرة الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (إيكاك ^٣)، والاتحاد الروسي، والمملكة العربية السعودية وجمهورية فنزويلا البوليفارية
الفقرة ١٦	ليتوانيا (بالنيابة عن الدول الثماني والعشرين الأعضاء في الاتحاد الأوروبي والدول الأربع عشرة الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (إيكاك)) وسنغافورة
الفقرة ١٦ ب)	أفغانستان، وأستراليا، وكندا، واليابان، ونيوزيلندا، وقطر، والإمارات العربية المتحدة والولايات المتحدة
الفقرة ٢٠	أستراليا
الفقرة ٢١	أستراليا
الملحق	
المبدأ التوجيهي ع)	أستراليا، وكندا، واليابان، وليتوانيا (بالنيابة عن الدول الثماني والعشرين الأعضاء في الاتحاد الأوروبي والدول الأربع عشرة الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (إيكاك))، ونيوزيلندا، جمهورية كوريا والولايات المتحدة

^١ خلال الجلسة العامة السادسة المعقودة في ٤/١٠/٢٠١٣ أعربت جمهورية إيران الإسلامية عن تحفظها على الفقرتين ١٦ (أ) و ١٦ (ب) ولكنها سحبت هذا التحفظ برسالة إلكترونية مؤرخة ٤ أكتوبر ٢٠١٣ موجهة إلى الأمين العام.

^٢ النمسا، بلجيكا، بلغاريا، كرواتيا، قبرص، جمهورية التشيك، الدنمارك، استونيا، فنلندا، فرنسا، ألمانيا، اليونان، هنغاريا، إيرلندا، إيطاليا، لاتفيا، ليتوانيا، لكسمبرغ، مالطا، هولندا، بولندا، البرتغال، رومانيا، سلوفاكيا، سلوفينيا، إسبانيا، السويد، والمملكة المتحدة.

^٣ ألبانيا، أرمينيا، أذربيجان، البوسنة والهرسك، جورجيا، آيسلندا، جمهورية مولدوفا، موناكو، الجبل الأسود، النرويج، سان مارينو، صربيا، سويسرا، وجمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة.

٣٨-١٩: تعزيز اتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠

إن الجمعية العمومية،

إذ تشير إلى قرار الجمعية العمومية ٣٧-٢٣ بعنوان: تعزيز اتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠؛ وتشير كذلك إلى المرفق (ج) من قرار الجمعية العمومية ٣٧-٢٢ المتعلق بالتصديق على الوثائق التي أعدت واعتمدت تحت رعاية المنظمة؛

وتعترف بأهمية توسيع نطاق نظام أمن الطيران العالمي وتعزيزه لمواجهة المخاطر الجديدة والناشئة؛

تقرر ما يلي:

١- تحث جميع الدول على دعم وتشجيع الاعتماد العالمي لاتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي (اتفاقية بيجين لعام ٢٠١٠) والبروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (بروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠)؛

٢- تحث جميع الدول على التوقيع والتصديق على اتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠ في أسرع وقت ممكن؛

٣- تطلب إلى الأمين العام تقديم ما يلزم من مساعدة في عملية التصديق إذا طلبت ذلك إحدى الدول؛

٤- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٧-٢٣.

٣٨-٢٠: تعزيز اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩

إذ تشير إلى قرارها ٣٧-٢٤، المعنون "تعزيز اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩"؛

إذ تشير كذلك إلى قرارها ٣٧-٢٢، المرفق (ج) المتعلق بالتصديق على الموائيق التي أعدت واعتمدت تحت رعاية المنظمة؛

وإذ تقر بأهمية تحقيق نظام عالمي يحكم مسؤولية شركات الطيران إزاء الركاب والشاحنين على الرحلات الجوية الدولية؛

وإذ تقر باستصواب وجود نظام منصف وعادل ومناسب يتيح التعويض الكامل عن الخسائر؛

إنّ الجمعية العمومية،

١- تحث جميع الدول على دعم وتشجيع الاعتماد العالمي لاتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، المبرمة في مونتريال في ٢٨ أيار/مايو ١٩٩٩ (اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩)؛

٢- تحث جميع الدول على الانضمام إلى اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ في أقرب وقت ممكن إن لم تكن قد فعلت ذلك؛

- ٣- تطلب إلى الأمين العام تقديم المساعدة، حسب الاقتضاء، في عملية التصديق إذا طلبت ذلك إحدى الدول؛
- ٤- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٧-٢٤.

٣٨-٢١: وضع حد أقصى لمدد العمل في مناصب الأمين العام ورئيس المجلس

بعد إقامة الاعتبار لقرار الجمعية العامة ٢٤١/٥١ بعنوان "تعزيز منظومة الأمم المتحدة"، الذي اعتمدهت 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؛

وإذ تضع في اعتبارها أن المجلس قد قرر، في ٢ و ٩/٦/٢٠٠٦، أن يعين الأمين العام لمدة عمل محددة من ثلاث إلى أربع سنوات، وأن الأمين العام لا يعين لمدة ثلاثة إذا كان قد عمل لمدتين؛

وتضع في اعتبارها كذلك أن المجلس قد قرر في ٢٢/٦/٢٠١١، أن تكون مدة جميع التعيينات المقبلة للأمين العام ثلاث سنوات وأن لا تتراوح مدة التعيين بين ثلاث وأربع سنوات ولا أن تكون أربع سنوات في الحالات الاستثنائية؛

ولما كانت المادة ٥١ من اتفاقية شيكاغو لم تحدد عدد مرات إعادة انتخاب رئيس المجلس، وتركت بذلك الباب مفتوحاً أمام أي حد أقصى معقول يمكن تطبيقه في الواقع؛

وإقراراً منها بأنه من المستصوب والملائم تحديد الحد الأقصى لمدد العمل في مناصب الأمين العام ورئيس المجلس، حيث أن تحديد هذا الحد الأقصى سيعطي شاغلي هذين المنصبين مدة زمنية معقولة لبلوغ الأهداف التي وضعها المجلس قبل شغلها المنصبين، ويساعد أيضاً على ضمان استفادة الايكاو بصفة دورية من ضخ الأفكار الجديدة والخبرة على أعلى المستويات، واستفادتها من مجموعة أكبر من أساليب القيادة والتنوع الثقافي والإقليمي الذي سيأتي به التغيير المنتظم لشاغلي هذين المنصبين الرفيعي المستوى؛

وإقراراً منها بأنه من المستصوب، لأسباب مماثلة، تطبيق هذا الحد الأقصى بحيث لا يمكن العمل لأكثر من مدتين في أي من مناصب رئيس المجلس والأمين العام أو كليهما؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تحيط علماً بقرار المجلس بوضع حد أقصى لا يتجاوز مدتي عمل لمنصب الأمين العام، فترة كل مدة منهما ثلاث سنوات.

٢- تحث الدول الأعضاء على ألا ترشح، وتطلب من المجلس ألا يقبل لمنصب رئيس المجلس، أي شخص كان عند حلول تاريخ بدء العمل قد قضى مدتين كاملتين في منصب الرئيس.

٣- تحث الدول الأعضاء على ألا ترشح، وتطلب من المجلس ألا يقبل الترشيح لمنصب رئيس المجلس ولا لمنصب الأمين العام، أي شخص يكون عند حلول تاريخ انتهاء مدة العمل قد قضى في المجموع أكثر من مدينتين كاملتين في كلا المنصبين مجتمعين.

٤- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٦-٢٨.

٣٨-٢٢: ميزانيات السنوات ٢٠١٤ و ٢٠١٥ و ٢٠١٦

أ — إن الجمعية العمومية، بالنسبة لميزانية السنوات ٢٠١١-٢٠١٢-٢٠١٣، تلاحظ ما يلي:

١- بموجب المادة ٦١ من الاتفاقية، قدّم المجلس ونظرت الجمعية العمومية في تقديرات الميزانية السنوية [تقديرات دلالية لتكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني (AOSC)] لكل سنة من السنوات المالية ٢٠١١ و ٢٠١٢ و ٢٠١٣؛

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

ب — إن الجمعية العمومية، فيما يتعلق ببرنامج التعاون الفني:

إن تدرك أن تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني تموّل بصورة رئيسية من رسوم على تنفيذ مشاريع موكلة إلى الايكاو للتنفيذ من قبل مصادر تمويل خارجية، كالحكومات وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي ومصادر أخرى؛ وتدرك أن برنامج التعاون الفني لا يمكن تحديده بدرجة عالية من الدقة إلى حين تقرير الحكومات المانحة والبلدان المتلقية بشأن المشاريع ذات الصلة؛

وتدرك في ضوء الحالة الآنفة الذكر، أن الأرقام السنوية الصافية لتكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني المبينة أدناه بالدولار الكندي للسنوات ٢٠١٤ و ٢٠١٥ و ٢٠١٦ تمثل تقديرات دلالية للميزانية فقط:

٢٠١٦	٢٠١٥	٢٠١٤	النفقات التقديرية
٨ ٥٠٠ ٠٠٠	٨ ٤٠٠ ٠٠٠	٨ ٣٠٠ ٠٠٠	

وتدرك أن التعاون الفني يشكل أداة هامة لتعزيز تنمية وسلامة الطيران المدني؛

وتدرك الظروف التي تواجه برنامج التعاون الفني في المنظمة وضرورة اتخاذ تدابير مستمرة؛

وتدرك أنه في حال انتهت تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية في إحدى السنوات المالية بعجز مالي، ينبغي تغطية هذا العجز أولاً من الفائض المتراكم في الصندوق الاحتياطي لتكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية وسوف تكون الدعوة للحصول على الدعم من ميزانية البرنامج العادي الملاذ الأخير.

تقرر أن الموافقة هذه على التقديرات الاسترشادية لميزانية تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني تقوم على أساس أن تتحقق التعديلات اللاحقة على التقديرات الاسترشادية للميزانية في إطار التقديرات السنوية لتكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية، وفقاً لأحكام المادة التاسعة من النظام المالي.

ج — إن الجمعية العمومية، بالنسبة للبرنامج العادي:

تقرر ما يلي:

١- على نحو منفصل بالنسبة للسنوات المالية ٢٠١٤ و ٢٠١٥ و ٢٠١٦، كل على حدة، فإن المبالغ التالية بالدولار الكندي التي تقتضي عرضاً مفصلاً للأموال، قد جرى التفويض بإبفاقها على البرنامج العادي وفقاً للنظام المالي ورهنا بأحكام هذا القرار:

المجموع	٢٠١٦	٢٠١٥	٢٠١٤	
				الأهداف الاستراتيجية
72,037,000	24,721,000	24,097,000	23,219,000	السلامة
53,33,000	18,353,000	17,628,000	17,353,000	سعة وكفاءة الملاحة الجوية
27,393,000	9,342,000	9,148,000	8,903,000	الأمن والتسهيلات
9,850,000	3,534,000	3,178,000	3,138,000	التنمية الاقتصادية للنقل الجوي
14,160,000	5,129,000	4,557,000	4,474,000	حماية البيئة
38,554,000	13,136,000	12,767,000	12,651,000	دعم البرنامج
47,447,000	16,078,000	15,788,000	15,581,000	التنظيم والإدارة
23,763,000	8,756,000	7,574,000	7,433,000	التنظيم والإدارة - الهيئات الرئاسية
286,539,000	99,049,000	94,737,000	92,752,000	مجموع الاعتمادات الموافق عليها
284,988,000	98,625,000	94,139,000	92,224,000	الرأسمال
1,550,000	424,000	598,000	528,000	التشغيلي

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

المجموع	٢٠١٦	٢٠١٥	٢٠١٤	
266,550,000	92,355,000	88,075,000	86,120,000	(أ) الأئصبة المقررة على الدول
3,782,000	1,291,000	1,260,000	1,231,000	(ب) تسديد مبالغ من صندوق تكاليف الخدمات التشغيلية والإدارية
15,246,000	5,082,000	5,082,000	5,082,000	(ج) تحويلات من فائض الصندوق الفرعي لتوليد الإيرادات
960,000	321,000	320,000	319,000	(د) إيرادات متنوعة
286,538,000	99,049,000	94,737,000	92,752,000	المجموع:

٢٣-٣٨: تأكيد قرار المجلس بتحديد الاشتراكات في الصندوق العام وتحديد السلف في صندوق رأس المال العامل للدول التي انضمت إلى الاتفاقية

إن الجمعية العمومية:

١- إذ تلاحظ:

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

(ب) أن المجلس قد تصرف وفقاً لذلك فيما يتصل بالدولة التي أصبحت عضواً في منظمة الطيران المدني الدولي بعد الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية وأصبح عليها أن تدفع اشتراكات، على النحو الوارد أدناه؛

٢- تؤكد الإجراء الذي اتخذه المجلس في تقدير نصيب الدولة أدناه من الاشتراكات وسلفتها في صندوق رأس المال العامل وذلك بالنسب المئوية المذكورة أدناه والتي تنطبق اعتباراً من التاريخ المبين:

اسم الدولة العضو الجديدة	تاريخ العضوية	تاريخ بدء استحقاق الاشتراكات	نسبة الاشتراك
جنوب السودان	٢٠١١/١١/١٠	٢٠١١/١٢/١	٠,٠٦%

٢٤-٣٨: اضطلاع الدول الأعضاء بالالتزامات المالية للمنظمة والإجراءات 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 توقف حق التصويت في الجمعية العمومية وفي المجلس لكل دولة عضو لا تفي في أجل معقول بالتزاماتها المالية نحو المنظمة؛
فإن الجمعية العمومية:

إذ تضع في اعتبارها أن المادة ٦-٥ من النظام المالي للائكاو تنص على أن الاشتراكات المقررة على الدول الأعضاء تعتبر مستحقة وواجبة الدفع بالكامل في اليوم الأول من السنة المالية التي تخصها؛
وتلاحظ أن التأخير في دفع اشتراكات السنة الجارية شكل عقبة في سبيل تنفيذ برنامج العمل وسبب صعوبات خطيرة في السيولة النقدية؛

تحت جميع الدول الأعضاء التي عليها متأخرات أن تضع ترتيبات مناسبة لتصفية متأخراتها؛
وتحث جميع الدول الأعضاء، وبوجه خاص الدول المنتخبة في المجلس، أن تتخذ كافة الإجراءات الضرورية لدفع اشتراكاتها في مواعيدها المقررة؛

وتقرر ما يلي:

- ١- ينبغي أن تسلم جميع الدول الأعضاء بضرورة دفع اشتراكاتها في بداية السنة التي تصبح فيها واجبة الدفع، حتى لا تضطر المنظمة للسحب من صندوق رأس المال العامل لتعويض العجز؛
- ٢- يكلف المجلس الأمين العام بأن يرسل إلى جميع الدول الأعضاء، ثلاث مرات على الأقل في السنة، جدولاً يبين فيه المبالغ الواجبة الدفع عن السنة الجارية وحتى ٣١ ديسمبر/كانون الأول من السنة السابقة؛
- ٣- تحوّل المجلس سلطة مناقشة وعقد ترتيبات مع الدول الأعضاء التي تأخرت في دفع اشتراكاتها لثلاث سنوات أو أكثر، لتسوية المتأخرات المتراكمة نحو المنظمة، وتقديم تقرير عن تلك التسويات أو الترتيبات إلى الجمعية العمومية في دورتها التالية؛
- ٤- ينبغي لجميع الدول الأعضاء المتأخرة في دفع اشتراكاتها لمدة تزيد على ثلاث سنوات القيام بما يلي:
 - أ) أن تدفع بدون تأخير المبالغ المتأخرة المستحقة لصندوق رأس المال العامل، واشترك السنة الجارية، وتجري تسوية جزئية لتأخراتها بمبلغ يساوي ٥ في المائة من الاشتراكات المتأخرة السداد؛
 - ب) أن تعقد، في غضون ستة أشهر من تاريخ دفع المبالغ المشار إليها في الفقرة الفرعية أ) أعلاه، اتفاقاً مع المنظمة لتسوية متأخراتها، إذا لم تكن قد فعلت ذلك، على أن ينص ذلك الاتفاق على دفع كل قيمة اشتراكاتها الجارية، وما تبقى من متأخراتها على شكل أقساط على مدى فترة لا تزيد على عشر سنوات، ويجوز للمجلس، وفقاً لتقديره الخاص، تمديد هذه الفترة إلى ٢٠ سنة كحد أقصى بالنسبة للحالات الخاصة، أي للدول الأعضاء التي صنفتها الأمم المتحدة في عداد أقل البلدان نمواً؛
- ٥- ينبغي للمجلس أن يواصل تكثيف السياسة الجارية التي تقضي بدعوة الدول الأعضاء التي عليها متأخرات بتقديم مقترحات لتسوية المتأخرات القائمة منذ فترة طويلة، وفقاً لأحكام الفقرة ٤ من المنطوق أعلاه، مع مراعاة الكاملة للأوضاع الاقتصادية للدول المعنية، بما في ذلك إمكانية قبول عملات أخرى وفقاً لأحكام المادة ٦-٦ من النظام المالي، إلى الحد الذي يمكن للأمين العام أن يستخدم فيه هذه العملات؛
- ٦- يُعلّق حق التصويت في الجمعية العمومية للدول الأعضاء التي تعادل متأخراتها أو تزيد على مجموع اشتراكاتها عن السنوات المالية الثلاث السابقة، وللدول الأعضاء التي لم تلتزم بالاتفاقات المعقودة وفقاً لأحكام الفقرة ٤ ب) من المنطوق أعلاه، على أن يُلغى هذا التعليق فور تسوية المبالغ القائمة والمستحقة بموجب هذه الاتفاقات؛
- ٧- يُعلّق حق التصويت في المجلس للدول الأعضاء في المجلس التي تكون اشتراكاتها السنوية المقررة، سواءً كلها أو جزء منها، متأخرة لأكثر من ١٨ شهراً، علماً بأن هذا التعليق سوف يُلغى فور تسوية المبالغ القائمة والمستحقة؛

٨- يجوز للجمعية العمومية أو للمجلس إعادة حق التصويت للدولة العضو التي عُلق حقها في التصويت بموجب الفقرة ٦ من المنطوق أعلاه، شريطة ما يلي:

أ) إذا كانت هذه الدولة قد عقدت مع المجلس بالفعل اتفاقا يقضي بتسوية التزاماتها القائمة وبدفع الاشتراكات الجارية، وإذا كانت قد استوفت شروط ذلك الاتفاق؛

ب) أو إذا اقتنعت الجمعية العمومية بأن الدولة قد أثبتت استعدادها للتوصل إلى تسوية عادلة لالتزاماتها المالية نحو المنظمة؛

٩- يجوز لأي دولة، تكون الجمعية العمومية قد علقت حقها في التصويت بموجب أحكام المادة ٦٢ من اتفاقية شيكاغو، أن تسترد هذا الحق بقرار من المجلس في إطار الشروط المحددة في الفقرة ٨ أ) من المنطوق أعلاه، بشرط أن تثبت هذه الدولة استعدادها للتوصل إلى اتفاق عادل لتسوية التزاماتها المالية نحو المنظمة؛

١٠- تطبق التدابير الإضافية التالية على الدول الأعضاء التي تم تعليق حقها في التصويت بموجب المادة ٦٢ من اتفاقية شيكاغو:

أ) فقدان الدولة أهلية استضافة الاجتماعات والمؤتمرات وحلقات العمل والندوات التي تمويلها كلياً أو جزئياً من البرنامج العادي؛

ب) استلام الدولة فقط الوثائق التي تقدم مجاناً إلى الدول غير الأعضاء، بما في ذلك تلك المتوفرة بصورة إلكترونية، وأي وثائق أخرى ضرورية لسلامة الملاحة الجوية الدولية وانتظامها وكفاءتها؛

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 وكأنهم في وضع المرشحين من دولة قد حققت مستوى التمثيل المستصوب (ضمن مبادئ التمثيل الجغرافي العادل)، حتى ولو لم تكن هذه الدولة قد حققت هذا المستوى فعلياً؛

هـ) فقدان الدولة حق المشاركة في دورة التعريف بالابكاو؛

١١- لا تتمتع بأهلية المشاركة في انتخابات المجلس واللجان والهيئات سوى الدول التي ليس لديها اشتراكات سنوية متأخرة باستثناء اشتراكات السنة الجارية؛

١٢- يُكف الأمين العام بأن يبلغ المجلس بشأن أي حق تصويت يعتبر معلقاً وعن أي حق تصويت أُلغي تعليقه بموجب الفقرتين ٦ و ٧ من منطوق القرار، وبأن يطبق بناء على ذلك الإجراءات المنصوص عليها في الفقرة ١٠؛

١٣- يحل هذا القرار محل قرار الجمعية العمومية ٣٧-٣٢.

٣٨-٢٥ : حوافز تسوية الاشتراكات التي طال تأخرها

إن الجمعية العمومية:

إذ تذكر بالقلق الذي أعربت عنه الجمعية العمومية في دوراتها السابقة بشأن ازدياد الاشتراكات المتأخرة؛
وتؤكد من جديد على الحاجة إلى أن تدفع جميع الدول الأعضاء اشتراكاتها في تاريخ استحقاقها؛
وتلاحظ أنه تم تعليق حق تصويت عدد من الدول في الجمعية العمومية والمجلس وفقا لقرار الجمعية العمومية [٣٨-٢٤]؛
وتؤكد من جديد على الأهمية القصوى لمشاركة جميع الدول في أنشطة المنظمة؛
وتلاحظ أن العرف جرى على توزيع الفوائض النقدي على الدول الأعضاء التي دفعت اشتراكاتها عن السنوات المالية التي تحددت فيها تلك الفوائض؛
وترغب في تشجيع الدول على دفع متأخراتها وتقديم حوافز إليها لتبادر إلى دفعها؛
تقرر ما يلي:

- ١- أن يقتصر توزيع الفوائض النقدية على الدول الأعضاء التي تكون قد دفعت، في تاريخ توزيع الفوائض، اشتراكاتها عن السنوات المالية التي تحققت فيها تلك الفوائض، وأن تلغي أحقية الدول التي عليها اشتراكات مستحقة عن السنوات المعنية في الحصول على الفوائض، وذلك باستثناء الدول التي عقدت اتفاقات مع المنظمة وامتنلت لشروط تلك الاتفاقات؛
- ٢- توزيع أنصبة الفوائض النقدي على الدول الأعضاء التي عليها اشتراكات متأخرة لثلاث سنوات كاملة أو أكثر عقدت ترتيبات مع المنظمة لتسوية اشتراكاتها التي طال تأخرها وامتنلت لشروط تلك الاتفاقات، حتى وإن لم تكن قد دفعت اشتراكاتها عن السنوات المالية التي تحددت فيها تلك الفوائض؛
- ٣- اعتبارا من ١/١/٢٠٠٥، ورهنًا بتوافر فائض نقدي، لا يُحتفظ سوى بجزء مدفوعات الدولة العضو الذي يزيد على مجموع اشتراكات السنوات الثلاث السابقة وجميع الأقساط الواجبة السداد بموجب الاتفاقات المعقودة وفقاً للفقرة ٤ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٣٧-٣٢ في حساب مستقل لتمويل الإنفاق على أنشطة أمن الطيران والمشاريع الجديدة أو غير المتوقعة المرتبطة بالسلامة الجوية و/أو تعزيز كفاءة تنفيذ برامج الايكاو، على أن يكون ذلك الإجراء تحت إشراف المجلس، ويُقدّم تقرير عنه إلى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية؛
- ٤- توجيه طلب إلى المجلس بأن يرصد عن كثب مسألة الاشتراكات المتأخرة، وتأثير خطط الحوافز على قيام الدول بدفع المتأخرات، وأن يقدم تقريراً إلى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية بشأن نتائج تلك الجهود بما في ذلك نتائج التدابير الأخرى التي يتعين النظر فيها؛
- ٥- يحل هذا القرار محل قرار الجمعية العمومية ٣٥-٢٧.

٣٨-٢٦: الاشتراكات في الصندوق العام للسنوات ٢٠١٤ و ٢٠١٥ و ٢٠١٦

إن الجمعية العمومية:

- ١- تقرر أن مبالغ الاشتراكات المفروضة على الدول الأعضاء عن السنوات ٢٠١٤ و ٢٠١٥ و ٢٠١٦ عملاً بالمادة (٦١) من الفصل الثاني عشر من اتفاقية شيكاغو يجب أن تحدد وفقاً للجدول الوارد في المرفق بورقة العمل -A38 WP/93, AD/13.

٣٨-٢٧: صندوق رأس المال العامل

إن الجمعية العمومية:

١- إذ تلاحظ:

- أ) أن المجلس قد قدم وفقاً للقرار ٣٧-٢٨ تقريراً عن مدى كفاية المستوى المقرر لصندوق رأس المال العامل وعن سلطة الاقتراض المرتبطة به، وأن الجمعية العمومية قد نظرت في هذا الموضوع؛
- ب) أن تراكم الاشتراكات المتأخرة والتأخر في دفع اشتراكات السنة الجارية شكلاً عقباً متزايدة تعوق تنفيذ برنامج العمل وتزعزع الحالة المالية؛
- ج) أن الاتجاهات الماضية دلت على أن هناك مجازفة كبيرة بأن لا يكون صندوق رأس المال العامل كافياً لتغطية الاحتياجات في المستقبل القريب؛
- د) أن التجربة قد أظهرت بشكل عام أن الاشتراكات لا تدفع في بداية السنة عند استحقاق دفع الاشتراكات، وأن الايكاو لا يمكنها أن تعتمد على دفع الاشتراكات حتى وإن دفعت بحلول نهاية سنة استحقاق الدفع، وأن عدم وفاء بعض الدول الأعضاء بالتزاماتها المالية في إطار اتفاقية شيكاغو بهذه الصورة غير المقبولة يؤدي إلى أزمة مالية محتملة في المنظمة ويمكن أن يكون لها وقع على كل الدول الأعضاء؛
- هـ) 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؛
- و) أن المجلس استعرض مستوى صندوق رأس المال العامل في فبراير ٢٠١٣ وقرر أن مستوى صندوق رأس المال العامل قد يتعين زيادته إذا لم ينقص حجم الاشتراكات المستحقة الدفع. ومع أن رصيد الاشتراكات المستحقة الدفع شهد انخفاضاً طفيفاً بنسبة ٦ في المائة من عام ٢٠١١ إلى عام ٢٠١٢، فقد سجلت الاشتراكات المستحقة الدفع زيادة بنسبة ٣ في المائة من عام ٢٠١٠ إلى عام ٢٠١٢.

٢- تحت على القيام بما يلي:

- أ) أن تدفع كل الدول الأعضاء اشتراكاتها بأسرع ما يمكنها خلال السنة التي يستحق فيها دفع تلك الاشتراكات، وذلك للتقليل من احتمال اضطرار المنظمة إلى السحب من صندوق رأس المال العامل واللجوء إلى الاقتراض الخارجي؛
- ب) أن تفي الدول الأعضاء المتأخرة في دفع اشتراكاتها بالتزاماتها نحو المنظمة بأسرع ما يمكنها، حسبما جاء في القرار [٣٨-٢٤]؛

٣-

تقرر ما يلي:

- (أ) أنه ينبغي زيادة مستوى صندوق رأس المال العامل إلى ٨ ملايين دولار؛
- (ب) أن يواصل المجلس رصد مستوى صندوق رأس المال العامل كل سنة في موعد أقصاه شهر نوفمبر من السنوات ٢٠١٤ و ٢٠١٥ و ٢٠١٦ ليقرر ما إذا كانت هناك حاجة ملحة إلى زيادته في أثناء السنة أو في السنة اللاحقة؛
- (ج) أن يرتفع مستوى صندوق رأس المال العامل إلى مستوى لا يزيد على ١٠ ملايين دولارات إذا 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 والإضافية 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) أن يقدم المجلس إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية تقريراً عما يلي:
- (١) مدى كفاية مستوى صندوق رأس المال العامل في ضوء الخبرة المكتسبة في السنوات ٢٠١٣ و ٢٠١٤ و ٢٠١٥؛
- (٢) ما إذا كان الوضع المالي للصندوق العام وصندوق رأس المال العامل ينم عن الحاجة إلى تحميل الدول الأعضاء اشتراكات لتغطية العجز النقدي الناشئ عن التأخر في دفع الاشتراكات؛
- (٣) مدى ملاءمة مستوى سلطة الاقتراض؛
- (و) أن يحل هذا القرار محل القرار ٣٧-٢٨.

٢٨-٣٨: تعديل النظام المالي

لما كان المجلس يحترم مكانة الجمعية العمومية باعتبارها الهيئة التي تعتمد ميزانيات ومخصصات المنظمة؛ ولما كان المجلس قادراً على الاجتماع بشكل منتظم لمعالجة المتطلبات والتطورات التي قد تؤثر على المبالغ المخصصة؛ ولما كان المجلس في حاجة إلى المرونة فيما بين دورات الجمعية العمومية لمعالجة التغيرات التي تطرأ على الاحتياجات المالية؛

فإن الجمعية العمومية تقرر تأكيد التعديلات المبينة أدناه على المادة ٥-٦ والمادة ٧-٦ من النظام المالي بموجب المادة ١٤-١ من النظام المالي.

رقم المادة	بيان التعديلات	النص الجديد المنقح
٦-٥	يجوز للأمين العام، في حدود ١٠ في المائة من الاعتماد المخصص لكل هدف استراتيجي أو استراتيجية داعمة، ويجوز للمجلس في حالة تجاوز هذه النسبة المثوية، وبغض النظر عن سلطته بموجب القاعدة المالية ٥-٩ في نقل الأموال بين الأهداف الاستراتيجية والاستراتيجيات الداعمة، أن يُرحَّل إلى السنة التالية أي رصيد لم ينفق من اعتمادات أي سنة مالية. ولا يتجاوز مجموع الاعتمادات المنفقة والمرحلة إجمالي الاعتماد المأذون به زائدا المبالغ المرحلة من السنة السابقة. ويلغى أي رصيد لم ينفق من الاعتمادات وكذلك الاعتمادات التي لم تُرحَّل إلى السنة التالية.	يجوز للأمين العام، في حدود ١٠ في المائة من الاعتماد المخصص لكل هدف استراتيجي أو استراتيجية داعمة، ويجوز للمجلس في حالة تجاوز هذه النسبة المثوية، وبغض النظر عن سلطته بموجب القاعدة المالية ٥-٩ في نقل الأموال بين الأهداف الاستراتيجية والاستراتيجيات الداعمة، أن يُرحَّل إلى السنة التالية أي رصيد لم ينفق من اعتمادات أي سنة مالية. ولا يتجاوز مجموع الاعتمادات المنفقة والمرحلة إجمالي الاعتماد المأذون به زائدا المبالغ المرحلة من السنة السابقة. ويلغى أي رصيد لم ينفق من الاعتمادات وكذلك الاعتمادات التي لم تُرحَّل إلى السنة التالية.
٦-٧	يُقَيَّد الدخل بما في ذلك من استثمارات صندوق رأس المال العامل والصندوق العام والفوائد المصرفية لحساب الصندوق العام التي حصلها الصندوق أي صندوق لحساب ذلك الصندوق، باستثناء: أ) بوصفها إيرادات متفرقة، دخل الاستثمارات والفوائد المصرفية الذي حصله الصندوق العام وصندوق رأس المال العامل تقييد بوصفها إيرادات متفرقة؛ ب) دخل الاستثمارات والفوائد المصرفية الذي تحصله الصندوق العام وصندوق رأس المال العامل تقييد بوصفها إيرادات متفرقة؛ ب) دخل الاستثمارات والفوائد المصرفية الذي تحصله الصندوق العام وصندوق رأس المال العامل تقييد بوصفها إيرادات متفرقة؛ ب) دخل الاستثمارات والفوائد المصرفية الذي تحصله الصندوق العام وصندوق رأس المال العامل تقييد بوصفها إيرادات متفرقة؛ ب) دخل الاستثمارات والفوائد المصرفية الذي تحصله الصندوق العام وصندوق رأس المال العامل تقييد بوصفها إيرادات متفرقة؛	يُقَيَّد الدخل بما في ذلك الفوائد المصرفية التي حصلها أي صندوق لحساب ذلك الصندوق، باستثناء: أ) دخل الاستثمارات والفوائد المصرفية الذي حصله الصندوق العام وصندوق رأس المال العامل تقييد لصالح الصندوق العام كإيرادات متفرقة؛ ب) دخل الاستثمارات والفوائد المصرفية الذي تحصله الصندوق العام وصندوق رأس المال العامل تقييد لصالح الصندوق العام كإيرادات متفرقة؛ ب) دخل الاستثمارات والفوائد المصرفية الذي تحصله الصندوق العام وصندوق رأس المال العامل تقييد لصالح الصندوق العام كإيرادات متفرقة؛ ب) دخل الاستثمارات والفوائد المصرفية الذي تحصله الصندوق العام وصندوق رأس المال العامل تقييد لصالح الصندوق العام كإيرادات متفرقة؛ ب) دخل الاستثمارات والفوائد المصرفية الذي تحصله الصندوق العام وصندوق رأس المال العامل تقييد لصالح الصندوق العام كإيرادات متفرقة؛

٢٩-٣٨ : إقرار حسابات المنظمة عن السنوات المالية ٢٠١٠ و ٢٠١١ و ٢٠١٢ والنظر في تقارير المراجعة الخاصة بها

حيث أن حسابات المنظمة للسنوات المالية ٢٠١٠ و ٢٠١١ و ٢٠١٢ وتقارير مراجعة الحسابات عنها المقدمة من ديوان الحسابات الفرنسي - العضو بالفريق المشترك للمراجعين الخارجيين لحسابات الأمم المتحدة والوكالات المتخصصة - بصفته المراجع الخارجي لحسابات الايكاو، قد عُرضت على الجمعية العمومية بعد تعميمها على الدول الأعضاء؛

وحيث أن المجلس قد نظر في تقارير المراجعة وقدمها إلى الجمعية العمومية لكي تنتظر فيها؛
وحيث أنه جرى استعراض المصروفات وفقاً للفقرة (و) من المادة ٤٩ من الفصل الثامن من الاتفاقية؛
فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحيط علماً بتقارير مراجع الحسابات الخارجي عن البيانات المالية وتعليقات الأمين العام على تقرير مراجع الحسابات الخارجي للسنة المالية ٢٠١٠؛
- ٢- تحيط علماً بتقارير مراجع الحسابات الخارجي عن البيانات المالية وتعليقات الأمين العام على تقرير مراجع الحسابات الخارجي للسنة المالية ٢٠١١؛
- ٣- تحيط علماً بتقارير مراجع الحسابات الخارجي عن البيانات المالية وتعليقات الأمين العام على تقرير مراجع الحسابات الخارجي للسنة المالية ٢٠١٢؛
- ٤- تقر البيانات المالية المدققة عن السنة المالية ٢٠١٠؛
- ٥- تقر البيانات المالية المدققة عن السنة المالية ٢٠١١؛
- ٦- تقر البيانات المالية المدققة عن السنة المالية ٢٠١٢.

٣٨-٣٠: تعيين المراجع الخارجي للحسابات

إن الجمعية العمومية:

- ١- إذ تلاحظ:
 - أ) أن النظام المالي ينص على أن يعين المجلس مراجعاً خارجياً لحسابات المنظمة بشرط تأكيد ذلك الإجراء من قبل الجمعية العمومية؛
 - ب) أن المجلس استعرض الترشيحات المقدمة من الدول الأعضاء في ٢٠١٣، ووافق على تعيين السيد جيوزيبي كولياندر، رئيس هيئة التدقيق للشؤون الداخلية والدولية بديوان المحاسبة الإيطالي، عضو "فريق المراجعين الخارجيين لحسابات الأمم المتحدة ووكالاتها المتخصصة" في منصب المراجع الخارجي لحسابات الايكاو عن السنوات المالية ٢٠١٤ و ٢٠١٥ و ٢٠١٦، وفقاً للمادة ١٣-١ من النظام المالي للمنظمة؛
- ٢- تعرب عن خالص تقديرها للسيد ديبويه ميغو، الرئيس الأول لديوان المحاسبة الفرنسي، لما قدمه للمنظمة من خدمات رفيعة المستوى بصفته المراجع الخارجي لحساباتها (الفترة ٢٠٠٨-٢٠١٣)، وعلى ما قدمه أثناء تلك الفترة من مساعدة فعالة وتعاون مع مسؤولي الايكاو ولهيئاتها؛
- ٣- تؤكد الإجراء الذي اتخذته المجلس بتعيين السيد جيوزيبي كولياندر، رئيس هيئة التدقيق للشؤون الداخلية والدولية بديوان المحاسبة الإيطالي، مراجعاً خارجياً لحسابات الايكاو بالنسبة للسنوات المالية ٢٠١٤ و ٢٠١٥ و ٢٠١٦.

NOT FOR SALE
Printed in ICAO