



Doc 10022

القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٤ أكتوبر ٢٠١٣)

نشرت بموجب سلطة الأمين العام

منظمة الطيران المدني الدولي



Doc 10022

القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٤ أكتوبر ٢٠١٣)

نشرت بموجب سلطة الأمين العام

منظمة الطيران المدني الدولي

تُنشر هذه الوثيقة في طبعات منفصلة باللغات العربية والانجليزية والصينية
والفرنسية والروسية والاسبانية
منظمة الطيران المدني الدولي
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

للحصول على معلومات عن تقديم طلبات الشراء والاطلاع على جميع أسماء
وكلاء البيع وبائعي الكتب، يرجى زيارة الموقع التالي للايكاو www.icao.int

الوثيقة رقم **Doc 10022**، القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية
العمومية (حتى ٤ أكتوبر ٢٠١٣)
Order Number: 10022
ISBN 978-92-9249-420-9

© ICAO 2014

جميع الحقوق محفوظة. لا يجوز استنساخ أي جزء من هذا المنشور أو تخزينه
في نظام لاسترجاع الوثائق أو تداوله في أي شكل من الأشكال، بدون تقديم
طلب مكتوب للحصول على إذن مسبق من منظمة الطيران المدني الدولي.

المقدمة

تتضمن هذه الوثيقة جميع القرارات سارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية حتى نهاية الدورة الثامنة والثلاثين (سبتمبر/أكتوبر ٢٠١٣).

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

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

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

القرارات أو أجزاء القرارات التي لم تعد سارية المفعول متوفرة على الموقع:
<http://www.icao.int/Meetings/a38/Pages/resolutions/asp>

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

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

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

الفهرس

الصفحة

I-1	..... الباب الأول — المسائل الدستورية وأمور السياسة العامة
I-1	..... اتفاقية الطيران المدني الدولي
I-13	..... عضوية الايكاو
I-15	..... المنظمة وهيئاتها
I-25	..... النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية
I-34	..... العلاقات مع الدول المتعاقدة
I-43	..... العلاقات مع المنظمات الدولية والهيئات الأخرى
I-50	..... السياسة العامة بشأن البرامج الخاصة
II-1	..... الباب الثاني — الملاحة الجوية
II-1	..... لجنة الملاحة الجوية وأجهزتها الفرعية والاجتماعات الفنية ومشاركة الدول المتعاقدة فيها
II-2	..... الأمانة الفنية
II-2	..... السياسة الثابتة وأساليب تطبيقها في مجال الملاحة الجوية
II-20	..... الملاحق والاجراءات لخدمات الملاحة الجوية والأدلة
II-20	..... الخطط الاقليمية
II-20	..... تنفيذ الخطط الاقليمية
II-24	..... البرامج الخاصة
II-33	..... صلاحية الطائرات للطيران وتشغيل الطائرات
II-35	..... اجازة وتدريب العاملين
II-40	..... التحقيق في حوادث الطائرات
II-40	..... وحدات القياس
II-40	..... التسهيلات والخدمات الأرضية والعاملون الأرضيون
II-41	..... الاجراءات الفنية ضد أفعال التدخل غير المشروع
III-1	..... الباب الثالث — النقل الجوي
III-1	..... سياسات النقل الجوي المستمرة
IV-1	..... الباب الرابع — التمويل المشترك
V-1	..... الباب الخامس — المسائل القانونية
VI-1	..... الباب السادس — التعاون الفني
VII-1	..... الباب السابع — التدخل غير المشروع
VII-1	..... عام
VII-3	..... سياسة الايكاو الثابتة بخصوص التدخل غير المشروع
VII-18	..... شؤون أخرى متعلقة بالتدخل غير المشروع
VIII-1	..... الباب الثامن — الشؤون التنظيمية والموظفون
VIII-1	..... الشؤون التنظيمية
VIII-1	..... السياسة العامة للموظفين
VIII-3	..... التوظيف والملاك الوظيفي

الصفحة

VIII-6	التعيينات والترقيات
VIII-7	مسائل متنوعة
IX-1	الباب التاسع — اللغات والخدمات الادارية
IX-1	اللغات
IX-5	الخدمات الادارية
X-1	الباب العاشر — الشؤون المالية
X-1	النظم المالية
X-3	أنصبة الاشتراكات
X-17	الميزانيات
X-22	صندوق رأس المال العامل
X-24	الاشتراكات المتأخرة
X-28	الحسابات ومراجعة الحسابات
X-31	مسائل متنوعة
A-1	المرفق (أ) التحفظات على القرارات التي اعتمدها الجمعية العمومية للايكاو
B-1	المرفق (ب) قائمة القرارات الناتجة عن الادماع مع الاشارة إلى مصدرها
C-1	المرفق (ج) قائمة القرارات التي تم ادماعها مع الاشارة إلى القرارات الناتجة عن الادماع
D-1	المرفق (د) فهرس القرارات السارية المفعول حسب الموضوع
E-1	المرفق (هـ) فهرس القرارات السارية المفعول

الباب الأول — المسائل الدستورية وأمور السياسة العامة

اتفاقية الطيران المدني الدولي

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

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

ولما كانت ديباجة اتفاقية الطيران المدني الدولي تنص على أن "تطور الطيران المدني الدولي مستقبلا يمكن أن يساعد كثيرا على إيجاد وإبقاء الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبه..." كما تنص المادة ٤٤ من هذه الاتفاقية على أنه ينبغي أن يكون هدف الإيكاو هو "العمل على تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وعلى تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي من أجل تلبية احتياجات شعوب العالم إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصاد".

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

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

القرار ٤-٣: السياسة والبرنامج فيما يتعلق بتعديل الاتفاقية

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية تقرر الآتي:

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

القرار ١-٣: مادة جديدة ٩٣ مكرر

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

القرار ٤-٨ : تعديل للمادة ٤٥
القرار ١-١٣ : تعديل للمادة ٥٠ (أ)
القرار ٥-١٤ : تعديل للمادة ٤٨ (أ)
القرار ١-١١٧ : تعديل للمادة ٥٠ (أ)
القرار ٢-١٨ : تعديل للمادة ٥٦
القرار ٢-٢١ : تعديل للمادة ٥٠ (أ)
القرار ٢-٢٢ : تعديل لاتفاقية شيكاغو بشأن النص المعتمد باللغة الروسية للاتفاقية
القرار ٢-٢٣ : مادة جديدة ٨٣ مكرر
القرار ١-٢٥ : مادة جديدة ٣ مكرر
القرار ٢-٢٧ : تعديل المادة ٥٦ من اتفاقية الطيران المدني الدولي
القرار ١-٢٨ : تعديل المادة ٥٠ (أ)
القرار ٢-٣٢ : تعديل اتفاقية الطيران المدني الدولي فيما يتعلق بالنص الصيني الرسمي للاتفاقية
القرار ١٦-١٦ : النصاب الفرنسي والاسباني لاتفاقية الطيران المدني الدولي

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

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

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

إن الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي:

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

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

وقد أحاطت علما بأن الدول المتعاقدة قد أعربت بصفة عامة عن رغبتها في وجود نص رسمي للاتفاقية المذكورة باللغة الروسية. وقد اعتبرت أنه من الضروري، تحقيقا للغرض المذكور آنفا، إجراء تعديل لاتفاقية الطيران المدني الدولي المبرمة في شيكاغو بتاريخ ١٩٤٤/١٢/٧.

- ١- تقر وفقا لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة آنفا، التعديل التالي المقترح ادخاله على الاتفاقية المذكورة:

استبدال البند الأخير من الاتفاقية بالنص التالي:

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

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

- ٣- **تقرر** أن يقوم الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بإعداد بروتوكول باللغات الانجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية، بحيث تكون كل منها متساوية في الحجية، متضمنا التعديل المقترح المذكور آنفا والعناصر التالية:
- (أ) يوقع على البروتوكول رئيس الجمعية العمومية وأمينها العام.
- (ب) يفتح باب التصديق على البروتوكول من جانب أية دولة تكون قد انضمت إلى اتفاقية الطيران المدني الدولي أو تكون قد صدقت عليها.
- (ج) تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي.
- (د) يسري مفعول البروتوكول بالنسبة للدول التي صدقت عليه في تاريخ إيداع وثيقة التصديق الرابعة والتسعين.
- (هـ) يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول المتعاقدة بتاريخ إيداع كل تصديق على البروتوكول.
- (و) يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول الأطراف في الاتفاقية المذكورة بتاريخ سريان مفعول البروتوكول.
- (ز) يسري مفعول البروتوكول بالنسبة لأية دولة متعاقدة تصدق عليه بعد التاريخ المذكور أعلاه عند إيداع وثيقة تصديقها عليه لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

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

إن الجمعية العمومية:

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

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

إن الجمعية العمومية:

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

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

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

إن الجمعية العمومية:

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

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

إن الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي:

- وقد اجتمعت خلال دورتها الثانية والثلاثين في مونتريال بتاريخ ٢٢ سبتمبر/أيلول ١٩٩٨.
وأحاطت علما بأن الدول المتعاقدة قد أعربت بصفة عامة عن رغبتها في اتخاذ إجراء لضمان توافر اتفاقية الطيران المدني الدولي المبرمة في شيكاغو بتاريخ ٧ ديسمبر/كانون الأول ١٩٤٤ بوصفها النص الصيني الرسمي.
وقد اعتبرت أنه من الضروري، تحقيقا للغرض المذكور آنفا، إجراء تعديل لاتفاقية الطيران المدني الدولي المبرمة في شيكاغو بتاريخ ٧ ديسمبر/كانون الأول ١٩٤٤.
- ١- تقر وفقا لأحكام المادة ٩٤(أ) من الاتفاقية المذكورة آنفا، التعديل التالي المقترح ليحل محل النص الحالي للبند الأخير من الاتفاقية المذكورة:
- "حررت في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر/كانون الأول ١٩٤٤ باللغة الانجليزية. ونصوص هذه الاتفاقية، التي أعدت باللغات الانجليزية والعربية والصينية والفرنسية والروسية والاسبانية، متساوية في الحجية. وتودع هذه النصوص لدى محفوظات حكومة الولايات المتحدة الأمريكية، وتسلم تلك الحكومة صورا معتمدة رسميا منها لحكومات كل الدول التي قد توقع على هذه الاتفاقية أو تنضم إليها. ويفتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية في واشنطن العاصمة".
- ٢- تحدد، وفقا لأحكام المادة ٩٤(أ) من الاتفاقية المذكورة، أن عدد الدول المتعاقدة التي سوف يصبح التعديل المقترح ساريا بعد تصديقها عليه هو ١٢٤ دولة.

- ٣- **تقرر** أن يقوم الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بإعداد بروتوكول باللغات الانجليزية والعربية والصينية والفرنسية والروسية والاسبانية، بحيث تكون كل منها متساوية في الحجية، متضمنا التعديل المقترح المذكور آنفا والعناصر التالية:
- (أ) يوقع على البروتوكول رئيس الجمعية العمومية وأمينها العام.
- (ب) يفتح باب التصديق على البروتوكول من جانب أية دولة تكون قد صدقت على اتفاقية الطيران المدني الدولي أو تكون قد انضمت إليها.
- (ج) تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي.
- (د) يسري مفعول البروتوكول بالنسبة للدول التي صدقت عليه في تاريخ إيداع وثيقة التصديق الرابعة والعشرين بعد المائة.
- (هـ) يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول المتعاقدة بتاريخ إيداع كل تصديق على البروتوكول.
- (و) يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول الأطراف في الاتفاقية المذكورة بتاريخ سريان مفعول البروتوكول.
- (ز) يسري مفعول البروتوكول بالنسبة لأية دولة متعاقدة تصدق عليه بعد التاريخ المذكور أعلاه عند إيداع وثيقة تصديقها عليه لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

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

إن الجمعية العمومية:

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

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

إن الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي

- وقد اجتمعت** في دورتها الثالثة والعشرين بمونتريال في ٦/١٠/١٩٨٠.
- وإنه توضع** في اعتبارها أحكام القرارين ٢١-٢٢ و ٢٢-٢٨ بشأن تأجير واستئجار وتبادل الطائرات في العمليات الدولية.
- وإنه أحاطت علماً** بمشروع تعديل اتفاقية الطيران المدني الدولي الذي أعدته الدورة الثالثة والعشرون للجنة القانونية.

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

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

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

تردج بعد المادة ٨٣، المادة الجديدة ٨٣ مكرر التالي نصها:

"المادة ٨٣ مكرر

نقل بعض المهام والواجبات

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

إن الجمعية العمومية:

- لما كانت قد اعتمدت القرار ٢٣-٢ الخاص بتعديل اتفاقية الطيران المدني الدولي بإضافة مادة جديدة هي المادة ٨٣ مكرر.
- تحث جميع الدول المتعاقدة على إتمام أي تغييرات لازمة في قانونها الوطني وأن تصدق على التعديل في أقرب وقت ممكن.

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

إن الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي:

- إن انعقدت في دورتها الخامسة والعشرين (الاستثنائية) بمونتريال بتاريخ ١٠/٥/١٩٨٤.
- ولما كان الطيران المدني الدولي يمكن أن يساعد كثيراً على إيجاد وإبقاء الصداقة وحسن التفاهم بين أمم العالم وشعوبه، غير أن إساءة استخدام ذلك الطيران يمكن أن يصبح تهديداً للأمن العام.
- ولما كان من المرغوب فيه تجنب الاحتكاك وتنمية التعاون بين الأمم والشعوب، الأمر الذي يتوقف عليه السلام العالمي.
- ولما كان من الضروري للطيران المدني الدولي أن يطور بطريقة أكيدة ومنظمة.
- ولما كان من الضروري تأمين سلامة الأشخاص الذين على متن الطائرات المدنية وحماية أرواحهم تمشياً مع الاعتبارات الأولية للإنسانية.

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

- تعترف بأن لكل دولة سيادة كاملة ومطلقة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها.
- وتتعهد لدى وضع القواعد المتعلقة بطائرات الدولة فيها بأن تعند بسلامة الملاحة للطائرات المدنية.
- وتوافق على عدم استعمال الطيران المدني في أغراض لا تتفق مع أغراض هذه الاتفاقية.
- ولما كانت الدول المتعاقدة مصممة على اتخاذ التدابير الملائمة الرامية لمنع انتهاك الفضاء الجوي للدول الأخرى ومنع استعمال الطيران المدني في أغراض لا تتفق مع أهداف الاتفاقية وأن تعزز على نحو أكبر سلامة الطيران المدني الدولي.
- ولما كانت الرغبة العامة للدول المتعاقدة تتمثل في أن تؤكد من جديد على مبدأ عدم استعمال الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء طيرانها.

- ١- **تقرر** أنه من المرغوب فيه تبعاً لذلك أن تعدل اتفاقية الطيران المدني الدولي الموقع عليها بشيكاغو في ٧/١٢/١٩٤٤.
- ٢- **توافق** وفقاً لحكم المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة، على التعديل التالي المقترح للاتفاقية آنفة الذكر:
- تدرج بعد المادة ٣ مادة جديدة ٣ مكرر:

"المادة ٣ مكرر"

- (أ) تسلم الدول المتعاقدة بأنه يجب على كل دولة أن تمتنع عن اللجوء إلى استعمال الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء طيرانها، وبأنه يجب، في حالة حدوث اعتراض، ألا تعرض أرواح الأشخاص الذين على متن الطائرة وسلامة الطائرة للخطر. ولا يفسر هذا الحكم على أنه يعدل بأي شكل من الأشكال حقوق والتزامات الدول المنصوص عليها في ميثاق الأمم المتحدة.
- (ب) تسلم الدول المتعاقدة بأنه يحق لكل دولة، في ممارسة سيادتها، أن تلزم بالهبوط في مطار معين ما أي طائرة مدنية تطير فوق إقليمها بدون سند، أو إذا كانت ثمة أسباب معقولة يستنتج منها أن الطائرة يجري استعمالها لأي غرض لا يتفق مع أغراض هذه الاتفاقية، ويجوز للدولة أيضاً أن تصدر لتلك الطائرة أي تعليمات أخرى لوضع حد لتلك الانتهاكات. ولهذا الغرض، يجوز للدول المتعاقدة أن تلجأ لأي وسائل ملائمة تتفق مع قواعد القانون الدولي ذات الصلة بذلك، بما في ذلك الأحكام ذات الصلة في هذه الاتفاقية، وبالتحديد الفقرة (أ) من هذه المادة. وتوافق كل دولة متعاقدة على أن تنشر نظمها السارية فيما يتعلق باعتراف الطائرات المدنية.
- (ج) تمثل كل طائرة مدنية لأي أمر صادر وفقاً للفقرة (ب) من هذه المادة. ولهذا الغرض تضع كل دولة متعاقدة جميع الأحكام الضرورية في قوانينها أو نظمها الوطنية لجعل هذا الامتثال إلزامياً لأي طائرة مدنية مسجلة في تلك الدولة أو يقوم باستثمارها مستثمر يكون مقر عمله الرئيسي أو إقامته الدائمة في تلك الدولة. وتجعل كل دولة متعاقدة كل انتهاك لتلك القوانين أو النظم المطبقة معاقبا عليه بعقوبات شديدة، وتعرض الحالة على سلطاتها المختصة وفقاً لقوانينها أو نظمها.
- (د) تتخذ كل دولة متعاقدة التدابير الملائمة كي تحظر أن تستعمل عمداً لأي غرض لا يتفق مع أغراض هذه الاتفاقية أي طائرة مدنية مسجلة في تلك الدولة أو يقوم باستثمارها مستثمر يكون مقر عمله الرئيسي أو إقامته الدائمة في تلك الدولة. ولا يؤثر هذا الحكم في الفقرة (أ) أو يخل بما جاء في الفقرتين (ب) و (ج) من هذه المادة."
- ٣- **وتحدد**، وفقاً لأحكام المادة المذكورة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المشار إليها، أن عدد الدول المتعاقدة التي سوف يصبح التعديل المقترح سارياً بعد تصديقها عليه هو مائة واثنان.
- ٤- **وتقرر** أن يضع الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بروتوكولا باللغات الانجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية، تكون جميعاً متساوية في الحجية، ويحتوي التعديل المقترح المشار إليه أعلاه والأمور المبينة فيما يلي:
- (أ) يوقع على البروتوكول رئيس الجمعية العمومية وأمينها العام.
- (ب) يكون باب التصديق على البروتوكول مفتوحاً لكل دولة صدقت على اتفاقية الطيران المدني الدولي المذكورة أو انضمت إليها.
- (ج) تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي.
- (د) يصبح البروتوكول نافذاً بالنسبة للدول التي صدقت عليه في التاريخ الذي تودع فيه وثيقة التصديق الثانية بعد المائة.

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

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

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

قد وافقت بالإجماع على تعديل لاتفاقية الطيران المدني الدولي بإدخال مادة جديدة هي المادة ٣ مكرر في صلب تلك الاتفاقية. تحث جميع الدول المتعاقدة على أن تصدق في أسرع وقت ممكن عملياً على البروتوكول الذي يضمن المادة ٣ مكرر في صلب اتفاقية الطيران المدني الدولي. تطلب من الأمين العام أن يوجه اهتمام جميع الدول المتعاقدة إلى هذا القرار.

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

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

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

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

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

إن الجمعية العمومية

إن تلاحظ القرار ٢٥-١ الذي اعتمده الجمعية العمومية بالإجماع في هذا اليوم.

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

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

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

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

١- تناشد الدول المتعاقدة:

(أ) أن تتعاون إلى أبعد حد ممكن عمليا على التقليل من الحاجة إلى اعتراض الطائرات المدنية.

(ب) أن تتعاون إلى أبعد حد ممكن عمليا على تحسين التنسيق بين أنظمة الاتصالات العسكرية والمدنية وبين هيئات مراقبة الحركة الجوية من أجل تعزيز سلامة الطيران المدني الدولي أثناء التحقق من هوية الطائرات المدنية واعتراضها.

(ج) أن تسعى إلى أبعد حد ممكن عمليا إلى تحقيق التجانس بين إجراءات اعتراض الطائرات المدنية عند إصدارها للقواعد التنظيمية لطائراتها.

(د) أن تسعى إلى أبعد حد ممكن عمليا إلى اتباع إجراءات موحدة من جانب طواقم الطيران للطائرات المدنية في مجال الملاحة والعمليات الجوية.

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

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

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

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

ولما كانت اللجنة القانونية قد أوصت المجلس بأن يدعو هذه الجمعية إلى اعتماد قرار يحتوي على مضمون توصية اللجنة القانونية.

فإن الجمعية العمومية تقرر أنه:

- ١- لا يجوز القول بأن هناك في المادة ٣٠(ب) من اتفاقية شيكاغو ما يحول دون قيام أشخاص لا يحملون ترخيصا باستخدام أجهزة إرسال لاسلكي مركبة على متن طائرة ما عندما يكون الغرض من هذا الاستخدام إرسال لاسلكي جو- أرض لا علاقة له بسلامة الطيران.
- ٢- ينبغي لجميع الدول الأعضاء أن تؤمن عدم حظر استخدام مثل هذه الأجهزة في فضاءها الجوي.
- ٣- يخضع استخدام مثل هذه الأجهزة للشروط المبينة في المرفق بهذا القرار.

مرفق

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

- (١) الامتثال لشروط الترخيص الصادر عن دولة تسجيل الطائرة (أو دولة المستثمر) لتكريب وتشغيل هذا الجهاز.
- (٢) يجوز لأي شخص استخدام هذا الجهاز في إرسال لاسلكي جو - أرض لا علاقة له بسلامة الطيران شريطة أن يخضع هذا الجهاز دائما لسيطرة مسؤول تشغيل يحمل ترخيصا حسب الأصول من دولة التسجيل (أو دولة المستثمر).
- (٣) الامتثال لمتطلبات اتفاقية الاتصالات السلكية واللاسلكية الدولية ولأنظمة اللاسلكي المعتمدة بموجب تلك الاتفاقية كلما عدلت من حين لآخر، بما فيها الترددات اللاسلكية المطبقة، وتجنب التداخل الضار مع الترددات المستخدمة لخدمات أخرى، والأولوية لاتصالات الطيران الخاصة بالاستغاثة وسلامة الطيران وانتظامه.
- (٤) الامتثال لجميع الشروط الفنية والتشغيلية المبينة في الأنظمة التي تطبقها الدولة العضو التي تعمل الطائرة في إقليمها أو فوقه.

عضوية الايكاو

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

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

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

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

"المادة ٩٣ مكرر"

(أ) بغض النظر عن أحكام المواد ٩١ و ٩٢ و ٩٣ السابقة.

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

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

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

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

القرار ٩-١: بحث طلبات العضوية في منظمة الايكاو

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

ولما كان من المرغوب فيه الإسراع في بحث طلبات الانضمام.

ولما كانت المادتان ٩٢(أ) و ٩٣ من الاتفاقية تحتويان على أحكام متعلقة بطلبات الانضمام من جانب دول معينة.

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

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

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

لذلك، فإن الجمعية العمومية تقر:

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

المنظمة وهيئاتها

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

إن الجمعية العمومية:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(و) يقوم الأمين العام فورا بإخطار جميع الدول الأطراف في الاتفاقية المذكورة أو الموقعة عليها بتاريخ دخول البروتوكول حيز النفاذ.

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

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

إن الجمعية العمومية:

وقد اجتمعت في دورة استثنائية، بنيويورك، في الحادي عشر من مارس ١٩٧١.
وإنه تلاحظ أن الدول المتعاقدة ترغب بصفة عامة في زيادة عدد أعضاء المجلس.
وإنه تعتبر أنه من المناسب تزويد المجلس بثلاثة مقاعد إضافية وبذلك يرتفع عدد أعضاء المجلس من سبعة وعشرين إلى ثلاثين عضوا.

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

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

"في المادة ٥٠ (أ) من الاتفاقية، تحذف الجملة الثانية ويحل محلها ما يلي: "ويتألف من ثلاثين دولة متعاقدة تنتخبها الجمعية العمومية."

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

إن الجمعية العمومية:

وقد اجتمعت في دورتها الحادية والعشرين، بمونتريال، في ١٤ أكتوبر ١٩٧٤.

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

وإنه تعتبر أنه من المناسب تزويد المجلس بثلاثة مقاعد اضافية، وبذلك ترفع عدد أعضاء المجلس من ثلاثين إلى ثلاثة وثلاثين عضوا، من أجل السماح بزيادة تمثيل الدول المنتخبة في المرحلتين الثانية وخاصة الثالثة من انتخاب المجلس.

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

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

"في المادة ٥٠ (أ) من الاتفاقية، تعدل الجملة الثانية بإحلال التعبير 'ثلاثة وثلاثين' محل التعبير 'ثلاثين'."

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

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

(أ) *يقوم رئيس الجمعية العمومية وأمينها العام على البروتوكول.*

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

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

(د) *يصبح البروتوكول نافذا بالنسبة للدول التي صدقت عليه في تاريخ إيداع الوثيقة السادسة والثمانين.*

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

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

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

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

إن الجمعية العمومية:

وقد اجتمعت في دورتها الثامنة والعشرين (الاستثنائية) بمونتريال في ٢٥ أكتوبر ١٩٩٠.

وإن لاحظت أن عددا كبيرا من الدول المتعاقدة ترغب في زيادة عضوية المجلس لكفالة تحقيق توازن أفضل من خلال زيادة تمثيل الدول المتعاقدة.

وإن ترى أنه من الملائم زيادة عضوية تلك الهيئة من ثلاثة وثلاثين إلى ستة وثلاثين عضوا.

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

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

"في المادة ٥٠ (أ) من الاتفاقية تعدل الجملة الثانية بإحلال ' ستة وثلاثون ' محل ' ثلاثة وثلاثون '."

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

القرار ٤-١: التزامات الدول الأعضاء بالمجلس

لما كانت الدول المتعاقدة التي انتخبت لعضوية المجلس في عام ١٩٤٧ قد قبلت مسؤولية المشاركة الكاملة في نشاط المنظمة.
ولما كانت بعض الدول التي انتخبت على هذا الأساس قد وجدت استحالة في الاضطلاع بهذه المسؤولية حسبما كان متوقعا عند وقت انتخابها، وعجزت عن الاضطلاع بدورها المتوقع في نشاط المجلس.

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

فإن الجمعية العمومية تقرر الآتي:

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

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

إن الجمعية العمومية:

وقد اجتمعت في دورتها الثامنة عشرة في فيينا.

* أصبحت الآن المادة ٥٥.

- وإن تلاحظ** وجود رغبة عامة بين الدول المتعاقدة لزيادة أعضاء لجنة الملاحة الجوية.
- وإن تعتبر** أنه من الملائم زيادة أعضاء هذه اللجنة من اثني عشر إلى خمسة عشر عضوا.
- ولما كان** من الضروري، تحقيقاً للغرض المذكور أعلاه، أن تعدل اتفاقية الطيران المدني الدولي المبرمة في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر ١٩٤٤.
- ١- **تعتمد**، وفقاً لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة أعلاه، التعديل المقترح التالي للاتفاقية المذكورة:
- "في المادة ٥٦ من الاتفاقية تحل عبارة 'خمسة عشر عضواً' محل 'اثني عشر عضواً'."
- ٢- **تحدد** عدد الدول المتعاقدة التي يلزم تصديقها على التعديل المقترح المذكور أعلاه لكي يصبح نافذاً بثمانين دولة، وذلك وفقاً لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة.
- ٣- **تقرر** أن يقوم الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بإعداد بروتوكول باللغات الانجليزية والفرنسية والاسبانية، بحيث يكون كل منها متساوياً في الحجية، متضمناً التعديل المقترح المذكور أعلاه ومتضمناً الأحكام الواردة أدناه:
- (أ) يوقع رئيس الجمعية العمومية وأمينها العام على البروتوكول.
- (ب) يفتح باب التصديق على البروتوكول من جانب أية دولة تكون قد صدقت على اتفاقية الطيران المدني الدولي المذكورة أو تكون قد انضمت إليها.
- (ج) تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي.
- (د) يصبح البروتوكول نافذاً بالنسبة للدول التي صدقت عليه في تاريخ إيداع وثيقة التصديق الثمانين.
- (هـ) يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول المتعاقدة بتاريخ إيداع كل تصديق على البروتوكول.
- (و) يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول الأطراف في الاتفاقية المذكورة بتاريخ دخول البروتوكول حيز النفاذ.
- (ز) يسري مفعول البروتوكول بالنسبة لأية دولة متعاقدة تصدق عليه بعد التاريخ المشار إليه أعلاه، عند إيداع وثيقة تصديقها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

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

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية

- ١- 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- تُحث جميع الدول الأعضاء، وخصوصاً الدول غير الممثلة في المجلس، على بذل المزيد من الجهد لتقديم مرشحين لعضوية اللجنة؛
- ٣- تُوصي المجلس بأن لا يعين 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.

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

إن الجمعية العمومية:

- إنه تلاحظ أن الدول المتعاقدة ترغب عموماً في زيادة عدد أعضاء لجنة الملاحة الجوية.
- وإنه تعتبر أنه من الملائم زيادة عدد أعضاء تلك الهيئة من ١٥ عضواً إلى ١٩ عضواً.
- وإنه تعتبر أنه من الضروري، تحقيقاً للغرض المذكور أعلاه، إجراء تعديل لاتفاقية الطيران المدني الدولي المبرمة في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر ١٩٤٤.
- ١- تعتمد، وفقاً لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة أعلاه التعديل المقترح التالي للاتفاقية المذكورة:

"في المادة ٥٦ من الاتفاقية تحل عبارة 'تسعة عشر عضواً' محل 'خمسة عشر عضواً'."
 - ٢- تحدد ب ١٠٨ عدد الدول المتعاقدة التي يلزم تصديقها على التعديل المقترح المذكور أعلاه لكي يصبح نافذاً، وذلك وفقاً لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة.
 - ٣- تقرر أن يقوم الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بإعداد بروتوكول باللغات الإنجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية، بحيث تكون كلها متساوية في الحجية، يتضمن التعديل المقترح المذكور أعلاه والأحكام الواردة أدناه:
 - (أ) يوقع رئيس الجمعية العمومية وأمينها العام على البروتوكول.
 - (ب) يفتح باب التصديق على البروتوكول من جانب أية دولة تكون قد صدقت على اتفاقية الطيران المدني الدولي المذكورة أو تكون قد انضمت إليها.
 - (ج) تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي.
 - (د) يصبح البروتوكول نافذاً بالنسبة للدول التي صدقت عليه في تاريخ إيداع وثيقة التصديق الثامنة بعد المائة.
 - (هـ) يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول المتعاقدة بتاريخ إيداع كل تصديق على البروتوكول.
 - (و) يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول الأطراف في الاتفاقية المذكورة بتاريخ دخول البروتوكول حيز النفاذ.

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

القرار ٧-٥: الدستور المنقح للجنة القانونية

تقرر الجمعية العمومية:

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

دستور اللجنة القانونية

- ١- تكون اللجنة القانونية (المشار إليها فيما بعد باسم "اللجنة") لجنة دائمة من لجان المنظمة، من إنشاء الجمعية العمومية وتكون مسؤولة أمام المجلس، مع مراعاة الاستثناءات المحددة أدناه.
- ٢- تكون واجبات ووظائف اللجنة كما يلي:
 - أ) أن تقدم المشورة إلى المجلس، بناء على طلبه، حول المسائل المتعلقة بتفسير وتعديل اتفاقية الطيران المدني الدولي.
 - ب) أن تدرس المسائل الأخرى المتعلقة بقانون الجو الدولي العام التي يحيلها المجلس أو الجمعية العمومية إليها، وأن تقدم توصياتها بشأن تلك المسائل.
 - ج) أن تقوم، بناء على تعليمات من الجمعية العمومية أو المجلس، أو بمبادرة خاصة منها بشرط الحصول على موافقة مسبقة من المجلس، بدراسة المشاكل المتعلقة بقانون الجو الخاص التي تهم الطيران المدني الدولي، وأن تعد مسودات اتفاقيات قانون الجو الدولية، وأن تقدم التقارير والتوصيات في هذا الصدد.
 - د) أن تقدم إلى المجلس توصياتها بخصوص تمثيل الدول غير المتعاقدة والمنظمات الدولية الأخرى في دورات اللجنة، وبخصوص تنسيق أعمال اللجنة مع أعمال الهيئات التمثيلية الأخرى بالمنظمة والأمانة العامة، وبخصوص المسائل الأخرى التي من شأنها أن تساهم في تحقيق فاعلية أعمال المنظمة.
- ٣- تتكوّن اللجنة من خبراء قانونيين تعينهم الدول المتعاقدة كممثّلين لها، ويكون الاشتراك فيها مفتوحاً لكل الدول المتعاقدة.
- ٤- يكون لكل دولة متعاقدة ممثلة في اجتماعات اللجنة صوت واحد.
- ٥- تحدد اللجنة، بموافقة المجلس، البرنامج العام لأعمالها ومشروع جدول الأعمال لكل دورة من دوراتها، على أن يكون مفهوماً أن باستطاعة اللجنة أن تعدل، خلال أية دورة من دوراتها، مشروع جدول الأعمال لتحسين تصريف أعمالها بما يتّمشي وأحكام هذا الدستور. وتُعقد دورات اللجنة في الأماكن والمواعيد التي يحددها المجلس أو يوافق عليها.
- ٦- تعتمد اللجنة نظامها الداخلي. ويخضع هذا النظام الداخلي، كما يخضع أي تعديل عليه يمس العلاقات بين اللجنة وهيئات المنظمة الأخرى أو دول أو منظمات أخرى، لموافقة المجلس.
- ٧- تنتخب اللجنة أعضاء هيئتها الرئاسية.
- ٨- للجنة أن تكوّن لجاناً فرعية تعقد اجتماعاتها إما في نفس فترة انعقاد اللجنة، وإما في المواعيد والأماكن التي تحددها اللجنة، بشرط موافقة المجلس.

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

لما كانت المادة ٤٨ (أ) من اتفاقية الطيران المدني الدولي، الموقع عليها في شيكاغو في السابع من ديسمبر ١٩٤٤، تقضي بانعقاد الجمعية العمومية سنويا.

ولما كان من المرغوب فيه إعطاء المنظمة بعض المرونة بما يسمح بخفض وتيرة دورات الجمعية العمومية، إذا بدا ذلك الخفض مستحسنا.

ولما كان من الضروري إدخال تعديل على الاتفاقية المذكورة من أجل الغرض المذكور أعلاه.

ولما كان أي تعديل مقترح يجب، طبقا للمادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية، أن يحظى بموافقة ثلثي الأصوات في الجمعية العمومية، ويبدأ نفاذه بالنسبة للدول التي تكون قد صدقت عليه اعتبارا من تاريخ التصديق عليه بواسطة عدد من الدول المتعاقدة تقرره الجمعية العمومية، ولا يقل هذا العدد عن ثلثي مجموع عدد الدول المتعاقدة.

فإن الجمعية العمومية تعتمد، وفقا لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة، مشروع التعديلات التالية على تلك الاتفاقية:

- ١- في المادة ٤٨ (أ)، تحل عبارة "مرة على الأقل كل ثلاث سنوات" محل كلمة "سنويا"
- ٢- في المادة ٤٩ (هـ)، تحل عبارة "ميزانيات سنوية" محل "ميزانية سنوية".
- ٣- وفي المادة ٦١، يحل التعبير "ميزانيات سنوية" و"بالتصويت على الميزانيات" محل "ميزانية سنوية" و"بالتصويت على الميزانية" على التوالي.

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

تقرر:

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

توصي بأن تتخذ كل الدول المتعاقدة خطوات عاجلة للتصديق على التعديلات المذكورة آنفا.

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

إن الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي:

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

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

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

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

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

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

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

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

وبالتالي، وبناء على قرار الجمعية العمومية المذكور آنفا.

قام الأمين العام للمنظمة بإعداد هذا البروتوكول.

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

تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

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

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

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

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

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

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

النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية

— القرارات ١٢-٦ و ١٢-٤ و ١٤-١

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

ملاحظة: نص النظام الداخلي والتعديلات التي أدخلت عليه غير وارد في هذه الوثيقة. وتظهر الطبعة الجارية للنظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية في الوثيقة Doc 7600.

المقرر ٢٢: النص الروسي للنظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية

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

المقرر ٢٥: النص العربي للنظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية

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

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

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

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

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

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

القرار ١-٢٣: تخويل المجلس سلطة العمل كهيئة تحكيمية

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

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

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

لذلك، فإن الجمعية العمومية الأولى تقرر الآتي:

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

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

تقرر الجمعية العمومية، في دورتها الخامسة:

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

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

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

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

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

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

ولما كانت الجمعية العمومية ترى وجوب تعديل الاتفاقية لكفالة نقل المقر الدائم دونما تأخير مفرط، إذا ما نشأت الضرورة لذلك. **لذلك**، توافق الجمعية العمومية على التعديل المقترح الآتي للاتفاقية المذكورة: في نهاية المادة ٤٥ من الاتفاقية توضع فاصلة مكان النقطة، ويضاف الآتي: "وخلافا للتعبير المؤقت، يكون التغيير بقرار من الجمعية العمومية، وهذا القرار يجب أن يحوز على عدد الأصوات الذي تحدده الجمعية العمومية. ويشترط ألا يقل هذا العدد عن ثلاثة أخماس المجموع الكلي للدول المتعاقدة." **تحدد** بإثنين وأربعين عدد الدول المتعاقدة التي يلزم تصديقها على التعديل المقترح المذكور أعلاه لكي يصبح نافذاً.

تقرر:

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية تقرر:

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

القرار ٣١-٢: تحسين انتاجية منظمة الطيران المدني الدولي

لما كانت منظمة الطيران المدني الدولي قد اضطلعت بفاعلية وكفاءة، ولفترة تربو على خمسين عاما، بوظائفها المنصوص عليها في الجزء الثاني من اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو).

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

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

ولما كانت الضرورة تقتضي من المنظمة أن تتجاوز بفاعلية مع هذه التحديات في وقت يعاني فيه مجتمع الطيران من مصاعب مالية.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تعرب عن تقديرها للمجلس ولأمين العام على التقدم المحرز في وضع خطة عمل استراتيجية للمنظمة.
- ٢- تؤيد ما قرره المجلس بشأن مواصلة تطوير خطة العمل الاستراتيجية وإنشاء آلية للإشراف تشمل إجراء استعراض سنوي للتقدم المحرز.
- ٣- تكلف المجلس والأمين العام، كل في نطاق اختصاصه، بما يلي:
 - أ) تكثيف الجهود الرامية إلى تطوير خطة العمل الاستراتيجية على أساس مستمر، مع القيام بعملية تخطيط منتظمة ترفع مستوى الفاعلية والوضوح والمساءلة، وتساعد على تطوير الميزانية البرنامجية.
 - ب) العمل على عرض خطة العمل الاستراتيجية على الدول المتعاقدة، وتقديم هذه الخطة بالصورة التي صارت عليها، مشفوعة بتقرير مرحلي يوضح التقدم المحرز في تنفيذها خلال فترة السنوات الثلاث المعنية، إلى كل دورة عادية تعقدها الجمعية العمومية.
- ٤- تكلف المجلس بما يلي:
 - أ) ترشيد أساليب وإجراءات عمل الجمعية العمومية بما يحقق مزيدا من الوضوح والفاعلية ويقصر مدة انعقاد دورات الجمعية العمومية، وذلك اعتبارا من الدورة العادية المقبلة.
 - ب) القيام بدراسة متعمقة لعمليات صنع القرار، ولأساليب وإجراءات عمل المجلس وهيئاته المساعدة، سعيا إلى تحقيق الترشيح وتفويض السلطة وتحسين كفاءة المنظمة.
 - ج) كفاءة فاعلية الجهاز الإشرافي الذي يقدم تقارير مستقلة إلى المجلس، بما يضمن فاعلية البرامج ووضوحها والمساءلة عنها.
- ٥- تدعو الأمين العام، في حدود اختصاصه، إلى أن يواصل اتخاذ مبادرات من أجل تحسين انتاجية المنظمة وكفاءتها من خلال تنفيذ إصلاحات في الأساليب الإجرائية والتنظيمية والإدارية، وأن يقدم تقارير في هذا الشأن إلى المجلس.
- ٦- تدعو المجلس والأمين العام إلى مراعاة الاعتبارات، الواردة في القائمة غير الحصرية الواردة في مرفق هذا القرار، لدى تنفيذ الفقرات ٣ إلى ٥ أعلاه.
- ٧- وتدعو المجلس إلى إحاطة الدول علما بالتقدم المحرز من أجل تنفيذ الفقرات ٣ إلى ٥ أعلاه في موعد أقصاه ١٩٩٧/٥/١، وإلى تقديم تقرير كامل عن هذا التنفيذ إلى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية.

المرفق

قائمة اعتبارات لتحسين انتاجية المنظمة

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

- أ) إنشاء ربط مباشر وواضح بين خطة العمل الاستراتيجية والميزانية البرنامجية.
- ب) وضع إجراءات لإعداد الميزانية البرنامجية بطريقة تركز على تخصيص الموارد على المستوى الاستراتيجي لا على مستوى التفاصيل الإدارية ("من القمة إلى القاعدة" لا من "القاعدة إلى القمة").
- ج) وضع إجراءات لتحديد الأهداف والنتائج المتوقعة والأولويات والغايات المستهدفة، مع استخدام مؤشرات الأداء.
- د) قيام الهيئات المساعدة وشتى مكاتب الأمانة العامة بوضع خطط أكثر تحديدا في إطار خطة العمل الاستراتيجية (مثل تكيف برنامج العمل الفني في مجال الملاحة الجوية).
- هـ) قيام الأمانة العامة باستعراض مستمر وقيام المجلس والهيئات المساعدة باستعراض دوري للتقدم المحرز في تنفيذ خطة العمل الاستراتيجية.
- و) تحديث وتطوير خطة العمل الاستراتيجية نفسها مرة على الأقل كل ثلاث سنوات.

أساليب وإجراءات عمل الجمعية العمومية (الفقرة ٤ أ) من منطوق القرار)

- أ) تبسيط جدول الأعمال وتقليل الوثائق، مع التركيز على مسائل الاستراتيجية والسياسة العليا وعلى المجالات الرئيسية ذات الأولوية وعلى تخصيص الموارد.
- ب) احترام المهل المحددة لاعداد الوثائق وتوزيعها.
- ج) تقديم معلومات أكثر إسهابا إلى المسؤولين المنتخبين.
- د) ترشيد إجراءات تقديم التقارير، والعمل بصفة خاصة على تقادي الازدواج في التقارير، وتقادي النظر في الوثيقة الواحدة في هيئات مختلفة، ما لم يكن ذلك ضروريا.
- هـ) إلغاء شرط إعداد المحاضر لاجتماعات اللجان (مثلما حدث في الدورة الحالية).
- و) تحسين إجراءات إلقاء الكلمات الافتتاحية، وتحسين الالتزام بالوقت المحدد للاجتماعات.
- ز) وضع إجراءات عصرية وفعالة للتصويت، لا سيما لانتخاب أعضاء المجلس.

ملاحظة — إذا اقتضى الأمر إدخال تعديلات على النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية Doc 7600، فإنه ينبغي إخطار الدول بذلك قبل انعقاد الدورة العادية للجمعية العمومية بوقت كاف حتى يتسنى اعتماد التعديلات في مستهل الدورة وبدء سريانها على الفور.

عمليات صنع القرار وأساليب وإجراءات عمل المجلس (الفقرة ٤ب) من منطوق القرار)

ينبغي أن يدور محور الاستعراض حول ما يلي:

- (أ) المفهوم الذي يقضي بأن يواصل المجلس تصريف مهامه وولاياته طبقا لاتفاقية شيكاغو وأن يركز خصوصا على مسائل السياسة العليا.
- (ب) أن يضطلع الأمين العام بمسؤولياته باتخاذ الإجراءات والقرارات الإدارية بوصفه الرئيس التنفيذي لموظفي المنظمة طبقا لأحكام المادة الرابعة والخمسين (ح) من اتفاقية شيكاغو.

(الجهاز الإشرافي) (الفقرة ٤ ج) من منطوق القرار

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

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

- (أ) وضع إجراءات تكفل إصدار وتعديل اتفاقات قانون الجو والقواعد والتوصيات وخطط الملاحة الجوية الإقليمية في حينها.
- (ب) زيادة التركيز على تشجيع الدول على التصديق على اتفاقات قانون الجو وتنفيذ القواعد والتوصيات الصادرة عن المنظمة تنفيذا على أوسع نطاق ممكن في جميع أنحاء العالم.
- (ج) تحسين وتشهيل الاتصالات مع الدول المتعاقدة، لا سيما حين تتعلق هذه الاتصالات بالقواعد والتوصيات، وذلك من خلال تدابير منها التوسع في استخدام أجهزة الإرسال الإلكتروني.
- (د) توطيد درجة الاستقلال الذاتي في عملية التخطيط الإقليمي ودرجة السلطة والموارد التي تمنح لمكاتب الإيكاو الإقليمية، مع العمل على كفاءة التنسيق المناسب على المستوى العالمي.
- (هـ) دراسة العلاقة بين الإيكاو وغيرها من الهيئات (العاملة في مجال الطيران أو في مجالات أخرى ذات صلة، على المستويين العالمي والإقليمي) سعيا إلى تحديد مجال مسؤولية كل منها والقضاء على التداخل في المسؤوليات، وتنظيم برامج مشتركة حيثما كان ذلك مناسبا.
- (و) توفير فرصة أمام جميع أطراف مجتمع الطيران المعنية، بمن فيهم مقدمو الخدمات وأهل الصناعة، للمشاركة في نشاطات المنظمة على النحو الملائم.
- (ز) ترشيد الجداول الزمنية والوثائق وتقليل مدة عقد اجتماعات الإيكاو بوجه عام.
- (ح) النظر في مدى استصواب وجدوى الاستعانة بخبرات خارجية حسب الاقتضاء للمساعدة في تنفيذ أي من المهام المذكورة أعلاه.

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

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

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تعرب عن تقديرها** للمجلس والأمين العام على التقدم المحرز في تنفيذ القرار ٣١-٢ عن تحسين انتاجية المنظمة.
- ٢- **تؤيد** القرارات التي اتخذها المجلس بالفعل في هذا الصدد.
- ٣- **تكلف** المجلس والأمين العام، كلا في مجال اختصاصه وفي حدود الميزانية التي اعتمدها الجمعية العمومية، بما يلي دون أن يتسبب ذلك في إضعاف المنظمة أو يكون له آثار سلبية على أدائها لمهامها:
 - أ) مواصلة العمل الذي يضمن فاعلية الإيكاو في التصدي للتحديات القائمة في قطاع الطيران سريع التغيير، وفي النهوض بالسلامة والأمن في جميع أنحاء العالم.
 - ب) تأمين التمويل الكامل والموظفين للبرامج ذات الأولوية العالية التي تؤثر في سلامة جمهور المسافرين.
 - ج) ضمان قيام مكتب تقييم البرامج والتدقيق والمراجعة الادارية بأعماله على النحو المنشود، أي لتحسين إدارة البرامج والشفافية والمساءلة.
 - د) فحص برامج الإيكاو بصورة انتقادية لتحديد أولوياتها ومدى مواكبتها للعصر، وإلغاء أو تقليص أنشطة البرامج التي لم تعد لها أولوية في أعمال الإيكاو، أو التي يمكن أن تؤديها منظمات أخرى، أو التي يمكن أداؤها بالتعاقد الخارجي.
 - هـ) ترشيد فرق الخبراء وتوحيد أعمالها حيثما كان ذلك ممكنا.
 - و) تركيز جهود هذه الفرق على ما يلي:
 - ١) تحسين عملية إعداد واعتماد القواعد والتوصيات مع إيلاء الاعتبار الخاص للمتطلبات العالمية والوظيفية والتشغيلية.
 - ٢) القيام على أساس منتظم بتقييم نتائج برامج التعاون الفني حتى يمكن تحديد أثرها على تحسين تنفيذ القواعد والتوصيات.
- ٤- **تكلف** المجلس بما يلي:
 - أ) أن يواصل تبسيط عمل الجمعية العمومية بالتركيز على تقديم الإرشاد بصدد السياسات وتطوير برامج العمل وتجنب التكرار في جدول أعمالها.
 - ب) أن يركز في برنامج عمله بدرجة أكبر، وبموجب المادتين ٥٤ و ٥٥ من اتفاقية شيكاغو على القرارات الخاصة بسياسات الإيكاو، وذلك في المجالات الهامة مثل تنفيذ قرارات الجمعية العمومية، والادارة المالية، واعتماد اصدار القواعد والتوصيات، وتقديم التقارير عن المخالفات إلى الجمعية العمومية، والتحضير للمؤتمرات الدبلوماسية التي تعقد في اطار الإيكاو.

ج) أن يواصل تقييم طابع وأساليب عمل واجراءات المنظمة وهيئاتها الرئاسية على وجه الخصوص، بما في ذلك مقارنتها مع منظمات الأمم المتحدة المماثلة. مع الاستعانة بهيئة خارجية، مثل وحدة التفتيش المشتركة التابعة للأمم المتحدة، إذا كان ذلك ضروريا وملائما.

د) أن ينظر فيما إذا كان خفض عدد اجتماعات المجلس وهيئاته الفرعية يمكن أن يحقق مكاسب من حيث فاعلية إشراف المجلس على المنظمة ويخفض كذلك من تكاليف الخدمات التي تقدم إلى المجلس.

هـ) أن يحدد وفورات التكاليف المحتمل تحقيقها في الأمانة العامة.

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

أ) أن يواصل العمل المطلوب في قرار الجمعية العمومية رقم ٣١-٢.

ب) أن يوسع نطاق العمل ليشمل بحث أساليب إزالة العوائق أمام تحقيق المزيد من الكفاءة داخل الأمانة العامة.

ج) أن يبحث إمكانية إجراء خفض كبير في التكاليف الإدارية ضمن ميزانية البرنامج العادي على مدى دورتي الميزانية الثلاثية المقبلتين، مع مراعاة العملية الجارية في الأمم المتحدة والمنظمات الأخرى، وذلك بعد تعريف مكونات التكاليف الإدارية وتكاليف دعم البرنامج في الايكو.

٦- تدعو الأمين العام إلى ما يلي:

أ) أن ينظر فيما إذا كان تنفيذ برنامج مكافآت وحوافز الموظفين يعد إجراء ملائما واقتصاديا.

ب) أن يعزز أداء المكاتب الإقليمية.

ج) أن ينظر في إمكانية دمج المكاتب الإقليمية لتحسين تنفيذ البرنامج. وينبغي النظر في هذا الإجراء في ضوء التكنولوجيات الجديدة والأساليب الجديدة لمعالجة المشاكل في مختلف الأقاليم.

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

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

لما كان الوضع الراهن الناجم عن أحداث ١١ سبتمبر ٢٠٠١ يفرض على الإيكو الحاجة إلى التصدي بسرعة وبدون إبطاء للتهديدات والضغوط الجديدة، لتضمن أنها تسهم بفاعلية في سلامة وأمن وكفاءة الرحلات الجوية في جميع أنحاء العالم.

وبما أنه لدى الإيكو هيئات خبراء تتعامل باستمرار مع مسائل السلامة والأمن وتقدم المشورة إلى المجلس وتعمل معه عن كثب.

وبما أن مجلس المنظمة جهاز تفاوضي منتخب ومقيم وممثل لجميع أقاليم العالم، الأمر الذي يزيد من تعزيز مشروعيته.

وبما أن مجلس المنظمة جهاز سياسي ذو مشروعية دولية معترف بها لمعالجة مسائل الطيران المدني الدولي.

وبما أنه بوسع الدول المتعاقدة أن تمارس سيادتها في ضوء سلطة المجلس ومن خلال آلية تتيح لها المطالبة بمراجعة أي قاعدة قياسية أو توصية جديدة.

فإن الجمعية العمومية:

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

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

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

- ١- أن يستمر في دراسته لموضوع زيادة الكفاءة في الإعداد لاجتماعات المنظمة وفي تصريف أعمال تلك الاجتماعات، على سبيل المثال، من خلال إعداد وثائق أكثر إقناعا وإيجازا، وتقييد جدول الأعمال فضلا عن إجراء أي تقليص معقول في عدد الاجتماعات.
- ٢- وأن يطلب من الدول المتعاقدة أن تتعاون معه في هذا الصدد.

القرار ٣١-١: الشعار الرسمي والختم الرسمي للايكاو

إن الجمعية العمومية:

وقد نظرت في اقتراح المجلس بشأن شعار وختم الايكاو.

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

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

الختم الرسمي



الشعار الرسمي



العلاقات مع الدول المتعاقدة

القرار ١-١٤: تحسين الاتصال مع الدول المتعاقدة

لما كان من الضروري تحسين الاتصال بين المنظمة والدول المتعاقدة من أجل تحقيق أهداف المنظمة. *ولما كان* المجلس المؤقت قد استرعى انتباه الجمعية العمومية الأولى للمنظمة إلى بعض الخطوات التي يمكن أن تتخذ لتحسين التسهيلات القائمة للاتصال.

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

لذلك، فإن الجمعية العمومية الأولى توصي بالآتي:

- ١- أن تقوم الدول المتعاقدة بتزويد المنظمة بمعلومات كاملة عن الخطوات المتخذة حتى الآن لتوفير تسهيلات الاتصال مع المنظمة.
- ٢- أن تقوم الدول المتعاقدة داخل إدارتها الوطنية بتعيين موظف أو موظفين يتولون المسؤولية المحددة عن القيام، عند الضرورة، بإنشاء وتنسيق تسهيلات الاتصال مع المنظمة.
- ٣- أن تقوم الدول المتعاقدة بتزويد المنظمة، في غضون المدد التي يقرها المجلس، بقرارير عن مدى التقدم المحرز في تنفيذ القواعد والتوصيات والإجراءات المعتمدة من جانب المنظمة، أو عن الأسباب التي أدت إلى عدم تنفيذها.
- ٤- أن تقوم الدول المتعاقدة بتزويد المنظمة بالمعلومات والوثائق والمطبوعات التي تطلبها المنظمة، وفقا لأحكام الاتفاقية، دونما تأخير طويل.
- ٥- أن تقوم الدول المتعاقدة بعمل ترتيبات مع المنظمة لإعارة موظفين من إدارتها الوطنية لمقر المنظمة أو مكاتبها الإقليمية، وذلك للحصول على التدريب والخبرة في أنشطة المنظمة.

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

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

١- توافق على نص الملحق الخاص بالإيكاو الذي أوصت به الدورة الثانية للجمعية العامة للأمم المتحدة باعتباره النص النهائي، وهو النص الذي يظهر تحت عنوان الملحق الثالث للاتفاقية العامة المذكورة.

٢- تقبل "البنود القياسية" للاتفاقية العامة المذكورة بشأن مزايا وحصانات الوكالات المتخصصة حسب تعديلها بحكم الملحق المذكور.

٣- تتعهد بتنفيذ أحكام المواد ٨ و ١٨ و ٢٢ و ٢٣ و ٢٤ و ٣١ و ٣٢ و ٤٢ و ٤٥ والمادة ٢(٣) من الملحق المذكور.

٤- تطلب من الأمين العام:

(أ) أن يرسل نص الملحق المعتمد بموجب الفقرة ١ أعلاه، إلى الأمين العام للأمم المتحدة.

(ب) أن يبلغ الأمين العام للأمم المتحدة بما يلي:

— أن المنظمة تقبل "البنود القياسية" حسب تعديلها بحكم الملحق.

— أن المنظمة تتعهد بتنفيذ أحكام المواد ٨ و ١٨ و ٢٢ و ٢٣ و ٢٤ و ٣١ و ٣٢ و ٤٢ و ٤٥ والمادة ٢(٣) من الملحق.

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

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

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

القرار ٢٦-٣: اتفاقية المزايا والحصانات للوكالات المتخصصة

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

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

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

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

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

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

القرار ١-١٥: سياسة الإعلام في الإيكاو

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

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

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

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

لذلك، فإن الجمعية العمومية تقرر الآتي:

(أ) أن تكون سياسة المنظمة في مجال الإعلام موجهة في المقام الأول لإعلام الشخصيات والجماعات المهتمة اهتماماً مباشراً بالطيران المدني الدولي ونشاطات المنظمة وأهدافها على أساس منتظم، وأن تكون موجهة في المقام الثاني إلى عامة الجمهور في الدول المتعاقدة ككل لتحقيق أوسع نطاق من الإعلام لنشاطات المنظمة، وذلك في حدود الإمكانيات المالية وبالتعاون إلى أقصى حد ممكن مع إدارات العلاقات العامة للأمم المتحدة.

(ب) أن تشارك المكاتب الإقليمية في برنامج الإعلام بالقدر الذي لا يؤثر على أداء واجباتها الأساسية المرتبطة بشؤون الملاحة الجوية، ولا يؤدي إلى زيادة في أعداد موظفيها.

(ج) أن تستغل إلى الحد الأقصى، في تنفيذ الفقرتين (أ) و (ب)، خدمات الموظفين المسؤولين في مختلف الدول المتعاقدة عن أمور الإعلام بمجال الطيران المدني.

**القرار ١٩-١: إسقاط طائرة مدنية ليبية بواسطة مقاتلات اسرائيلية
في ٢١ فبراير ١٩٧٣**

إن الجمعية العمومية:

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

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

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

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

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

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

إن الجمعية العمومية:

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

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

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

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

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

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

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

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

القرار ٢٤-٥: الدورة الاستثنائية للمجلس

إن الجمعية العمومية:

بعد أن نظرت في تقرير رئيس المجلس (ورقة العمل A24-WP/49) عن الدورة الاستثنائية للمجلس التي عقدت في ١٥ و ١٦ سبتمبر ١٩٨٣ بخصوص الحادث المفجع الذي وقع في أول سبتمبر ١٩٨٣ لرحلة الخطوط الجوية الكورية رقم ٠٠٧. **تؤيد** القرارات والمقررات التي اتخذت في تلك الدورة*. **وتهيب** بجميع الدول الأعضاء أن تتعاون على نحو كامل لتنفيذها.

القرار ٢١-٧: مطار القدس

إن الجمعية العمومية:

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

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

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

القرار ٢٣-٥: مطار القدس

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

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

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

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

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

وإن توضع في اعتبارها أن قرار الجمعية العمومية للإيكافو رقم ٢١-٧، الصادر في عام ١٩٧٤، يعترف بالسيادة العربية على مطار القدس.

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

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

وبما أن إسرائيل مستمرة في نقضها وتحديها لقرارات الإيكافو.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تؤكد من جديد على قرارها ٢١-٧ (١٩٧٤) وعلى قرار المجلس المتخذ في دورته السادسة والثمانين بتاريخ ١٧ ديسمبر ١٩٧٥.
- ٢- تعتبر أن تغيير وضع القدس وطابعها الجغرافي والسكاني والتاريخي هو أمر باطل ولاغ.
- ٣- تعرب عن استيائه العميق من إقدام إسرائيل على ضم القدس رسميا بما في ذلك مطارها.
- ٤- تحث إسرائيل على أن تلغي هذه الإجراءات وأن تلتزم بقرارات الجمعية العمومية للإيكافو.
- ٥- تكلف المجلس باتخاذ التدابير الضرورية لتنفيذ قرار الجمعية العمومية ٢١-٧ وقرار المجلس المتخذ في دورته السادسة والثمانين بتاريخ ١٧ ديسمبر ١٩٧٥.

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

إن الجمعية العمومية:

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

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

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

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

القرار ٢٨-٧: آثار الغزو العراقي للكويت على الطيران

إن الجمعية العمومية:

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

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

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

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

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

وإن تلاحظ أيضا تأكيد قرار مجلس الأمن رقم ٦٧٠ على أن المرسوم رقم ٣٧٧ الصادر عن مجلس قيادة الثورة في ١٦ سبتمبر ١٩٩٠، الذي يقضي، ضمن أمور أخرى، بمصادرة أصول الشركات الأجنبية، هو مرسوم باطل ولاغ.

١- تدين انتهاك سيادة الفضاء الجوي الكويتي ونهب مطار الكويت الدولي بواسطة القوات المسلحة العراقية، بما في ذلك الاستيلاء على ١٥ طائرة مملوكة للخطوط الجوية الكويتية ونقلها للعراق وتسجيلها المزعوم في العراق.

٢- **تطلب** إلى العراق أن تسهل، في وقت مبكر، استعادة ملاك الطائرات المسجلة في دول أجنبية، والمحصورة في مطار الكويت الدولي، لهذه الطائرات.

٣- **تعلم** أن تسجيل طائرات الخطوط الجوية الكويتية من جانب واحد كطائرات عراقية هو أمر لاغ وباطل، وتطلب من الحكومة العراقية أن تعيد الطائرات الكويتية إلى حكومة الكويت الشرعية.

٤- **تطلب** إلى جميع الدول التي توجد في إقليمها أي من هذه الطائرات أن تسلمها إلى حكومة الكويت الشرعية.

٥- **تطلب** إلى جميع الدول ألا تزود العراق أو شركاتها أو رعاياها، سواء بشكل مباشر أو غير مباشر، بأي قطع غيار أو معدات أو إمدادات أو خدمات من شأنها أن تمكن العراق من استعمال هذه الطائرات.

٦- **تطلب** إلى المجلس أن يتابع هذا الأمر مع الدول المتعاقدة، وذلك بالنسبة للخطوات المتخذة لتنفيذ هذا القرار، حتى يمكن الإبقاء على هذا الأمر قيد النظر بصفة مستمرة.

القرار ٣٢-٦: سلامة الملاحة

بالنظر إلى أن دولة متعاقدة معينة أطلقت في ١٩٩٨/٨/٣١ جسما مدفوعا بمقنوفات وأن جزءا من هذا الجسم سقط في مياه المحيط الهادئ قبالة ساحل سانريكو في شمال شرق اليابان.

وبالنظر إلى أن منطقة سقوط هذا الجسم قريبة من الطريق الجوي الدولي (A590) المعروف بأنه يمثل شبكة طرق شمال المحيط الهادئ، وهو طريق رئيسي يصل بين آسيا وأمريكا الشمالية وتطير عليه يوميا نحو ١٨٠ طائرة من دول مختلفة.

وبالنظر إلى أن إطلاق هذا الجسم الناقل تم على نحو يخالف المبادئ الأساسية والقواعد والتوصيات في اتفاقية الطيران المدني الدولي.

وإن تلاحظ أن من الضروري تطوير الطيران الدولي بشكل آمن ومنظم وأن على الدول المتعاقدة اتخاذ التدابير الملائمة لتعزيز سلامة الطيران المدني الدولي.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على أن تؤكد مرة أخرى أن سلامة الحركة الجوية لها أهمية قصوى لتطور الطيران المدني الدولي على نحو سليم.
- ٢- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على الالتزام بدقة بأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي وملاحقها والإجراءات المتصلة بها، بغية منع تكرار هذه الأنشطة المنطوية على أخطار محتملة.
- ٣- **تكلف** الأمين العام بأن يبادر فوراً إلى إبلاغ هذا القرار إلى جميع الدول المتعاقدة.

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

إن الجمعية العمومية،

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

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

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

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

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

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

- ١- **تدين بشدة** الأعمال الإرهابية على متن طائرتي الركاب الروسييتين التي أزهقت العديد من الأرواح البشرية.
- ٢- **وتعرب** لأسر من لقوا مصرعهم نتيجة لهذه الأعمال الإرهابية عن عميق تعاطفها وتعازيها.
- ٣- **وتحث** الدول المتعاقدة على التعاون النشط على مساعدة المسؤولين عن دعم أو مساعدة أو إيواء مرتكبي هذه الهجمات ومعاقبتهم عقابا شديدا هم ومنظمتها وموجهيها.

٤- وتدعو الدول المتعاقدة إلى دراسة سبل تعزيز تدابير منع الهجمات الإرهابية التي تستخدم فيها المتفجرات، وخاصة من خلال تعزيز التعاون الدولي وتبادل المعلومات على المستوى الدولي لإيجاد السبل الفنية لكشف المتفجرات، مع زيادة الاهتمام بالكشف عن المتفجرات المخبأة على جسد الأشخاص.

القرار ٣٨-١٥: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران

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

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

العلاقات مع المنظمات الدولية والهيئات الأخرى

القرار ١-١٠: العلاقات مع المنظمات الدولية العامة

بما أن هناك عددا من المنظمات الدولية العامة التي تؤثر نشاطاتها في نشاطات هذه المنظمة أو التي تتأثر بها. وبما أن إقامة تعاون وثيق مع تلك المنظمات سيساهم كثيرا في تعزيز أعمال المنظمة وفي تطوير الطيران المدني الدولي. لذلك فإن هذه الجمعية العمومية:

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

القرار ١-١١: العلاقات مع المنظمات الدولية الخاصة

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

لذلك فإن الجمعية العمومية:أ - **تقرر:**

- ١- أن تصرح للمجلس، بموجب هذا، بعمل الترتيبات الملائمة التي يراها مفيدة حسب تقديره مع المنظمات الدولية الخاصة التي تؤثر نشاطاتها في الطيران المدني الدولي، والتي:
- (أ) يكون بها تمثيل دولي واسع وراسخ ويكون لديها مجلس إدارة دولي قائم بصفة مستديمة ومندوبون معتمدون.
- (ب) تكون أهدافها وأغراضها غير متعارضة مع المبادئ العامة الواردة في اتفاقية الطيران المدني الدولي.
- ٢- أن يكون مدى التعاون الذي ينشأ بموجب هذه الترتيبات محكوما بدرجة اهتمام المنظمين معا بالمسائل المحددة النابعة من اختصاص كل منهما.
- ٣- أن التعاون بصدد المسائل ذات الاهتمام المشترك للمنظمين يمكن أن يتخذ الأشكال التالية أو أي أشكال أخرى يراها المجلس مناسبة:

أ) تبادل المعلومات والوثائق.

ب) التمثيل المتبادل والاشتراك في أعمال الاجتماعات واللجان أو فرق العمل الفنية.

٤- أن يكون الاشتراك في أعمال المنظمة على أساس عدم التمتع بحق التصويت بالضرورة.

هذا على شرط إمكان تنفيذ تلك الترتيبات دون زيادة في الميزانية المعتمدة للسنة المعنية.

ب - **تقرر** أنه من المستحسن لهذه الترتيبات أن تتخذ شكل ترتيبات غير رسمية للعمل، بدلا من أن تتخذ شكل اتفاقات رسمية، وذلك حسبما هو ممكن من الوجهة العملية.ج - **تطلب** إلى المجلس أن يرفع تقريرا إلى الدورة التالية للجمعية العمومية عن طبيعة ونطاق كل من الترتيبات المعقودة بموجب هذا القرار.**القرار ٢-١: اعتماد الاتفاق مع الأمم المتحدة**

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

ولما كانت الجمعية العمومية للإيكاو ترغب في أن تعقد الإيكاو اتفاقا مع الأمم المتحدة بالشروط التي قدمها المجلس المؤقت للمنظمة المؤقتة للطيران المدني الدولي.

لذلك، فإن الجمعية العمومية للإيكاو تعتمد بموجب هذا، اتفاق العلاقات بين الإيكاو والأمم المتحدة، وتقرر:

(أ) التصريح للمجلس بعقد ترتيبات إضافية مع الأمين العام للأمم المتحدة لتنفيذ ذلك الاتفاق وفقا لمادته التاسعة عشرة، وذلك حسبما يراه المجلس مفيدا في ضوء الخبرة التشغيلية المكتسبة لدى المنظمين.

(ب) التصريح للمجلس بالدخول في مفاوضات مع الأمم المتحدة لعقد ترتيبات ملائمة أخرى بين الإيكاو والأمم المتحدة بصدد المسائل الجوية التي تندرج تحت اختصاص الإيكاو، كما تقتضيه المادة العشرون من الاتفاق. ويجب، مع ذلك، أن تعرض تلك الترتيبات على الجمعية العمومية للموافقة عليها بصفة نهائية.

- (ج) التصريح لرئيس المجلس بالتوقيع مع المسؤول المختص في الأمم المتحدة على بروتوكول يقضي بسرمان مفعول اتفاق العلاقات بين الأمم المتحدة والإيكاو.
- (د) التصريح للمجلس بعقد مفاوضات مع الأمم المتحدة لتتقيد اتفاق العلاقات، كما تقضي بذلك المادة الحادية والعشرون من الاتفاق. ويجب أن تعرض التفتيحات التي يتفق عليها المجلس على الجمعية العمومية للموافقة عليها بصفة نهائية.

القرار ٢-٢٤: العلاقات مع الأمم المتحدة

إن الجمعية العمومية:

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

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **توافق** على الإجراءات المعروضة عليها والتي اتخذها المجلس بصدد توصيات الأمم المتحدة، وعلى وجهة نظر المجلس بشأن موضوع الإمكانية الحالية لدمج ميزانية الإيكاو مع ميزانية الأمم المتحدة.
- ٢- **توافق** على الطريقة التي نفذ بها حتى الآن الاتفاق بين الإيكاو والأمم المتحدة.
- ٣- **تكلف** المجلس بأن يستمر في سعيه لإقامة علاقات تعاونية وثيقة مع الأمم المتحدة لتحقيق الأهداف المنصوص عليها في الاتفاق المعقود مع تلك المنظمة.

القرار ٢-٢٥: الاتفاق التكميلي بشأن استعمال موظفي الإيكاو لجواز سفر الأمم المتحدة

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

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

فإن الجمعية العمومية:

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

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

إن الجمعية العمومية:

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية تعلن:

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

القرار ٩-١٦: الذكرى العاشرة لإنشاء الأمم المتحدة

إن الجمعية العمومية، وقد أخذت علما بأن الأمم المتحدة ستحتفل بالذكرى العاشرة لإنشائها، وذلك في سان فرانسيسكو بين ٢٠ و٢٦ يونيو ١٩٥٥.

١- **تعرب** عن عميق تقديرها لما أسهمت به الأمم المتحدة نحو تحقيق سلام العالم ورفاهيته.

٢- **تؤكد من جديد** على نية منظمة الطيران المدني الدولي في التعاون على نحو كامل مع الأمم المتحدة وفقا لروح اتفاقية الطيران المدني الدولي وميثاق الأمم المتحدة وبنود اتفاق العلاقات بين المنظمين.

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

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

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر الآتي:

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

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

٢- تكلف المجلس بما يلي:

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

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

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

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

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

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

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

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

وحيث أنه طبقا لهذين القرارين، وضعت الايكاو ترتيبات مختلفة للتعاون مع هيئات الطيران المدني الإقليمية.

ولما كانت سياسة الايكاو بشأن التعاون الإقليمي تنص على أن الايكاو ملتزمة بتقديم المساعدة والمشورة وأشكال الدعم الأخرى، بقدر الإمكان، إلى الدول المتعاقدة في الاضطلاع بمسؤولياتها المتعلقة باتفاقية الطيران المدني الدولي والأهداف الاستراتيجية للايكاو.

وحيث أن الايكاو ستنفذ سياستها بشأن التعاون الإقليمي عن طريق شراكات وثيقة مع المنظمات الإقليمية وهيئات الطيران المدني الإقليمية.

فإن الجمعية العمومية:

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

القرار ٢٢-٧: لائحة وحدة التفتيش المشتركة

إن الجمعية العمومية:

وقد نظرت في القرار ١٩٢/٣١ الصادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة.

وإذ تلاحظ ما لوحده التفتيش المشتركة من فائدة محدودة لمنظمة الإيكاو نظرا للدور الذي يقوم به مجلس الإيكاو الذي يشرف على أنشطة المنظمة على نحو مستديم.

وإذ تعتبر أنه من الملائم، للحفاظ على الاتساق والتنسيق داخل منظومة الأمم المتحدة، أن تستمر الإيكاو في الاستفادة من خدمات وحدة التفتيش المشتركة بعد ٣١ ديسمبر ١٩٧٧.

تقرر:

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

القرار ٢١-١٢: لجنة الخدمة المدنية الدولية

إن الجمعية العمومية:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ان الجمعية العمومية:

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

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

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

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

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

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

تكلف المجلس باتخاذ الخطوات الضرورية من أجل تنفيذ هذا القرار.

السياسة العامة بشأن البرامج الخاصة

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

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

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

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

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

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

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

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

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

- ٣- **تحث** الدول المتعاقدة على الاستمرار في إعلام الإيكاو بشأن ما يهيم الطيران المدني الدولي من برامج خاصة باستكشاف الفضاء الخارجي واستخدامه، فضلاً عن التقدم المحرز في هذا المجال.
- ٤- **تطلب** إلى الأمين العام أن يكفل إبلاغ كل المنظمات التي تعالج الأنشطة الفضائية بمواقف ومتطلبات الطيران المدني الدولي، وأن يستمر في اتخاذ الترتيبات لتمثيل الإيكاو في المؤتمرات والاجتماعات الملائمة التي ترتبط بالمصالح الخاصة للطيران المدني الدولي في هذا المجال أو التي تؤثر في تلك المصالح.
- ٥- **تعلم** أن هذا القرار يلغي القرار ٢٢-٢٠ ويحل محله.

القرار ٣٨-١٧: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو 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 الإيكاو 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 للإيكاو لمعالجة تأثير الطيران على المناخ العالمي (القرار ٣٨-١٨: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ)، والشاغل المتزايد بشأن الطيران وتغير المناخ كجزء من سياسات وممارسات الإيكاو المتعلقة بحماية البيئة.

فإن الجمعية العمومية:

١- *تقرر* أن مرفقات هذا القرار المذكورة أدناه، مع القرار ٣٨-١٨: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ، تشكل البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو 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.

٢- 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 بمسؤوليتها وبمسؤولية دولها الأعضاء عن تحقيق أقصى درجة من التوافق بين التطور الآمن والمنظم للطيران المدني من ناحية ونوعية البيئة من ناحية أخرى. وعند اضطلاع الايكاو ودولها الأعضاء بمسؤولياتها، 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 الوقع 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 المواد الإرشادية بشأن نوعية البيئة

لما كانت مشكلة ضجيج الطائرات في المناطق المجاورة لمطارات كثيرة في العالم مازالت تثير القلق العام وتحث 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 مصدرا للقلق ويقتضي 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؛

وترحيباً 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 قلابة؛
- 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 مجالي 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 الايكاو 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 تقيد 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 وضعتة 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 الوضع 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.
- وإدراكاً لضرورة موازنة 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.
- وإدراكاً لإمكانية أن تسفر تدابير معالجة الضجيج عن تكاليف كبيرة على المشغلين وغيرهم من الشركاء المعنيين، ولا سيما من البلدان النامية.

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

وإدراكاً 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 الايكوا، والمنظمات الدولية، أن تعترف بالدور القيادي للايكوا في معالجة مشكلات ضجيج الطائرات؛

٢- **تحث** الدول على ما يلي:

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

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

١) تقدير حجم مشكلة الضجيج في المطار المعني، اعتماداً على معايير موضوعية وقابلة للقياس وعوامل أخرى ذات صلة؛

٢) تقييم التكاليف والمنافع المحتملة لمختلف التدابير المتاحة، والاستناد إلى هذا التقييم في اختيار التدابير التي تهدف إلى تحقيق أقصى منفعة بيئية بأقل التكاليف؛

٣) نشر نتائج التقييم من أجل التشاور عليها مع الجهات المعنية والاعتماد عليها في فض النزاعات؛

٣- **تشجع** الدول على ما يلي:

أ) تشجيع ودعم الدراسات وبرامج البحوث والتكنولوجيا الهادفة إلى 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- **تناشد** 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 قيوداً 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 تنظر 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- تحث الدول التي تقرر، بالرغم من الاعتبارات المذكورة في الفقرة الأولى من منطوق هذا القرار أعلاه، سحب الطائرات التي تمثل 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، سحبا تدريجيا على مدى فترة من الزمن لا تقل عن سبع سنوات؛

ب) ألا تفرض، قبل انتهاء الفترة المذكورة أعلاه، قيودا على عمليات أي طائرات قبل مرور ٢٥ سنة على تاريخ إصدار أول شهادة صلاحية لها للطيران؛

ج) ألا تفرض، قبل انتهاء الفترة المذكورة، قيودا على عمليات أي طائرات عريضة الجسم موجودة حاليا، 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 حاليا، والتي لا يمكن تبديلها قبل نهاية فترة سحب الطائرات، بشرط تقديم ما يثبت وجود طلب شراء أو عقد استئجار للاستعاضة عن هذه الطائرات بطائرات مستوفية لشروط الفصل الثالث، وبشرط قبول أول تاريخ لتسليم الطائرات.

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

المرفق (هـ)

فرض القيود التشغيلية المحلية للحد من الضجيج في المطارات

- لما كانت قواعد ترخيص ضجيج الطائرات النفاثة دون الصوتية مقرر في المجلد الأول من الملحق السادس عشر.
- ولما كان تعريف القيد التشغيلي في أي مطار، لأغراض هذا المرفق، على أنه إجراء بشأن 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 تمثل 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 تبعاً لذلك في فرض قيود تشغيلية على بعض الطائرات الممتثلة لقواعد الترخيص الواردة في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر.
- ولما كان ينبغي ألا تفرض القيود التشغيلية على طائرات الفصل الثالث في مطارات معينة إلا على أساس النهج المتوازن وإرشادات الايكاو (Doc 9829) وينبغي أن تكون هذه القيود موضوعة خصيصاً حسب احتياجات المطار المعني.
- ولما كان لهذه القيود تأثير اقتصادي ملحوظ على استثمارات مشغلي الطائرات الذين ينتمون إلى دول غير الدول التي فرضت فيها هذه القيود.
- وتسليماً منها بأن هذه القيود تتخطى السياسات الموضوعة في المرفق (د) بهذا القرار والإرشادات الأخرى ذات الصلة التي وضعتها الايكاو.
- وتسليماً منها بأن الايكاو لا تلزم الدول بفرض قيود تشغيلية على طائرات الفصل الثالث.

وتسليماً منها بأنّ القصد من قواعد الضجيج الواردة في الملحق السادس عشر ليس فرض القيود التشغيلية على الطائرات، وخصوصاً بأنّ القاعدة الواردة في الفصل الرابع بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر وأي مستويات صرامة أخرى يعتمدها المجلس هي أمور ينبغي أن تُفهم على أنّها 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 تمثلت 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 تمثلت 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 أُجريت 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 تمثلت 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 يشكّلان عنصراً من أربعة عناصر رئيسية في النهج المتوازن للسيطرة على الضجيج. ولما كان عدد الأشخاص المتأثرين بالضجيج 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 تمثل 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 سانحة 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 ملبية 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 والفسبولوجية والاجتماعية الناجمة عن الفرقعة الصوتية.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تؤكد من جديد على الأهمية التي تعلقها على ضمان تلافي الأوضاع غير المقبولة لعامة الناس بفعل الفرقعة الصوتية الناتجة عن تشغيل الطائرات الأسرع من الصوت في الخطوط التجارية.
- ٢- تكلف المجلس، في ضوء المعلومات المتوفرة وبالإستعانة بالأجهزة الملائمة، بأن يستعرض الملاحق والوثائق الأخرى ذات الصلة، للتأكد من أنها تراعي المشاكل التي قد يثيرها لعامة الناس تشغيل الطائرات الأسرع من الصوت، وأن يتخذ الإجراءات اللازمة، خاصة فيما يتعلق بالفرقعة 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 بالموصفات التي تقررها الايكاو.

المرفق (ح)

أثر الطيران على نوعية الهواء المحلي

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

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

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

وإقراراً بأنه توجد أوجه ترابط تتعلق بتصميم وعمليات الطائرات عند معالجة الشواغل المتعلقة 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 الملاحه 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.

القرار 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؛
وإن 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 خطراً 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 حالياً 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 تقييماً شاملاً 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 جيداً، فقد كشف أن آثار بعضها الآخر غير مفهومة، وحدد عدداً من المجالات الرئيسية التي تتسم بعدم اليقين العلمي مما يحد من القدرة على توقع الآثار الكاملة للطيران على المناخ والأوزون؛

ولما كانت الايكاو قد طلبت من فريق الخبراء الحكومي الدولي أن يدرج تحديثاً 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 مؤبوتين؛

وإذ تقر أيضاً بالمبادئ والأحكام الخاصة بالمسؤوليات المشتركة لكن المتباينة وقدرة 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 يستنبق نتائج المفاوضات في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية وبروتوكول كيوتو، كما أنه لا يمثل مواقف الأطراف في تلك الاتفاقية وذلك البروتوكول؛

وإذ تسلّم بأنه من غير المرجح أن يؤدي الهدف الطموح المتمثل في زيادة كفاءة الوقود بنسبة ٢٪ سنوياً الى 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 الى 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 للايكاو (CAEP) بشأن متطلبات الترخيص للطائرات بمعياري عالمي لانبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون؛

وإذ تسلّم بأن تدابير إدارة الحركة الجوية (ATM) بموجب الخطة العالمية للايكاو 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 الايكاو الثاني عشر للملاحة الجوية الذي عقد في شهر نوفمبر ٢٠١٢.

وإن 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 للايكاو في دورتها الثامنة والثلاثين؛

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

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

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

وإقرارها 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؛

وإن تشير إلى أن 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؛

وإن 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؛

وإن تشير أيضاً إلى أن مؤتمر الطيران وأنواع الوقود البديلة وضع إطاراً عالمياً تابعا للايكاو يتعلق بأنواع وقود الطيران البديلة؛

وإن 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؛

وإن تسلّم بالحاجة إلى تطوير هذه الأنواع من الوقود ونشرها بطريقة مجدية اقتصادياً ومقبولة اجتماعياً وبيئياً والحاجة إلى زيادة التنسيق بين نهج تحقيق الاستدامة؛

وإن تلاحظ أن 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؛

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

وإن تشير إلى أن الحلقة الدراسية التي نظمتها لايكاو في شهر أكتوبر ٢٠١٢ تحت عنوان "المساعدة لأغراض العمل - الطيران وتغير المناخ" قد أبرزت المشاركة الفعالة للدول الأعضاء والمنظمات الدولية في الأنشطة المتعلقة بخطة 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؛

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

وإن 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 تهتم الدول النامية؛ وإن تؤكد أن التصدي لانبعاثات غازات الدفيئة المتأتبة من الطيران الدولي يقتضي المشاركة والتعاون الفاعلين من جانب الدول وقطاع الطيران، وإن 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 والقضاء 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 وتقليص انبعاثاته من الكربون بنسبة ٥٠٪ بحلول عام ٢٠٥٠ مقارنة بمستويات عام ٢٠٠٥؛

وإن تسلم بالحاجة الى رصد الآثار المحتملة لتغير المناخ على عمليات الطيران الدولي والهياكل الأساسية ذات الصلة والإبلاغ عن تلك الآثار؛

وإن تسلم بما أحرزته الايكاو من تقدم في تنفيذ مبادرة الأمم المتحدة المحايدة مناخيا وبالدعم الكبير الذي قدمته الايكاو لهذه المبادرة، ولا سيما من خلال وضع منهجية مشتركة لحساب انبعاثات غازات الدفيئة المتأتبة 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 حولا 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 محرّكات الطائرات، دون أن يكون لتلك الخيارات أثر سلبي على نمو النقل الجوي، ولا سيما في الاقتصادات النامية؛

٤- تؤكد 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 فردى، وأن ظروف وقدرة ومساهمة كل دولة من الدول النامية والمتقدمة النمو في تركّز انبعاثات غازات الدفيئة المتأتية من الطيران في الغلاف الجوي هي التي تقرر كيف تساهم كل دولة بشكل طوعي في تحقيق الأهداف الطموحة العالمية؛
- ٧- تقرر أيضاً، دون أن تنسب أي التزامات محددة الى دول فردى، أن تواصل الايكاو والدول الأعضاء فيها، الى جانب المنظمات ذات الصلة، السعي الى أن تحقق في المدى المتوسط جمعياً 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؛ وأنّ 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 وتعترم 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 وآثارها، 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 أيضاً الدول على أن تقدم طوعاً خطط عملها التي تبين 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 وبحدبذ 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 معلومات 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 يتسّن 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 الأيرادية 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 المستجندات 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 الإعفاءات 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 متسقاً مع المبدأ التوجيهي (ن) الوارد في الملحق، ما دامت هذه التدابير مدرة للدخل.

- ٢٥- تسلم بأن الخطط الطوعية للتعويض عن الكربون تشكل، على المدى القصير، وسيلة عملية مقابلة لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون، وتدعو الدول الى تشجيع المشغلين المنتمين إليها، الذين يرغبون في اتخاذ اجراءات مبكرة على استخدام التعويض عن الكربون، لا سيما بواسطة استخدام الاعتمادات المتأتية من الخطط المعترف بها دوليا 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 المقدّمة 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 اجراءات 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 مستهدفا 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 تخفيضا في انبعاثات الطيران الدولي؛
- (ج) الشروع فورا في العمل وعلى سبيل الأولوية من أجل إعداد عمليات وآليات لتيسير تقديم المساعدة الفنية والمالية إلى البلدان النامية، وكذلك تيسير وصولها الى 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؛
- ٣٢- تطلب من الدول القيام بما يلي:
- (أ) أن تهض بالبحث العلمي الذي يهدف الى استمرار معالجة أوجه الريبة المحددة في التقرير الخاص لفريق الخبراء الحكومي الدولي بشأن الطيران والغلاف الجوي العالمي وفي تقرير التقييم الرابع الذي صدر مؤخرا؛

(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 الإيكاو 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 للتعبيل 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 بالنهج القائمة لتقييم الاستدامة لجميع أنواع الوقود البديلة عموماً، بما في ذلك أنواع الوقود المستخدمة للطيران، والتي ينبغي أن تقي 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 واستفادة 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 الإيكاو وهيئات 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 وتدابير 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 ومنافع مختلف التدابير، بما فيها التدابير القائمة، بغرض معالجة مسألة انبعاثات محركات الطائرات بأكثر الطرق فعالية من حيث التكلفة، مع مراعاة مصالح جميع الأطراف المعنية، بما في ذلك الآثار المحتملة على الدول النامية؛

- (د) 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 معا 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 المتأتية 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 المتأتية 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 الفعّالة 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 تفر بالإنجازات والاستثمارات السابقة واللاحقة في كفاءة وقود الطائرات وفي التدابير الأخرى لخفض الانبعاثات الناجمة عن الطيران؛
- (ي) لا ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تفرض عبئا اقتصاديا غير مناسب على الطيران الدولي؛
- (ك) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تيسر الوصول إلى جميع أسواق الكربون بشكل ملائم؛
- (ل) ينبغي تقييم التدابير القائمة على آليات السوق فيما يتعلق بمختلف التدابير استنادا إلى ما تم قياسه من أداء من حيث خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون أو تجنبها، عند الضرورة؛
- (م) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تتضمن أحكام "الحد الأدنى"؛
- (ن) عندما تُسفر التدابير القائمة على آليات السوق عن إيرادات، يوصى بشدة بأنه ينبغي تطبيقها في المقام الأول للتخفيف من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة، بما فيها تخفيف الآثار والتكيف معها، وكذلك في تقديم المساعدة والدعم إلى الدول النامية.
- (س) عند تحقيق خفض الانبعاثات بواسطة التدابير القائمة على آليات السوق، ينبغي تحديدها في تقارير الدول عن الانبعاثات.
- (ع) ينبغي أن تُراعى التدابير القائمة على آليات السوق مبدأ المسؤوليات المشتركة والمتباينة وقدرات كل طرف، والظروف الخاصة به، ومبدأ عدم التمييز وإتاحة الفرص بنزاهة وعلى قدم المساواة.

القرار ٣٨-١٤: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

القرار ٣٦-١٤: استخدام الطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي

القرار ٣٦-٢١: منع إدخال الأنواع الغريبة الدخيلة

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

- ١- *تحث* جميع الدول المتعاقدة على مساندة جهود بعضها البعض للحد من خطر استخدام النقل الجوي المدني في إدخال أنواع غريبة دخيلة محتملة إلى مناطق خارج نطاقها الطبيعي.
- ٢- *تطلب* إلى مجلس الإيكافو مواصلة العمل مع المنظمات في هذا الصدد.
- ٣- *تعلم* أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٥-١٩.

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

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

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

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

- ٢- **تحث** المجلس على أن يضع، بدرجة عالية من الأولوية، تدابير ملموسة لمنع واستئصال أي استعمال محتمل للعقاقير غير المشروعة أو تعاطي للمخدرات أو المواد الأخرى من جانب أعضاء الطواقم ومراقبي الحركة الجوية والميكانيكيين وغيرهم من العاملين في مجال الطيران المدني الدولي.
- ٣- **تحث** المجلس على مواصلة عمله من أجل منع النقل غير المشروع بطريق الجو للعقاقير المخدرة والمؤثرات العقلية.
- ٤- **ترجو** من المجلس أن يواصل متابعة أعمال الأمم المتحدة والوكالات الأخرى في تنفيذ المخطط الشامل المتعدد التخصصات للنشاطات المقبلة في مكافحة إساءة استعمال المخدرات، وتأمين التعاون النشط من جانب المنظمة في تنفيذ كل البرامج المتصلة بالطيران المدني الدولي.
- ٥- **ترجو** من المجلس أن يقترح، في ضوء أية دراسة أخرى قد تكون ضرورية، إجراءات وتدابير محددة، بما في ذلك إعداد المواد الإرشادية الضرورية بشأن كل ما قد يصادف الطيران المدني الدولي من مشاكل متعلقة بالعقاقير المخدرة.
- ٦- **تناشد** كل الدول المتعاقدة أن تواصل جهودها لمنع النقل غير المشروع للمخدرات بطريق الجو، وأن تتخذ التدابير التشريعية المناسبة بحيث تفرض عقوبات شديدة على جريمة النقل غير المشروع بطريق الجو للعقاقير المخدرة وغيرها من المؤثرات العقلية، وأن تصبح أطرافاً، في أقرب فرصة ممكنة، في اتفاقية الأمم المتحدة بشأن الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لعام ١٩٨٨.
- ٧- **ترجو** من المجلس أن يقدم تقريراً عن تنفيذ هذا القرار إلى الدورة العادية التالية للجمعية العمومية.
- ٨- **تعلم** أن هذا القرار يلغي القرار ٢٦-١٢ ويحل محله.

القرار ٣٨-١٤: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

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

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

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

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

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

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

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

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

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

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

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

وبما أن الإيكاو تنتبأ بزيادة سنوية قدرها خمسة في المائة في عدد الركاب في المستقبل المنظور قد تؤدي بدورها إلى احتمال زيادة الطوارئ الطبية في أثناء السفر جوا.

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تعلن أن حماية صحة الركاب وطواقم الطائرات على الرحلات الجوية الدولية تشكل جزءاً لا يتجزأ من السفر الجوي الآمن، وأن من الضروري وضع شروط لحماية الصحة بصورة موقوتة واقتصادية.
- ٢- تكلف المجلس بأن يستعرض القواعد والتوصيات الدولية القائمة المتعلقة بصحة الركاب وطواقم الطائرات، وبأن يضع قواعد وتوصيات دولية جديدة حسب الاقتضاء، مع إيلاء الاعتبار المناسب لمسائل الصحة العالمية والتطورات الحديثة في عمليات النقل الجوي.
- ٣- تكلف المجلس بأن ينشئ ترتيبات تنظيمية مناسبة لتنسيق الجهود التي تقوم بها الدول المتعاقدة والأعضاء الآخرون في مجتمع الطيران المدني الدولي لحماية صحة الركاب وطواقم الطائرات.
- ٤- تكلف المجلس على وجه الأولوية بأن يضع قواعد وتوصيات دولية في الملاحق المناسبة باتفاقية شيكاغو تتعلق بخطط الطوارئ اللازمة لمنع انتشار الأمراض المعدية عن طريق النقل الجوي.
- ٥- تحث جميع الدول المتعاقدة على أن تضمن في هذه الأثناء تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية القائمة المتعلقة بصحة الركاب وطواقم الطائرات.
- ٦- تكلف المجلس بتقديم الدعم اللازم لمواصلة الأبحاث بشأن عواقب النقل الجوي على صحة الركاب وطواقم الطائرات.
- ٧- تكلف المجلس بأن يقدم إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية تقريراً عن تنفيذ هذا القرار بجميع جوانبه.

القرار ٣٧-١٣: منع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي

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

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

ولما كان قرار الإيكاو ٣٥-١٢ ينص على أن "حماية صحة الركاب وطواقم الطائرات على الرحلات الجوية الدولية جزء لا يتجزأ من السفر الجوي الآمن وأنه من الضروري وضع شروط لحماية الصحة بصورة موقوتة واقتصادية؛"

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

ولما كان الملحق ٦ — تشغيل الطائرات، والملحق ٩ — التسهيلات، والملحق ١١ — خدمات الحركة الجوية، والملحق ١٤ — المطارات، الملحق ١ — تصميم وتشغيل المطارات باتفاقية الطيران المدني الدولي، وإجراءات خدمات الملاحة الجوية — إدارة الحركة الجوية (الوثيقة Doc 4444) تحتوي على العديد من القواعد والتوصيات والإجراءات المتصلة بتدابير الصحة التي ينبغي أن تتخذها الدول المتعاقدة لإدارة الحالات الطارئة ذات البعد الدولي في مجال الصحة العامة، وتقادي انتشار الأمراض المعدية عبر النقل الجوي؛

ولما كان مشروع الايكاو للترتيبات التعاونية لمنع انتشار الأمراض المعدية من خلال السفر الجوي أداة مناسبة لتحسين وتنسيق خطط التأهب؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تحث** الدول المتعاقدة والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة على ضمان تعاون قطاع الصحة العامة وقطاع الطيران لوضع خطة وطنية للتأهب خاصة بالطيران، لمواجهة الحالات الطارئة ذات البعد الدولي في مجال الصحة العامة، على أن تتكامل مع الخطة الوطنية للتأهب؛
- ٢- **تحث** الدول المتعاقدة على وضع خطة وطنية للتأهب خاصة بالطيران تمتثل للوائح الصحة الصادرة عن منظمة الصحة العالمية (٢٠٠٥) وتقوم على مبادئ علمية وعلى المواد الإرشادية للايكاو ومنظمة الصحة العالمية؛
- ٣- **تحث** الدول المتعاقدة والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة على أن تضع، عند الاقتضاء، الشروط لإشراك الأطراف المعنية كمشغلي المطارات والطائرات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية في وضع الخطة الوطنية للتأهب الخاصة بالطيران؛
- ٤- **تحث** الدول المتعاقدة على الانضمام إلى مشروع الترتيبات التعاونية لمنع انتشار الأمراض المعدية من خلال السفر الجوي والمشاركة فيه، حيثما يكون ذلك متاحاً، لضمان تحقيق أهدافه، ما لم تكن هناك تدابير مماثلة متخذة بالفعل في هذا المجال.

القرار ٣٧-١٤: استخدام أساليب غير كيميائية للتطهير من الحشرات في مقصورة الركاب ومقصورة القيادة في الرحلات الدولية

لما كانت الجمعيات العمومية للايكاو قد برهنت عن اهتمامها بنوعية الحياة والبيئة التي يعمل ويعيش فيها البشر، بما في ذلك المسائل المتصلة بانبعاثات المحركات، وطبقة الأوزون، وضجيج الطائرات، والتدخين والأنواع الغريبة الغازية؛

ولما كانت الدورة الخامسة والثلاثون للجمعية العمومية قد أعلنت أن "حماية صحة الركاب وطواقم الطائرات على الرحلات الجوية الدولية هي جزء لا يتجزأ من سلامة السفر جواً، وأنه ينبغي وضع شروط لضمان حمايتها بصورة موقوتة وفعالة من حيث التكلفة؛"

ولما كانت تنقيحات سنة ٢٠٠٥ للوائح الصحية الدولية، التي تعزز أمن الصحة العامة أثناء السفر والنقل وتقلل الأخطار على الصحة العامة إلى أدنى حد، قد وسعت نطاق تعريف التطهير بحيث يشمل مراقبة وقتل الحشرات الناقلة للأمراض؛

ولما كانت بعض الدول قد أعربت عن شواغل من أن الممارسة الحالية التي تتبعها بعض الدول والتي تقتضي استخدام مبيدات الحشرات لتطهير الطائرات يمكن أن تكون مصدر انزعاج وتتجم عنها آثار سلبية على صحة الطواقم والركاب، الأمر الذي يمكن أن تتجم عنه حالة طوارئ طبية؛

ولما كانت هناك تقارير متضاربة بشأن فعالية المبيدات الحشرية المستخدمة في التطهير وبشأن فعالية أساليب التطهير الحالية القائمة على استخدام مبيدات الحشرات؛

ولما كانت الحالات الأخيرة لتفشي الأمراض المنقولة تستلزم مراقبة انتقال ناقلات الأمراض عن طريق الحشرات؛

ولما كانت بعض البحوث التي أجريت مؤخرا قد أثبتت أن أساليب التطهير غير الكيميائية فعالة في منع البعوض وغيره من الحشرات الطائرة من دخول الطائرات:

فإن الجمعية العمومية:

١- **تطلب** إلى المجلس أن يحث منظمة الصحة العالمية على مواصلة استكشاف أساليب التطهير من الحشرات في مقصورة الركاب ومقصورة القيادة على نحو يشمل ما يلي:

أ) استعراض المعلومات المتعلقة بالتقدم الذي تحقق في مجال كل من التطهير الكيميائي وغير الكيميائي؛

ب) مقارنة فعالية وأمان التطهير غير الكيميائي بفعالية وأمان التطهير القائم على استخدام مبيدات الحشرات؛

ج) تقديم توصيات بشأن ممارسات التطهير المقبولة؛

٢- **تطلب** إلى المجلس أن يشجع على استكشاف الأساليب غير الكيميائية لتطهير مقصورة الركاب ومقصورة القيادة؛

٣- **تشجع** الدول المتعاقدة على السماح بتقييم تكنولوجيا تطهير الطائرات بالأساليب غير الكيميائية في الطائرات التي تمر عبر أقاليمها، دون المساس بمقتضيات التطهير الحالية؛

٤- **تشجع** الدول المتعاقدة على أن تقوم، بالتعاون مع منظمة الصحة العالمية، بوضع واعتماد معايير مستندة إلى الأداء فيما يتعلق بمتطلبات التطهير؛

٥- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تكفل توعية مشغلي الطائرات بالمتطلبات الخاصة بتطهير الطائرات. وينبغي أن تشير المعلومات المقدمة إلى ما إذا كانت الدولة تقتضي تطهير الطائرات أم لا، وإلى الطرق الجوية التي تستوجب ذلك وأساليب التطهير المقبولة؛

٦- **تطلب** من المجلس أن يقدم تقريرا عن تنفيذ هذا القرار إلى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية؛

٧- **تعلم** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٦-٢٤.

القرار ٢٧-١٣: حماية النقل الجوي الدولي العام

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

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تؤكد من جديد** على طابع الخدمة العامة الذي تتسم به الخدمة التي يؤديها مستثمرو النقل الجوي، إدراكا منها بأن الغرض الأساسي من هذه الخدمة هو تحقيق الخير العام للشعوب التي يهتم بنموها الدول والناقلون والمنتفعون على السواء.
- ٢- **تعلن** أن أي احتجاز بغير حق لطائرة تعمل في النقل الجوي التجاري، هو إخلال بالمبادئ المنصوص عليها في اتفاقية الطيران المدني الدولي، إذا وقع ذلك الاحتجاز دون أن تكون هناك أدلة أو قرائن على وجود إهمال أو ذنب من جانب الناقلين الجويين المعنيين.

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

القرار ٢٤-١: اليوم الدولي للسلام

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

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

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

فإن الجمعية العمومية للايكاو:

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

القرار ٢٩-٣: التوافق العالمي للقواعد

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

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

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

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

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

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

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

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

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

القرار ٣٣-١١: قواعد عالمية لتصميم الطائرات

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

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

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

القرار ٣٨-١٤: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

القرار ٣٥-١٥: البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة لوضع نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية

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

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تقر أن مرفقات هذا القرار تشكل البيان الموحد عن سياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة في مجال الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، وأنها مستكملة حسبما كانت عند ختام الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية.
- ٢- تقر أن تواصل في كل دورة عادية اعتماد البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية.
- ٣- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٣-١٥.

المرفق (أ)

السياسات العامة

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

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

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

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

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

المرفق (ب)

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

إن الجمعية العمومية:

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

وإن تأخذ في اعتبارها التوصيات رقم ٥/٤ ورقم ٢/٦ ورقم ١/٧ ورقم ٤/٨ ورقم ٥/٨ الصادرة عن المؤتمر العاشر للملاحة الجوية والتوصيتين رقم 4/4 ورقم 4/5 الصادرتين عن الاجتماع الثالث للجنة الخاصة المعنية برصد وتنسيق الانتقال إلى استخدام النظم المستقبلية للملاحة الجوية (المرحلة الثانية) ووضع الخطط الانتقالية، والتوصية رقم ٤/٤ الصادرة عن الاجتماع الرابع للجنة المعنية بالنظم المستقبلية للملاحة الجوية (المرحلة الثانية)، والتوصيات رقم ١/١ ورقم ٥/١ ورقم ١٣/١ ورقم ٨/٢ ورقم ١/٤ ورقم ٩/٦ ورقم ٣/٧ ورقم ١٣/٦ الصادرة عن المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

٥- **تحث** المجلس على اتخاذ الخطوات اللازمة لضمان جعل النظام العالمي لإدارة الحركة الجوية المقبل نظاما مبنيا على الأداء، فضلا عن وضع أهداف وأغراض أداء هذا النظام المقبل في الوقت الملائم.

٦- **تدعو** الدول القادرة،

وتدعو المنظمات الدولية المعنية والمنتفعين ومقدمي الخدمات إلى ما يلي:

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

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

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

* أضافت الجمعية العمومية في دورتها ٣٧ (انظر A37-WP/398) فقرة جديدة في منطوق القرار.

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

القرار ٣٨-١٤: البيان الموحد لسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

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

إن الجمعية العمومية:

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

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

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

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

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

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

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

١- **تشجع** الدول المتعاقدة على إبداء روح التعاون التي يجسدها الإعلان الخاص بالنظم العالمية للملاحة الجوية للقرن الحادي والعشرين الذي اعتمده المؤتمر وتخصيص الموارد على سبيل الأولوية عند إجراء المتابعة للتوصيات.

٢- **تدعو** إلى تعاون وتكافل المنظمات الدولية المعنية والمنفعين ومقدمي الخدمات في متابعتهم لأعمال المؤتمر.

٣- **تطلب** إلى المجلس أن يضمن، وعلى أساس الأولوية العالية في إطار الميزانية المعتمدة في الجمعية العمومية، توافر الموارد اللازمة لانجاز أعمال المتابعة التي توخاها المؤتمر، فضلا عن دعم وتنسيق إجراءات المتابعة التي تتخذها الدول وغيرها من الشركاء في تنفيذ النظم.

القرار ٢٩-١٣ : تحسين مراقبة السلامة الجوية

إن الجمعية العمومية:

إنه تذكر بأن الدول المتعاقدة مسؤولة عن مراقبة السلامة الجوية بالنسبة للناقلين الجويين الذي يوجد مقر عملهم في أراضيها وعن مراقبة السلامة الجوية بالنسبة للطائرات المدونة في سجلاتها الوطنية.

وإنه تعترف بأنه، على حين أن الدول المتعاقدة ليست جميعها دولا لديها ناقلون جويون يكون مقر عملهم داخل أراضيها، فإن الدول التي لديها مثل هؤلاء الناقلين تختلف إلى حد بعيد من حيث نموها وتوافر الموارد الوطنية لديها.

وإنه تعترف بأن الكثير من الدول المتعاقدة ينقصها الإطار التنظيمي أو الموارد المالية والفنية اللازمة للاضطلاع بالمتطلبات الدنيا لاتفاقية شيكاغو وملاحقها.

وإنه تلاحظ أن الكثير من الدول المتعاقدة تعاني من صعوبات في الاضطلاع بمسؤولياتها وفقا للقانون الدولي فيما يتعلق بمراقبة السلامة الجوية بالنسبة لعمليات الناقلين الجويين.

وإنه تعترف بأن بعض الدول المتعاقدة لا يمكنها تنفيذ إشراف فعال دون سحب موارد تكون الحاجة إليها ملحة في مجالات عامة أخرى، وأن عدة دول أخرى تشغل أساطيل كبيرة ولكنها ما زالت تفتقر إلى جميع الموارد اللازمة لتوفير إشراف فعال، وأنه حتى الدول المتعاقدة المتقدمة للغاية لا يمكنها القيام بالإشراف على جميع الطائرات التي تطير إلى إقليمها.

وإنه تلاحظ أن هذه النواقص المتعلقة بالإشراف تزداد تعقيدا نتيجة لازدياد حركة القواعد التشغيلية للطائرات عبر الحدود الوطنية وزيادة الطابع متعدد الجنسيات لكثير من عمليات الناقلين الجويين.

وإنه تعترف بأن القواعد المتعلقة بالسلامة والموضوعة بموجب اتفاقية شيكاغو تتطلب إشرافا فعالا من جانب الحكومات لتطبيقها بطريقة فعالة.

تقرر أن:

- ١- **تعيد التأكيد** على أن مسؤولية كل دولة بالنسبة لمراقبة السلامة تمثل أحد المبادئ الأساسية لاتفاقية شيكاغو.
- ٢- **تطلب** إلى الدول المتعاقدة أن تؤكد مجددا على التزاماتها بالنسبة لمراقبة السلامة، وبوجه خاص الأحكام المهمة الخاصة بالسلامة والواردة في الملحقين الأول والسادس لاتفاقية شيكاغو.
- ٣- **تحث** الدول المتعاقدة على استعراض قوانينها الوطنية المنفذة لهذه الالتزامات، واستعراض إجراءات مراقبة السلامة الجوية الخاصة بها لتأمين تنفيذها الفعال.
- ٤- **تناشد** جميع الدول التي تستطيع أن تفعل ذلك، أن تزود الدول، بناء على طلب منها، بالتعاون الفني على شكل موارد مالية وفنية كي تمكن تلك الدول من الاضطلاع بمسؤولياتها فيما يتعلق بمراقبة سلامة عمليات الناقلين الجويين.

القرار ٣٨-١٤ : البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

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

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

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

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

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

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

وبالإشارة إلى أن المسؤولية النهائية عن مراقبة السلامة الجوية تظل في يد الدول المتعاقدة التي يجب عليها أن تواظب على استعراض قدراتها على مراقبة السلامة الجوية.

وبالنظر إلى توصيات مؤتمر رؤساء الطيران المدني الخاص بالاستراتيجية العالمية لمراقبة السلامة الجوية، المتعلقة بتعزيز برنامج الإيكاو لمراقبة السلامة الجوية، والتي دعا فيها إلى إنشاء برنامج عالمي للتدقيق في مراقبة السلامة الجوية يتضمن عمليات تدقيق منتظمة وإلزامية ومنهجية ومنسقة تجريها الإيكاو لمراقبة السلامة الجوية، وإلى توخي قدر أكبر من الشفافية في إصدار نتائج التدقيق.

وإدراكا منها لقرار الجمعية العمومية بشأن استخدام الفوائض النقدية الوارد في قرار الجمعية العمومية ٣٢-٢٤.

وبالنظر إلى أن مجلس الإيكاو قد أيد إنشاء برنامج عالمي للتدقيق في مراقبة السلامة الجوية، حسب ما أوصى به مؤتمر رؤساء الطيران المدني.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تقرر** إنشاء برنامج عالمي للتدقيق في مراقبة السلامة الجوية، يتضمن قيام الإيكاو بتنفيذ عمليات تدقيق منتظمة وإلزامية ومنهجية ومنسقة، وأن يطبق هذا البرنامج العالمي للتدقيق في مراقبة السلامة الجوية على جميع الدول المتعاقدة، وأن يتم إصدار نتائج التدقيق بقدر أكبر من الشفافية ودرجة أكبر من الإفصاح.
- ٢- **تكلف** المجلس بأن ينفذ بناء على ذلك ابتداء من ١/١/١٩٩٩ برنامجا عالميا للتدقيق في مراقبة السلامة الجوية يتضمن آلية منهجية لتقديم التقارير والمتابعة فيما يتعلق بتطبيق القواعد والتوصيات ذات الصلة بالسلامة الجوية.
- ٣- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على الموافقة على عمليات التدقيق التي تتم بناء على مبادرة من الإيكاو، ولكن دائما بموافقة الدولة المقرر إجراء التدقيق فيها عن طريق توقيع مذكرة تفاهم ثنائية مع المنظمة حرصا على الاحترام التام لمبدأ السيادة.
- ٤- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على التأكد من أن نتائج عمليات التدقيق لن تستخدم إلا للأغراض المتعلقة بالسلامة الجوية.
- ٥- **تكلف** المجلس باستخدام الموارد المتاحة من أجل تنفيذ برنامج الإيكاو العالمي للتدقيق في مراقبة السلامة الجوية.
- ٦- **تطلب** من المجلس أن يقدم إلى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية تقريرا عن تنفيذ البرنامج، وأن يستعرض التقدم المحرز والخبرة المكتسبة، وأن يقدم إلى تلك الدورة اقتراحات لتمويل البرنامج على المدى الطويل.

القرار ٣٣-٩: التغلب على الثغرات المحددة من خلال البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية والتشجيع على ضمان جودة مشاريع التعاون الفني

إن الجمعية العمومية:

إنه تعتبر أن برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية قد أحرز نجاحا في الوفاء بالمهمة التي كلفه به قرار الجمعية العمومية ٣٢-١١.

وإنه تعتبر أن الهدف الرئيسي للإيكاو لا يزال هو ضمان سلامة الطيران المدني الدولي.

ولما كان التشجيع على تطبيق القواعد الدولية يسهم في تحقيق هذا الهدف.

وبما أن نتائج عمليات التدقيق التي أجريت في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية قد دلت على أن العديد من الدول تواجه صعوبات في تطبيق القواعد والتوصيات الصادرة عن الإيكاو والعناصر ذات الأهمية الحاسمة من نظام الدولة لمراقبة السلامة الجوية.

وبما أن نتائج التدقيق قد دلت أيضا على أن العديد من الدول التي تواجه مشكلات تطلب المساعدة لمعالجة ما حددته عمليات التدقيق من شواغل في مجال السلامة الجوية.

وإنه تذكر بأن قرار الجمعية العمومية ٢٩-١٣ ناشد جميع الدول التي تستطيع أن تفعل ذلك، أن تزود الدول، بناء على طلب منها، بالتعاون الفني على شكل موارد مالية وفنية كي تمكن تلك الدول من الاضطلاع بمسؤولياتها فيما يتعلق بالإشراف على سلامة عمليات الناقلين الجويين.

وإنه تذكر بأن الدورة التاسعة والعشرين للجمعية العمومية أكدت من جديد أن الدول المتعاقدة مسؤولة عن مراقبة السلامة الجوية بالنسبة للناقلين الجويين الذين يوجد مقر عملهم في أراضيها وعلى مراقبة السلامة الجوية بالنسبة للطائرات المدونة في سجلاتها الوطنية.

وإنه تدرك أن بعض الدول ليست لديها الموارد المتاحة، مالية كانت أو بشرية، للتغلب على الثغرات لديها دون مساعدة.

وإنه تدرك أن إدارة التعاون الفني يمكنها تقديم المساعدة المطلوبة إلى الدول التي تحتاج إليها.

وإنه تدرك أن الإيكاو يمكن أن تقدم مساعدة قيمة إلى الدول والمنظمات الدولية في تنظيم اتفاقات التعاون الثنائية ومتعددة الأطراف لإصلاح الثغرات.

وإنه تدرك أن الدول التي تخطط لتنفيذ مشاريع إصلاحية بمساعدة من أطراف ثالثة، قد ترغب في أن يكون لديها استقلالية في ضمان الجودة فيما يخص أنشطة المشاريع من أجل تحقيق احتمالات عالية للنجاح.

وإنه تدرك أن الإيكاو اكتسبت الخبرات والتجارب المطلوبة لأداء وظيفة لضمان الجودة.

وإنه تدرك أنه، عندما يتعين قيام أطراف غير إدارة التعاون الفني بتقديم المساعدة إلى الدول، يمكن أن تؤدي الإيكاو دورا مهما بأداء وظيفة لضمان الجودة.

١- **تطلب من الأمين العام أن يضمن أن جميع خبرات المنظمة تستخدم، في حدود قيود الميزانية بقدر المستطاع، لتقديم المساعدة إلى الدول التي تحتاج إليها. وهذا يتضمن ما يلي دون أن يقتصر عليه:**

(أ) تقديم المعلومات والإرشادات الملائمة بشأن مصادر المساعدة المالية والفنية الممكنة.

(ب) القيام، على مستوى المكاتب الإقليمية بصفة خاصة، بتعزيز تطبيق قواعد وتوصيات الإيكاو من خلال تقديم المساعدة الملائمة.

(ج) الانتفاع بالخبرات التشغيلية والفنية لدى الإيكاو لعقد ندوات حول مراقبة السلامة الجوية.

- (د) الاستمرار في إعداد مواد لتستخدم في تدريب المسؤولين في إطار برنامج " ترينير " .
- (هـ) إعداد مواد إرشادية لمعالجة الثغرات تكون مقبولة لدى جميع الدول المتعاقدة.
- ٢- **وتحث** الأمين العام على أن يضمن أن الإيكاو تقدم مساعدة معقولة، إذا طلب منها ذلك، في حدود الموارد المتاحة، لمساعدة الدول على الحصول على الموارد المالية اللازمة لتمويل مشاريع المساعدة التي تقدمها الدول المتعاقدة أو منظمات صناعة الطيران أو الخبراء الاستشاريون المستقلون.
- ٣- **وتطلب** من الأمين العام أن يدعم ويعزز ويسهل استخدام الاتفاقات الثنائية ومتعددة الأطراف فيما يخص المشاريع بين الدول والمنظمات الدولية أو الإقليمية.
- ٤- **وتطلب** من الأمين العام أن يضمن أن إدارة التعاون الفني تنتفع، إلى أقصى حد ممكن، بالمساهمات في مشاريعها بالمواد المفيدة، مثل الأدلة والمواد التدريبية الأخرى، والموارد البشرية لتسهيل إكمال أي مشروع.
- ٥- **وتطلب** من الأمين العام أن يطور مفهوم وظيفة لضمان الجودة فيما يتعلق بمشاريع التعاون الفني واسعة النطاق الخاصة بالإيكاو والتي توفر للدول وفيما يتعلق بجميع مشاريع التعاون الفني المتصلة بالثغرات التي حددتها عمليات التدقيق في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.
- ٦- **وتطلب** من الأمين العام أن ينظر في اصطلاح مكتب مختص ومستقل تابع للإيكاو بوظيفة ضمان الجودة.
- ٧- **وتطلب** من الأمين العام أن يجعل وظيفة ضمان الجودة متاحة للدول فيما يتعلق بمشاريع التنفيذ المتصلة بمراقبة السلامة الجوية والتي تنفذها أطراف غير الإيكاو، وذلك بناء على طلب الدول وعلى أساس رد التكاليف.
- ٨- **وتطلب** من الأمين العام أن يلتزم المعلومات من الدول التي نجحت في التغلب على أوجه النقص، ونشر النتائج، لكي تستفيد الدول المتعاقدة الأخرى من خبرات بعضها البعض.

القرار ٣٦-٦: اعتراف الدول بشهادات المشغلين الجويين الأجانب ومراقبة عملياتهم

إن الجمعية العمومية:

لما كانت اتفاقية شيكاغو وملاحقها تشكل الإطار القانوني والتشغيلي لكي تنشئ الدول المتعاقدة نظاما لسلامة الطيران المدني يستند إلى تبادل الثقة والاعتراف، وتلزم جميع الدول المتعاقدة بتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية بقدر الإمكان وبتنفيذ مراقبة السلامة الجوية على النحو الوافي.

ولما كانت المادة السابعة والثلاثون من اتفاقية شيكاغو تستوجب أن تتعاون الدول على بلوغ أقصى درجة ممكنة من التوحيد في القواعد والممارسات في جميع الأمور التي يسهل ويحسن فيها هذا التوحيد الملاحقة الجوية.

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

وإنه تشير إلى أن الدول المتعاقدة هي المسؤولة أولا وأخيرا عن مراقبة السلامة الجوية، وهي التي يجب عليها أن تراجع باستمرار قدراتها على مراقبة السلامة الجوية.

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

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

وإنّ تشير إلى أن مؤتمر رؤساء الطيران المدني الخاص بالاستراتيجية العالمية للسلامة الجوية لسنة ٢٠٠٦ ناشد الدول أن تعترف بصحة الشهادات والإجازات الصادرة عن الدول الأخرى على أساس اعتبارات السلامة دون سواها وليس لغرض تحقيق المزايا الاقتصادية، وأوصى بما يلي ضمن جملة أمور:

- (أ) أن تضع الإيكاو مبادئ توجيهية وإجراءات لمساعدة الدول على ضمان أعلى درجة ممكنة من التوحيد في الاعتراف بصحة الشهادات والإجازات ومراقبة عمليات الطائرات الأجنبية في أراضيها.
- (ب) أن تضع الدول قواعد تشغيلية طبقاً لاتفاقية شيكاغو، وعلى أساس غير تمييزي لتنظيم قبول ومراقبة المشغلين الجويين الأجانب في أراضيها.
- (ج) أن تدرج الدول في الاتفاقات الثنائية للخدمات الجوية بندا يتعلق بالسلامة الجوية بالاستناد إلى البند النموذجي الذي وضعت الإيكاو للسلامة الجوية.

ولما كانت اتفاقية شيكاغو قد أرست المبادئ الأساسية التي يجب على الدول إتباعها لضمان تطوير خدمات النقل الجوي الدولية بصورة منتظمة ومتجانسة وكان بالتالي من بين أهداف الإيكاو أن تدعم وضع المبادئ والترتيبات التي تتيح إنشاء خطوط النقل الجوي الدولية على أساس تكافؤ الفرص والتشغيل السليم والاقتصادي، وتبادل احترام حقوق الدول، ومراعاة المصلحة العامة.

وإنّ تسلّم بأن انعدام التوافق بين الشروط والتدابير التشغيلية التي تنظم قبول المشغلين من دول أخرى يمكن أن تكون له آثار ضارة على سلامة وكفاءة وانتظام عملياتهم.

وإنّ تسلّم بأن عدم تنسيق السياسات والبرامج الوطنية لمراقبة المشغلين الجويين الأجانب يمكن أن يعرقل الدور الذي تضطلع به منظمة الطيران المدني الدولي في مجال التنمية الاقتصادية والاجتماعية.

١- **تذكّر** الدول المتعاقدة بضرورة مراقبة السلامة الجوية لدى مشغليها الجويين للامتثال التام للقواعد والتوصيات الدولية، والتأكد أيضاً من أن المشغلين الجويين الأجانب الذين يشغلون طائراتهم في أراضيها موضوعون تحت المراقبة المناسبة في دولهم ومن أن دولهم تتخذ الإجراءات الملائمة للمحافظة على السلامة الجوية عند الضرورة.

٢- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على وضع الشروط والإجراءات اللازمة بالترخيص ومراقبة مسائل السلامة الجوية المرتبطة بعمليات المشغلين المرخصين بشهادات من دول متعاقدة أخرى واتخاذ الإجراءات المناسبة عند الضرورة للمحافظة على السلامة الجوية.

٣- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على أن تدرج في الاتفاقات الثنائية للخدمات الجوية بندا يتعلق بالسلامة الجوية، واضعة في الاعتبار البند النموذجي المرفق بالقرار الذي أصدره المجلس في ٢٠٠١/٦/١٣.

٤- **تحث** الدول المتعاقدة على الاعتراف بصحة شهادات المشغلين الجويين التي تصدرها الدول الأخرى لغرض الطيران فوق أراضيها، بما في ذلك الهبوط فيها والإقلاع منها، على أن تكون الشروط التي أعطيت بموجبها هذه الشهادات لا تقل عن الحد الأدنى الذي نصت عليه القواعد القياسية المحددة في الجزء الأول والقسم الثاني من الجزء الثالث، من الملحق السادس.

٥- **تحث** الأمين العام إلى أن يواصل وضع المبادئ التوجيهية والإجراءات اللازمة للتحقق من شروط الاعتراف بصحة الشهادات والإجازات، عملاً بالمادة الثالثة والثلاثين من اتفاقية شيكاغو والقواعد القياسية المنطبقة.

٦- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تضع قواعد تشغيلية تنظم قبول المشغلين الجويين الأجانب في داخل أراضيها طبقاً لاتفاقية شيكاغو وبدون تمييز وبالتوافق مع القواعد القياسية والخطوط التوجيهية والإجراءات الصادرة عن الإيكاو مع مراعاة الحاجة إلى خفض التكاليف والأعباء على الدول المتعاقدة والمشغلين.

٧- تحت الدول المتعاقدة على أن تمتنع عن تنفيذ الشروط والإجراءات التشغيلية الانفرادية لقبول المشغلين الجويين الأجانب لأنها تؤثر سلباً على التطور المنتظم للطيران المدني الدولي.

القرار ٣٤-١: استعمال أموال من الحساب المنفصل الذي أنشئ بموجب الفقرة ٣ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٣٣-٢٧

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

حيث أنّ المنظمة مازال من أهدافها الرئيسية تأمين سلامة الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم؛ ولما كانت مسؤولية تأمين سلامة الطيران المدني الدولي تقع أيضاً على الدول الأعضاء، جماعة وفرداً؛ 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 جهازاً لسلامة الطيران المدني يستند إلى الثقة والاعتراف المتبادلين، وتلتزم جميع الدول الأعضاء بتنفيذ القواعد والتوصيات بقدر ما يكون ذلك ممكناً من الناحية العملية، والقيام على نحو ملائم بمراقبة السلامة الجوية؛ 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 دوراً قيادياً في تسهيل تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وسد الثغرات المتعلقة بالسلامة بواسطة تنسيق الدعم وتسخير الموارد بين الشركاء في مجال سلامة الطيران؛ وإن تقرر بأن خطط عمل الإيكاو التي تم إعدادها للدول الأعضاء الفردي تستخدم كقواعد لتقديم المساعدة المباشرة والإرشادات، بتنسيق مع أصحاب المصلحة الآخرين، للتصدي للشواغل البارزة في مجال السلامة وأيضاً 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؛ وإن تقرر بأنه قد لا يتوفر للدول الأعضاء جميعها الموارد البشرية والفنية والمالية المطلوبة للقيام بمراقبة السلامة الجوية على النحو الملائم؛

وإن تقرر بأن إنشاء هيئات إقليمية ودون إقليمية لمراقبة السلامة الجوية وسلامة الطيران، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOs)، يمكن أن يكون مفيداً جداً 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، فضلا 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 الإيكاو 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 ملحق الإيكاو؛

٧- تحث الدول الأعضاء على استخدام برنامج إجراءات الطيران، حيثما يكون ذلك متاحاً، لتنفيذ الملاحاة 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 تقريرا إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية بشأن التنفيذ الإجمالي لبرنامج المساعدة الشامل؛
- ١٤- تعلن أن هذا القرار يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٧-٨

القرار ٣٧-٥: نهج الرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية

لما كان الهدف الرئيسي للمنظمة مازال يتمثل في تأمين سلامة الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم؛ وحيث أن المادة السابعة والثلاثين من اتفاقية شيكاغو تقتضي من كل دولة متعاقدة أن تتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة من التوحيد في الأنظمة، والقواعد القياسية، والإجراءات، والتنظيم فيما يتعلق بجميع الأمور التي يؤدي فيها هذا التوحيد إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها؛ ولما كانت مسؤولية مراقبة السلامة الجوية وسلامة الطيران المدني الدولي بصورة عامة تقع على الدول المتعاقدة، جماعة وفردا، كما نتوقف أيضا على التعاون الوثيق للإيكاو، والدول المتعاقدة، وصناعة الطيران، وجميع أصحاب المصلحة الآخرين في تنفيذ خطة الإيكاو العالمية للسلامة الجوية (GASP)؛ ولما كان مؤتمر رؤساء الطيران المدني لسنة ٢٠٠٦ قد قدّم توصيات لإتاحة وصول الجمهور الى المعلومات المناسبة بشأن عمليات تدقيق مراقبة السلامة الجوية ووضع آليات إضافية للتغلب على الشواغل الرئيسية بخصوص السلامة (SSCs) المحددة من خلال البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية؛ ولما كان المؤتمر الرفيع المستوى المعني بالسلامة الجوية لعام ٢٠١٠ (HLSC 2010) قد رفع توصيات إلى الإيكاو بوضع معايير للمشاركة في الشواغل البارزة في مجال السلامة مع أصحاب المصلحة المعنيين ولتقييم كيفية تبادل هذه المعلومات مع الجمهور بالشكل الذي يمكنه من اتخاذ قرار مستنير فيما يتعلق بسلامة النقل الجوي؛ ولما كان المؤتمر الرفيع المستوى المعني بالسلامة الجوية لعام ٢٠١٠ قد قدّم توصيات إلى الإيكاو للدخول في اتفاقات جديدة وتعديل اتفاقات قائمة لتبادل المعلومات السرية المتعلقة بالسلامة الجوية مع كيانات ومنظمات دولية، من أجل تخفيف العبء عن الدول، الناشئ عن عمليات التدقيق أو التفتيش المتكررة ولخفض تكرار أنشطة الرصد؛ وإنه تُدكر بأن الدورة العادية الثانية والثلاثين للجمعية العمومية قررت إنشاء برنامج عالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، يتضمن قيام الإيكاو بتنفيذ عمليات تدقيق مراقبة منتظمة، وإلزامية، ومنهجية ومنسقة؛ ولما كان تنفيذ البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية قد شكّل إنجازا رئيسيا لسلامة الطيران، محققا الولاية التي منحت له بموجب القرارين ٣٢-١١ و ٣٥-٦ ومفورا إمكانية تقييم قدرات الدول المتعاقدة على المراقبة وتحديد مجالات التحسين؛ وإنه تُدكر بأن قرار الجمعية العمومية ٣٣-٨ قد طلب من المجلس أن يضمن قدرة البرنامج العالمي لتدقيق السلامة الجوية على الاستمرارية المالية على الأجل الطويل، وأن ينقل جميع نشاطات هذا البرنامج تدريجيا إلى الميزانية البرنامجية العادية؛

وإنه تُدكر بأهداف برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، الذي يرمي إلى التأكد من أن الدول المتعاقدة تضطلع بمسؤولياتها عن مراقبة السلامة الجوية على النحو الواجب؛

ومع التسليم بأنه لأمر أساسي أن يستمر البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية في تغطية جميع أحكام الملحق المتعلقة بالسلامة من أجل تعزيز التنفيذ المناسب للقواعد القياسية والتوصيات الدولية المتصلة بالسلامة؛

وإنه تدرك أن الأمين العام قد اتخذ الخطوات الملائمة لضمان إنشاء آلية مستقلة لضمان الجودة تستخدم لرصد وتقييم جودة هذا البرنامج؛

وإنه تدرك أن التنفيذ الفعال للخطط التصحيحية الخاصة بالدول أمر حيوي لتعزيز سلامة الملاحة الجوية العالمية؛

وإنه تقر بأن عمليات التدقيق التي تقوم بها المنظمات الإقليمية والدولية، ومن بينها المنظمات التي لديها اتفاقات مع الايكاو مثل وكالة السلامة الجوية الأوروبية (EASA)، والاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا) والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول) تسهم في تعزيز السلامة؛

وإنه تقر بأن الشفافية ومعلومات السلامة وتبادلها يمثلان إحدى دعائم سلامة شبكة النقل الجوي؛

وإنه تقر بأن المنظمات الإقليمية المشرفة على السلامة لها دور هام في نهج الرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، وأنه حيثما وردت كلمة "الدول" — وينطبق عليها الأمر — يجب أن تقرأ على أنها تشمل المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تُعرب** عن تقديرها للأمين العام على التنفيذ الناجح لنهج النظم الشامل للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية؛
- ٢- **تكلف** الأمين العام بأن يقوم اعتباراً من أول كانون الثاني/يناير ٢٠١١ بتطوير البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية إلى نهج الرصد المستمر، الذي سيتضمن تحليل عوامل مخاطر السلامة ويطبق على أساس عالمي لتقييم قدرات الدول على المراقبة؛
- ٣- **تكلف** الأمين العام بأن يضمن محافظة نهج الرصد المستمر، كعناصر أساسية، على أحكام السلامة الرئيسية المتضمنة في الملحق ١ — *إجازة العاملين*، الملحق ٦ — *تشغيل الطائرات*، الملحق ٨ — *صلاحية الطائرات للطيران*، الملحق ١١ — *خدمات الحركة الجوية*، الملحق ١٣ — *التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات*، والملحق ١٤ — *المطارات*؛
- ٤- **تكلف** الأمين العام بالاستمرار في ضمان المحافظة على آلية ضمان الجودة التي أنشئت لرصد وتقييم نوعية البرنامج، وشفافية جميع جوانب عمليات الرصد المستمر؛
- ٥- **تكلف** المجلس وضع معايير للمشاركة في الشواغل البارزة في مجال السلامة مع أصحاب المصلحة المعنيين وتقييم كيفية مشاركة الجمهور بهذه الشواغل بالشكل الذي يسمح له باتخاذ قرارات مستنيرة بشأن سلامة النقل الجوي؛
- ٦- **تكلف** الأمين العام إتاحة كل المعلومات المتعلقة بمراقبة السلامة الناشئة عن نهج الرصد المستمر إلى جميع الدول المتعاقدة من خلال موقع الايكاو المقيد على الانترنت؛
- ٧- **تكلف** الأمين العام مواصلة تعزيز التنسيق والتعاون بين البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وبرامج التدقيق للمنظمات الأخرى المتصلة بالسلامة الجوية، لتبادل معلومات السلامة الجوية السرية من أجل تخفيف العبء على الدول الناشئة عن عمليات التدقيق أو التفتيش المتكررة ولخفض تكرار أنشطة الرصد؛
- ٨- **تكلف** الأمين العام الاستمرار في تعزيز تبادل معلومات السلامة الجوية (FSIX)، لغرض تسهيل تبادل معلومات السلامة الحرجة فيما بين الدول المتعاقدة، وصناعة الطيران، وأصحاب المصلحة الآخرين، حسب الاقتضاء؛
- ٩- **تطلب** إلى الدول المتعاقدة القدرة على إعارة موظفين فنيين مؤهلين وذوي خبرة إلى الايكاو لأجل طويل أو قصير، حتى يتسنى للمنظمة أن تواصل تنفيذ هذا البرنامج بنجاح؛

- ١٠- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على أن تحيل إلى الإيكاو، في الوقت المناسب، جميع المعلومات والوثائق التي تطلبها الإيكاو لغرض ضمان تنفيذ نهج الرصد المستمر المتعلق ببرنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية بفعالية، وأن تواظب على تحديث هذه المعلومات؛
- ١١- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على أن تتعاون مع الإيكاو وأن تقبل قدر المستطاع أنشطة الرصد المستمر وفقا للمواعيد التي تحددها المنظمة، بما في ذلك بعثات التدقيق والتحقق، حتى يسهل تنفيذ البرنامج بسلاسة؛
- ١٢- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تتبادل مع الدول المتعاقدة الأخرى معلومات السلامة الجوية الحرجة التي يمكن أن تؤثر على سلامة الملاحة الجوية الدولية وتسهيل الوصول إلى جميع معلومات السلامة الجوية ذات الصلة؛
- ١٣- **تشجع** الدول المتعاقدة على الاستفادة الكاملة من معلومات السلامة المتاحة عند قيامها بعمليات مراقبة السلامة الجوية، ولاسيما في سياق عمليات التفتيش المنصوص عليها في المادة السادسة عشرة من اتفاقية شيكاغو؛
- ١٤- **تؤكد** الدول المتعاقدة بالحاجة إلى متابعة جميع عمليات الطائرات في داخل إقليمها، بما في ذلك عمليات الطائرات الأجنبية، واتخاذ الإجراء الملائم عند الضرورة للحفاظ على السلامة الجوية؛
- ١٥- **تكلف** المجلس بأن يطلع الدورة العادية للجمعية العمومية على التنفيذ العام لنهج الرصد المستمر المتعلق ببرنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية؛
- ١٦- **تعلن** أن هذا القرار قد حل محل القرار ٣٥-٦: الانتقال إلى نهج نظم شامل لعمليات التدقيق في إطار برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية والقرار ٣٦-٤: تطبيق منهجية رصد مستمرة لبرنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية بعد سنة ٢٠١٠، وكذلك المواد ١ إلى ٦ من القرار ٣٦-٢: الإستراتيجية الموحدة لسد ثغرات السلامة الجوية.

القرار ٣٧-١٦: الصندوق المخصص للسلامة (SAFE)

- حيث أنه** بمقتضى المادة ٤٤ من اتفاقية الطيران المدني الدولي تتمثل غايات وأهداف الإيكاو، ضمن غايات وأهداف أخرى، في تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي من أجل تحقيق النمو الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي وتلبية احتياجات شعوب العالم إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والاقتصاد وتعزيز سلامة الطيران في الملاحة الجوية الدولية؛
- وحيث أن** المواد من ٦٩ إلى ٧٦ من الاتفاقية تنص على أنه يجوز للمجلس وضع ترتيبات حسبما يكون ملائما بغية التوصل إلى وسائل لتحسين تسهيلات الملاحة الجوية للدول المتعاقدة على النحو المطلوب لضمان تشغيل الخدمات الجوية الدولية تشغيلاً يتسم بالسلامة والانتظام والكفاءة والاقتصاد؛
- وحيث أنه**، بمقتضى المادة ٧٠ من الاتفاقية، يجوز للمجلس، في الظروف الناشئة بمقتضى أحكام المادة ٦٩، وضع ترتيبات مع الدول المتعاقدة تتعلق بتمويل تسهيلات الملاحة الجوية؛
- ونظراً لأنه**، في بعض الحالات، قد لا تحصل الدول المتعاقدة على الموارد الضرورية لتحسينات تسهيلات الملاحة الجوية، وخاصة لمعالجة أوجه القصور المتعلقة بالسلامة المحددة من خلال برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية؛
- وحيث أن** معظم الدول النامية تواجه صعوبات في الوصول إلى العديد من مصادر السوق المالية، وخاصة أسواق رأس المال الأجنبية، لتمويل البنية الأساسية لخدمات المطارات والملاحة الجوية فيها، بما في ذلك العناصر المتعلقة بالسلامة من تلك البنية الأساسية؛
- وحيث أن** المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة (HLSC) لعام ٢٠١٠ حدد عدة دول وأقاليم من العالم تحتاج إلى المساعدة في تطوير مستويات مستدامة لسلامة الطيران، وبالأخص في تطوير نماذج تمويل تضمن الاستدامة في توفير البنية الأساسية والخدمات لتنفيذ نشاط نقل جوي مناسب؛

وحيث أن المؤتمر رفيع المستوى بشأن السلامة لعام ٢٠١٠ أصدر توصية بأنه ينبغي للايكاو أن تعمل مع الدول والمنظمات الإقليمية التي تحتاج إلى مساعدة في تطوير نماذج تمويل مناسبة لضمان التوفير المستدام للبنية الأساسية والخدمات بالاستناد إلى مستوى النشاط من أجل تنفيذ نشاط نقل جوي مناسب؛

وحيث أن المجلس قرر إنشاء الصندوق المخصص للسلامة بهدف تحسين سلامة الطيران المدني عن طريق إتباع نهج قائم على الأداء سيدد من التكاليف الإدارية ولن يفرض أي تكاليف على ميزانية البرنامج العادي للمنظمة، بينما يضمن استخدام المساهمات الطوعية في الصندوق بطريقة تتسم بالمسؤولية وتكون مفيدة وتتم في الوقت المناسب:

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تعرب عن تقديرها** للدول المتعاقدة والمنظمات الدولية لمساهماتها في صناديق الايكاو المرتبطة بتحسين سلامة الطيران المدني؛
- ٢- **تحث** الدول المتعاقدة والمنظمات الدولية والأطراف العامة والخاصة المرتبطة بالطيران المدني الدولي على تقديم مساهمات طوعية إلى الصندوق المخصص للسلامة؛
- ٣- **تطلب** من المجلس دعم التشغيل السلس للصندوق المخصص للسلامة عن طريق الرصد المتسق للتقدم الذي يحرزه الصندوق المخصص للسلامة في تمويل المشاريع المتعلقة بالسلامة؛
- ٤- **تطلب** من المجلس بذل كل جهد لاجتذاب المساهمات في الصندوق المخصص للسلامة من الدول والجهات المساهمة الأخرى.

القرار ٣٤-١: استعمال أموال من الحساب المنفصل الذي أنشئ بموجب الفقرة ٣ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٣٣-٢٧

القرار ٣١-٩: تنفيذ برنامج إيكاو لمنع وقوع حوادث الطيران المراقب فوق المناطق الجبلية

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

ولما كان من المعروف أن حوادث الطيران المراقب فوق المناطق الجبلية قد مثلت مشكلة خطيرة ومتفاقمة على مدى العديدين الماضيين.

ولما كان قد تبين أن نسبة حوادث الطيران المراقب فوق المناطق الجبلية التي وقعت للرحلات الداخلية أعلى من نسبة الحوادث التي وقعت للرحلات الدولية.

ولما كان من المعروف أن جهودا كبيرة تبذل الآن لتطوير وتنفيذ برنامج لمنع وقوع حوادث الطيران المراقب فوق المناطق الجبلية، وان القواعد الصادرة عن المنظمة والمتعلقة بنظام التحذير من الاقتراب من الأرض قد جرى تحديثها.

ولما كان فريق العمل المعني بحوادث الطيران المراقب فوق المناطق الجبلية قد وضع هدفا أساسيا ينبغي تحقيقه بحلول عام ١٩٩٨ يتمثل في تقليل المعدل العالمي لهذه الحوادث بنسبة خمسين في المائة.

ولما كان من الواضح أنه حتى لو تم تطوير وتنفيذ برنامج لمنع وقوع حوادث الطيران المراقب فوق المناطق الجبلية، بما في ذلك تطوير وتنفيذ شروط محدثة لنظام التحذير من الاقتراب من الأرض، فإن هذه التدابير لن تكون فعالة تماما ما لم تنفذ الدول هذا البرنامج في العمليات الداخلية كما في العمليات الدولية.

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

ولما كان قرار الجمعية العمومية ٢٩-٣ يحث الدول ومجموعات الدول، على أن تتخذ إجراءات ايجابية للتشجيع على التنسيق العالمي للقواعد الوطنية بغية تطبيق القواعد الصادرة عن المنظمة إذا لم تكن قد اتخذتها بالفعل.

ولما كان قرار الجمعية العمومية ٢٩-١٣ يطلب إلى الدول المتعاقدة أن تؤكد مجددا على التزاماتها بمراقبة السلامة، ولا سيما على الأحكام المهمة الخاصة بالسلامة والواردة في الملحقين الأول والسادس باتفاقية شيكاغو.

ولما كان قرار الجمعية العمومية ٢٩-١٣ يحث الدول المتعاقدة على استعراض قوانينها الوطنية المنفذة لهذه الالتزامات، وعلى استعراض إجراءاتها الرامية إلى مراقبة السلامة الجوية لتأمين تنفيذها الفعال.

فإن الجمعية العمومية:

١- **توجه** المجلس إلى ضرورة مواصلة تطوير برنامج إيكاو لمنع وقوع حوادث الطيران المراقب فوق المناطق الجبلية باعتباره أمرا يستحق أولوية عليا.

٢- **تحث** الدول على تنفيذ برنامج إيكاو لمنع وقوع حوادث الطيران المراقب فوق المناطق الجبلية، بما في ذلك تنفيذ أحكام إيكاو ذات الصلة، وخاصة ما يتعلق منها بتزويد طائرات الرحلات الداخلية بنظام التحذير من الاقتراب من الأرض كما في طائرات الرحلات الدولية.

٣- **تحث** الدول على اتخاذ جميع التدابير الضرورية للمساعدة على بلوغ الهدف الأساسي المتمثل في تقليل المعدل العالمي لحوادث الطيران المراقب فوق المناطق الجبلية بنسبة خمسين في المائة بحلول عام ١٩٩٨.

القرار ٣٨-٢: تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية

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

القرار ٣٧-٦: سلامة المدارج

لما كانت حوادث المدارج تشكل نسبة كبيرة من كل الحوادث، وتؤدي الى عدد كبير من الوفيات؛

ولما كانت حالات الانحراف عن المدارج تشكل أعلى فئة من الحوادث التي وقعت مرة واحدة خلال السنوات العشر الأخيرة بالنسبة الى كل عمليات الطيران التجاري والعام للطائرات الثابتة الجناحين التي يتجاوز الحد الأقصى لكتلتها المرخصة عند الإقلاع ٧٠٠ ٥ كيلوغرام؛

وحيث أن التطورات التكنولوجية الجارية في عدة مجالات من صناعة الطيران تبشر بالخير في منع الحوادث الخطيرة ذات الصلة بالمدارج والتخفيف من أثارها؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول على اتخاذ التدابير الكفيلة بتعزيز سلامة المدارج، بما في ذلك وضع برامج لسلامة المدارج باستخدام نهج متعدد التخصصات، تشمل، كحد أدنى، واضعي التنظيمات، ومشغلي المطارات، ومقدمي خدمات الملاحة الجوية، ومشغلي

المطارات، وصانعي الطائرات لمنع اقتحام المدارج والانحراف عن المدارج وغيرها من أحداث السلامة المتصلة بالمدارج والتخفيف من آثارها؛

- ٢- **تقرر** أن تعمل الإيكاو بنشاط على تعزيز سلامة المدارج باستخدام نهج متعدد التخصصات.
- ٣- **تدعو** الدول إلى رصد الأحداث المتعلقة بسلامة المدارج وما يتصل بها من سلائف كجزء من نظام جمع وتجهيز بيانات السلامة المنشأة في إطار برامج سلامة الدولة لديها.

الممارسات ذات الصلة

- ١- ينبغي أن تقوم برامج سلامة المدارج على إدارة السلامة فيما بين المنظمات، بما في ذلك إنشاء أفرقة محلية معنية بسلامة المدارج تتولى منع اقتحام المدارج، والانحراف عن المدارج، وغيرها من أحداث السلامة المرتبطة بالمدارج والتخفيف من آثارها.
- ٢- ينبغي أن يواصل المجلس وضع الأحكام اللازمة لمساعدة الدول على إعداد برامج لسلامة المدارج.
- ٣- ينبغي أن تُشجّع الدول على المشاركة في الحلقات الدراسية وحلقات العمل التي تُعقد على المستويين العالمي والإقليمي بغرض تبادل المعلومات بشأن السلامة وأفضل الممارسات فيما يتصل بسلامة المدارج.

القرار ٣٦-١٠: تحسين سبل تفادي الحوادث في الطيران المدني

- بما أن** الهدف الأساسي للمنظمة لا يزال متمثلاً في تأمين سلامة الطيران المدني الدولي في العالم أجمع.
- ولما كان** من الضروري إجراء تحقيقات فورية ومعمقة في حوادث ووقائع الطائرات والإبلاغ عنها، أينما وقعت، والقيام فوراً بتعميم الدروس المستفادة من التحقيقات، ومن بينها توصيات السلامة الجوية، على الدول المتعاقدة الأخرى التي يعينها الأمر وعلى الإيكاو لأغراض منع الحوادث.
- ولما كانت** الجهود المبذولة لتنفيذ اللوائح التنظيمية غير كافية في حد ذاتها لخفض معدل الحوادث.
- وإنه تلاحظ** استمرار وقوع أنواع متكررة من الحوادث في عمليات النقل الجوي في مختلف أنحاء العالم.
- وإنه تدرك** أنه من المتوقع حدوث زيادة كبيرة في حجم عمليات النقل الجوي خلال السنوات القادمة.
- وإنه تدرك** أن الاتجاه الثابت نسبياً في معدل الحوادث خلال بضع السنوات الماضية قد يؤدي مع الزيادة المتوقعة في العمليات إلى حدوث زيادة في عدد الحوادث السنوية.
- وإنه تدرك** وجود العديد من التحديات أمام المنع الفعال لوقوع الحوادث، وأنه يلزم إجراء تحديد وتصحيح أكثر فعالية للأخطار التي يتعرض لها الطيران، وأوجه القصور في النظم، بغية تعزيز الجهود التنظيمية الرامية إلى المزيد من خفض في عدد الحوادث ومعدل الحوادث في مختلف أنحاء العالم.
- وإنه تدرك** أن النظم المفتوحة لتحقيقات السلامة تعتمد على مبادئ الإجراءات غير العقابية وضمانات السرية.
- وإنه تدرك** أن عدداً من الدول قد وضع إجراءات غير عقابية لمنع وقوع الحوادث إضافة إلى برامجها التنظيمية الخاصة بالسلامة الجوية.
- وإنه تدرك** أن تقاسم معلومات السلامة المستمدة من نظم التحقيق في السلامة تعتمد على احترام جميع الدول للمبادئ غير العقابية وضمانات السرية التي يستند إليها الحصول على تلك المعلومات.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تطلب** إلى الدول المتعاقدة أن تؤكد من جديد التزامها بسلامة الطيران المدني.
- ٢- **تحث** الدول المتعاقدة، في امتثالها لأحكام الملحق الثالث عشر لاتفاقية الطيران المدني الدولي، على أن تتخذ إجراء فوراً للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، وأن تقوم بإبلاغ المعلومات بما فيها توصيات السلامة الجوية وتعميمها على الدول المتعاقدة الأخرى التي يعنىها الأمر وعلى المنظمة، وذلك بهدف زيادة فعالية الجهود التي تبذلها الدول وإيكافو في منع وقوع الحوادث.
- ٣- **تحث** الدول المتعاقدة على بذل كافة الجهود لتعزيز التدابير الخاصة بمنع الحوادث، لا سيما في مجالات تدريب العاملين وإبلاغ المعلومات وتحليلها، وأن تنفذ نظم إبلاغ طوعية وغير عقابية، بغية التصدي للتحديات الجديدة التي تعترض إدارة سلامة الطيران والتي نشأت عن النمو والتعقيد المتوقعين في الطيران المدني.
- ٤- **تحث** الدول المتعاقدة على التعاون مع المنظمة، ومع الدول الأخرى القادرة، على إعداد وتنفيذ إجراءات لمنع وقوع الحوادث، من شأنها أن تجمع بين المهارات والموارد لتحقيق مستوى عالٍ ومستمر من السلامة في كافة قطاعات الطيران المدني.
- ٥- **تحث** جميع الدول التي تتلقى معلومات السلامة المستمدة من نظم التحقيق في السلامة في دولة أخرى باحترام ضمانات نظام السرية ومبادئ إفشاء المعلومات التي أصدرت بمقتضاها الدولة تلك المعلومات.
- ٦- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣١-١٠.

القرار 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؛
وإن تدرك ضرورة إتاحة جميع المعلومات ذات الصلة لمحققي الحوادث لتسهيل تحديد الأسباب و/أو العوامل المساهمة في الحوادث والوقائع بما يتيح اتخاذ الإجراءات الوقائية؛
وإن تدرك أن منع وقوع الحوادث أمر ضروري للمحافظة على الثقة المستمرة في النقل الجوي؛
وإن تدرك أن انتباه الجمهور سيظل مركزاً على إجراءات التحقيق التي تجريها الدولة، بما في ذلك طلبات الاطلاع على سجلات الحوادث والوقائع؛
وإن تدرك أن حماية بعض سجلات الحوادث والوقائع من الاستخدام غير المناسب أمر ضروري لضمان التوفير المستمر لجميع المعلومات ذات الصلة لمحققي الحوادث في المستقبل؛
وإن تدرك أن استخدام المعلومات المستقاة من التحقيقات في الحوادث، في المحاكمات العقابية، والمدنية، والإدارية والجنائية ليست طريقة للحفاظ على السلامة الجوية أو تحسينها؛
وإن تدرك أن التدابير المتخذة حتى الآن لضمان حماية بعض سجلات الحوادث والوقائع قد لا تكون كافية، ومع الإحاطة علماً بإصدار الإيكافو لإرشادات قانونية وغير ذلك من الإرشادات لمساعدة الدول في هذا الصدد؛
وإن 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 عملاً بالتوصيات الصادرة عن المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران لعام ٢٠١٠ وطبقاً 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.

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

لما كانت الايكاو هي الوكالة المتخصصة التابعة للأمم المتحدة المسؤولة عن سلامة الطيران المدني الدولي وانتظامه وكفاءته؛ ولما كانت الايكاو تعتمد قواعد وتوصيات دولية لنظم اتصالات الطيران والمساعدات الملاحة اللاسلكية؛

ولما كان الاتحاد الدولي للاتصالات هو الوكالة المتخصصة التابعة للأمم المتحدة التي تنظم استخدام طيف الترددات اللاسلكية؛ وبما أن موقف الايكاو، بالصورة التي يقرها المجلس، بالنسبة للمؤتمرات اللاسلكية العالمية التابعة للاتحاد الدولي للاتصالات هو نتيجة لعملية تنسيق متطلبات الطيران الدولي من طيف الترددات اللاسلكية؛

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 الايكاو والوفاء بمقتضيات الطيران؛

ونظراً للحاجة الملحة إلى زيادة ذلك الدعم نظراً لتزايد الطلب على طيف الترددات والمنافسة الشرسة من خدمات الاتصالات التجارية؛ ونظراً لازدياد مستوى أنشطة التحضير للمؤتمر العالمي للاتصالات اللاسلكية الذي يعقده الاتحاد الدولي للاتصالات والمرتبتي 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 إلى 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 والوردة 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، اشتمال 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.

القرار ٢٩-١٤: الرحلات التي تتم لأغراض إنسانية

إن الجمعية العمومية:

إن تأخذ في اعتبارها العدد المتزايد لرحلات الطائرات المدنية وتنوعها، طبقاً لتعريف اتفاقية شيكاغو في إطار بعثات الإغاثة الإنسانية التي تتم تحت رعاية الأمم المتحدة لمجابهة حالات الطوارئ.

وإن تلاحظ اتصال الأمين العام للأمم المتحدة بمنظمة الطيران المدني الدولي في ١٩٩١، بهدف تسهيل بعثات الإغاثة الإنسانية بطريق الجو.

وإن تلاحظ التدابير المتخذة، أو التي يعتزم اتخاذها، من جانب المجلس وهيئاته الفرعية للاستجابة إلى هذه الاحتياجات الجديدة.

- ١- تشجع المجلس على مواصلة استعراض القواعد والتوصيات والمواد الإرشادية سارية المفعول، بطابع من الأولوية المتقدمة، لتعديلها كيفما يتراءى أنه مرغوب فيه لتأمين القيام بالرحلات المشغلة لأغراض إنسانية.
- ٢- تدعو الدول إلى اتخاذ التدابير اللازمة لتسهيل القيام بهذه الرحلات وتأمين سلامتها.

القرار ٣٨-١٥: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران

القرار ٣٨-١٤: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

القرار ٢٧-١١: الازدحام في المطارات وفي الفضاء الجوي

القرار ٢٧-١٣: حماية النقل الجوي الدولي العام

القرار ٣٧-٢٢: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في المجال القانوني

القرار ٣٨-١: تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم

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

- ولما كان ينبغي لدولة وقوع الحادث أن تلبّي 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 تلبّي 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 أسرهم؛
 وإدراكاً منها دور حكومات المواطنين من ضحايا حوادث الطيران المدني في إبلاغ أسر الضحايا ومساعدتهم؛
 ولما كان من الضروري توفير الدعم لأفراد أسر ضحايا حوادث الطيران المدني، أياً 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؛
 وإن 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؛
 وإن 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 حوادث الطيران المدني وأفراد أسرهم.
 - ٢- تحث الدول الأعضاء على وضع التشريعات والقواعد و/أو السياسات لمساعدة ضحايا الطيران المدني وأفراد أسرهم،
 في ضوء سياسات الإيكاو الواردة في الوثيقة 9998 Doc.
 - ٣- تشجع الدول التي لديها تشريعات وقواعد و/أو سياسات لمساعدة ضحايا حوادث الطيران المدني وأسرههم، على
 استعراض هذه الوثائق، عند الضرورة، في ضوء سياسات الإيكاو 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 حوادث الطيران المدني وأفراد أسرهم.
 - ٥- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٢-٧.

الباب الثاني — الملاحة الجوية

لجنة الملاحة الجوية وأجهزتها الفرعية
والاجتماعات الفنية ومشاركة الدول المتعاقدة فيها

القرار ١٨-٢: تعديل المادة ٥٦ من الاتفاقية بزيادة عدد أعضاء لجنة الملاحة الجوية إلى خمسة عشر عضوا

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

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

القرار ٢٢-٢٩: استعمال اللغات في لجنة الملاحة الجوية

القرار ٣٨-١٢، المرفق (أ): اجتماعات الملاحة الجوية العالمية

القرار ٣٨-١٢، المرفق (ب): فرق الخبراء التابعة للجنة الملاحة الجوية

القرار ٣٨-١٢، المرفق (و): اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية

القرار ٣٨-١٢، المرفق (ل): إسهام الدول في أعمال الإيكاو الفنية

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

الأمانة الفنية

القرار ٣٨-١٢، المرفق (م): موظفو الأمانة العامة الفنيون في المقر الرئيسي
وفي المكاتب الإقليمية

السياسة الثابتة وأساليب تطبيقها في مجال الملاحة الجوية

القرار ١٥-٩: إعداد بيانات موحدة وجارية للدورات التالية بشأن سياسة الإيكاو
الثابتة في مجال الملاحة الجوية على وجه التحديد

لما كانت الجمعية العمومية قد كلفت المجلس بموجب قرارها ٢٨-١٤ بأن يقدم إلى كل دورة تالية من دورات الجمعية العمومية تنشأ فيها لجنة فنية مشروع البيان الموحد بالسياسات الثابتة للجمعية العمومية التي تتعلق على وجه التحديد بالملاحة الجوية كما كانت قائمة عند بداية تلك الدورة.

وإنه تعتبر أن ذلك البيان الموحد بسياسات الإيكاو الثابتة الذي تعتمده الجمعية العمومية في كل دورة يجب أن يكون مستكملاً وأن يعرض هذه السياسات كما كانت قائمة عند بداية تلك الدورة.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تقرر أن تعتمد في كل دورة تنشأ فيها لجنة فنية بياناً موحداً بالسياسات الثابتة للإيكاو التي تتعلق بالملاحة الجوية على وجه التحديد، بحيث يكون البيان مستكملاً حتى نهاية تلك الدورة.
- ٢- تعلن أن هذا القرار يلغي القرار ٢٨-١٤ ويحل محله.

القرار 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 و٥٤ و٥٧ و٩٠ من تلك الاتفاقية تتضمن أحكاماً إضافية في هذا الصدد؛ وحيث أن أي دولة عضو لا تستطيع الالتزام بأي قاعدة دولية أو إجراء دولي، أو ترى من الضروري اتباع نظم أو أساليب تختلف عنها، ملزمة طبقاً للمادة ٣٨ من الاتفاقية بأن ترسل إخطاراً بذلك على الفور إلى الإيكاو؛

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

وإنه 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؛
وتسلم 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؛
وتسلم 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؛
وتسلم بأن هناك حاجة ماسة لالتماس واستخدام كافة الوسائل المتاحة لتشجيع الدول الأعضاء ومساعدتها على التغلب على المصاعب التي تعترض تنفيذها للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية؛
فإن الجمعية العمومية:

- ١- تدعو الدول الأعضاء إلى إعادة تأكيد التزامها بالامتثال للالتزامات التي تنص عليها المادتان ٣٧ و ٣٨ من الاتفاقية؛
- ٢- تقرر أن تُعدل حسب الاقتضاء القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية كي تواكب تغير الاحتياجات والتقنيات وتصبح، ضمن جملة أمور، أساساً سليماً للتخطيط والتنفيذ على الصعيدين العالمي والإقليمي؛
- ٣- توافق، دون الإخلال بأحكام المادة السابقة، على أنه يجب توفير قدر عالٍ من الاستقرار في القواعد والتوصيات لتمكين الدول الأعضاء من المحافظة على استقرار لوائحها الوطنية. ولهذه الغاية يجب أن تقتصر التعديلات على ما يهم السلامة والانتظام والكفاءة دون إدخال تعديلات على أسلوب التحرير ما لم تكن ضرورية؛
- ٤- تؤكد من جديد على أنه يجب أن تصاغ القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها بعبارات واضحة وبسيطة ووجيزة. ويجب أن تشمل القواعد والتوصيات على أحكام عامة وصلت إلى مرحلة النضج والاستقرار، وأن تحدد الشروط المتعلقة بالتشغيل والأداء وتحدد أيضاً المستويات المطلوبة للسلامة والانتظام والكفاءة. ويجب أن تُترجم في التوقيت المناسب إلى جميع لغات عمل المنظمة المواصفات الفنية الداعمة، عند إعدادها من قبل الايكاو، وأن وتوضع في وثائق منفصلة بقدر المستطاع؛
- ٥- تكلف المجلس بأن يعتمد، لدى إعداد القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية ومواد الايكاو الإرشادية الفنية، إلى أقصى حد ملائم، على أعمال الهيئات الأخرى المكلفة بوضع القواعد بشرط التحقق من صحتها واعتمادها على النحو الوافي. ويمكن للمجلس أن يعتبر المواد التي تصدرها تلك الهيئات المعنية بوضع القواعد مواد مناسبة من حيث استيفائها لشروط الايكاو؛ وينبغي في تلك الحالة الإشارة إليها في وثائق الايكاو؛
- ٦- تقرر أنه في حدود مقتضيات السلامة والانتظام والكفاءة، يجب أن تكون القواعد والتوصيات الدولية التي تحدد التجهيزات والخدمات الواجب توفيرها وليدة توازن سليم بين ما يقتضيه التشغيل من تجهيزات وخدمات وبين ما يترتب على هذا التوفير من آثار اقتصادية؛
- ٧- تكلف المجلس بأن يستشير الدول الأعضاء بشأن اقتراحات تعديل القواعد والتوصيات وإجراءات خدمات الملاحة الجوية قبل أن 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- تنكر 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 الملاحه الجوية عن ستة أشهر.
- ٥- ينبغي للمجلس، قبل اعتماده تعديلات على القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحه 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 الإيكاو 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 الملاحه 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 الملاحه 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.

**القرار ٣٨-١٢: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة وممارساتها التي تخص
الملاحه 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 الملاحه 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 الملاحه 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 الايكاو 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 الايكاو 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 وظيفة 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 وتوفر التنسيق اللازم فيما بين التخصصات الفنية التي تنطوي عليها؛

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

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

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

المرفق (ب)

فرق الخبراء التابعة للجنة الملاحة الجوية

حيث 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 حلا 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 والاجازات؛

وحيث أنه 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 أن تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية بصورة مرضية هو أمر مرهون بوجود العاملين المؤهلين الأكفاء؛

وحيث أن 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 أن أنشطة التعليم التي تنفذها الايكاو هي من الوسائل الفعالة التي تعين على فهم القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية وعلى تطبيق الجميع لها بطريقة موحدة؛

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- تساعد 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 تتقح الخطط الإقليمية عندما يتضح أنها لم تعد تتماشى مع المقتضيات الجارية والمتوقعة للطيران المدني الدولي؛
- ٢- أن تعدل الخطط الإقليمية بالمراسلة بين الإيكاو والدول الأعضاء والمنظمات الدولية المعنية إذا سمحت بذلك طبيعة التغيير اللازم؛
- ٣- عندما تتعلق اقتراحات التعديل بخدمات وتجهيزات تقدمها الدول وعندما تكون اقتراحات التعديل هذه:
 - (أ) لا تمثل تغييرات في الشروط التي حددها المجلس في الخطط الإقليمية؛
 - (ب) ولا تتعارض مع السياسة الثابتة للإيكاو؛
 - (ج) ولا تتضمن مسائل يتعذر حلها على المستوى الإقليمي؛
 يجوز للمجلس تفويض الهيئات الإقليمية سلطة معالجة وإصدار هذه التعديلات.
- ٤- 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 الإيكاو بتحديد أوجه القصور الخطيرة في تنفيذ الخطط الإقليمية والتحري عنها واتخاذ الإجراءات اللازمة لها في أقل وقت ممكن؛
- ٧- يجب أن تحدد مجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية المشاكل وأوجه القصور في الخطط الإقليمية وفي تنفيذها وأن تقترح التدابير العلاجية.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ينبغي للمجلس أن يضمن أن يكون هيكل وشكل الخطط الإقليمية متمشيين مع خطة الملاحة الجوية العالمية وأن يتسنى استخدامها 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 وتعبيل 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 أن الاجتماعات الإقليمية للملاحة الجوية تمثل وسيلة هامة لتحديد التجهيزات والخدمات المتوقع أن توفرها الدول الأعضاء وفقا للمادة ٢٨ من الاتفاقية؛
- وحيث أن هذه الاجتماعات تقتضي من الدول الأعضاء ومن الايكاو بذل جهد كبير وإنفاق أموال كثيرة؛
- وحيث أن 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 تجزئه 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، أخذاً في الاعتبار الحاجة إلى إدخال مزيد من التحسينات على مستويات السلامة الحالية.
- ٦- ينبغي أن يضع المجلس ويستكمل توجيهات محددة ومفصلة بخصوص بحث مسائل التنفيذ في الاجتماعات الإقليمية للملاحة الجوية.

المرفق (ز)

تعيين حدود المجالات الجوية لخدمات الحركة الجوية

حيث 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 أيضاً على أنه يجوز لكل لدولة عضو أن تتيب مسؤوليتها عن تقديم خدمات الحركة الجوية فوق إقليمها إلى دولة أخرى بمقتضى اتفاق ثنائي بينهما؛

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

وحيث أنّه يجوز للدولة المنبئة 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 الحاجة إلى 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 إلى المجال الجوي فوق أراضي الدولة المنبئة أن تتولى هذا التقديم وفقاً لما تقتضيه الدولة المنبئة، ويجب عليها أن تنشئ وتجدد التجهيزات والخدمات التي يتفق الطرفان على أنها ضرورية للدولة النائية؛
- ٥- تقتصر اناية المسؤولية من أي دولة إلى دولة أخرى ويقتصر كل إسناد للمسؤولية فوق أعالي البحار على المهام الفنية والتشغيلية المتعلقة بسلامة وانتظام الحركة الجوية في المجال الجوي المعني؛

وتعلن بالإضافة إلى ذلك ما يلي:

- ٦- إن كل دولة عضو تنيب مسؤولية تقديم خدمات الحركة الجوية إلى المجال الجوي فوق إقليمها إلى دولة أخرى، 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 الايكارو.
- ٢- ينبغي للدول الأعضاء أن تنظر 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 تعديلا مؤقتا 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 الى آخر بمقتضى تلك الاتفاقية؛
- وحيث أنّ الملحق الثاني عشر بتلك الاتفاقية يتضمن أحكاما 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 يعينها 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 تقر 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 النائية لكي تشغلها هذه الدولة النائية؛

٥- تقتصر إنبابة 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 تتيب 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 تنظر حسب الاقتضاء في جمع الموارد المتاحة في صندوق مشترك للبحث والإنقاذ أو إنشاء هيئة واحدة مشتركة للبحث والإنقاذ تسند إليها مسؤولية توفير خدمات البحث والإنقاذ داخل المناطق التي تمتد فوق أراضي أي دولتين أو أكثر أو فوق أعالي البحار.

٢- ينبغي للمجلس أن يشجع الدول التي لا يمكنها أن تكفل التغطية الجوية لمناطق البحث والإنقاذ الداخلة في مناطق مسؤوليتها بسبب نقص التجهيزات اللازمة، على طلب المساعدة من الدول الأخرى لمعالجة هذا الوضع، وعلى التفاوض لعقد اتفاقات مع الدول الملائمة للحصول على المساعدة اللازمة طوال القيام بعمليات البحث والإنقاذ.

المرفق (ط)

التنسيق والتعاون بين الحركة الجوية المدنية والحركة الجوية العسكرية

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

وحيث 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 ومنتظم، 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 استفادة كبيرة من استخدام أكثر مرونة للمجال الجوي المستخدم للأغراض العسكرية، ونظراً لعدم إيجاد حلول مرضية لمشكلة الدخول التعاوني إلى المجال الجوي على جميع المستويات؛

وحيث 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 نهجا فوريا 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 تقر 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، وفقاً للقرارات 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 أخذا 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 الى 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 سببا رئيسيا للصعوبة في تعيين ذوي المؤهلات المناسبة واستبقائهم في العمل بعد اتمام تدريبهم؛ وحيث أن هذه الصعوبة تعيق حسن تنفيذ الخطط الاقليمية والقواعد والتوصيات واجراءات خدمات الملاحة الجوية؛ فإن الجمعية العمومية تقرر 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 ائثار 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 بصدد هذه المشاركة.
- ٢- ينبغي للدول الأعضاء أن تقوم بما يلي في حدود امكانيات كل منها:
 - أ) أن تساعد، بالمراسلة، على تقدم 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 مرشحيها 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 الإقليمية 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 الإقليمية من أن يحافظوا على كفاءتهم الفنية وأن يطلعوا باستمرار على نحو واف على آخر التطورات في مجالات تخصصاتهم؛

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- يجب توزيع موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية توزيعا فعالا لتقديم المساعدة المثلى الى الدول الأعضاء للتصدي للمشاكل المتصلة بأنشطة الرصد المستمر التي تعترضها في مجال تنفيذ الخطط الإقليمية والقواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحه الجوية والاجراءات الاضافية؛
- ٢- يجب تمكين موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية من الحفاظ على كفاءتهم الفنية والاطلاع الوافي على آخر التطورات الفنية.

الاجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ينبغي تمكين موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية من القيام بزيارات متكررة لمدد كافية في الدول 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 الإقليمية كلما اقتضى الأمر تدعيم المكاتب الإقليمية بصفة مؤقتة.
- ٣- ينبغي تمكين موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية من تحديث معلوماتهم في مجالات تخصصهم، لا سيما بحضور نخبة من الاجتماعات الفنية، والقيام بزيارات الى هيئات البحوث والتطوير، ومشاهدة التجارب التطبيقية وعمليات تقييم الأجهزة والتقنيات الجديدة. غير انه ينبغي ألا 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 تدليل صعوبات التحقيق في الحوادث.
- ٢- تُشجّع الدول الأعضاء على تسهيل مشاركة المحققين العاملين لدى هيئات التحقيق في الحوادث، بوصفهم مراقبين في التحقيقات التي تجريها الدول الأخرى في الحوادث، وذلك لأغراض التدريب والتعرف على أساليب العمل.
- ٣- تُشجّع الدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع على تقييم احتياجاتها وقدراتها في مجال التحقيق في حوادث الطيران ومنع وقوعها، وذلك لوضع مناهج تدريبية تصلح للدورات الأساسية عن التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها. وينبغي استطلاع جميع إمكانيات استخدام مراكز التدريب الإقليمية لعقد هذه الدورات فيها وإمكانيات إدراج منهجية برنامج ترينير 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 الإيكاو في عام ٢٠٠٧ لتستخدمها الدول من أجل تشجيع التعاون المتبادل في سياق التحقيق في حوادث الطائرات والوقائع الخطيرة. والنموذج متاح على الموقع الشبكي العمومي للإيكاو.
- ٥- تُشجّع الدول على النظر، حسب الاقتضاء، في دليل المنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (Doc 9946) الذي يقدم الإرشاد على كيفية إنشاء وإدارة نظام إقليمي للتحقيق في الحوادث والوقائع داخل منطقة أو منطقة فرعية.

المرفق (س)

الأداء البشري

حيث أن أهداف ومقاصد الإيكاو 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.

القرار ٣٨-١٤: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

القرار ٣٦-١٤: استخدام الطرق الجوية العابرة للمنطقة القطبية

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

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

ولما كان هذا الهيكل قد دخل حيز التشغيل في ٢٠٠١/٢/١ باعلان سلطات الطيران الروسية عن تنفيذ نظام الطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي التي تقطع مياه المحيط القطبي الشمالي.

ولما كان تنفيذ هيكل هذه الخطوط الجوية باستخدام الطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي هو حدث ذو أهمية خاصة حيث أنه يسمح بتقليص مدة الطيران بين جهات السفر في أمريكا الشمالية وجنوب شرق آسيا واقليم المحيط الهادئ.

ولما كان استخدام الطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي سيفتح أمام طائرات كل الدول المتعاقدة وفقا لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي.

ولما كان استخدام الطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي يحمل في طياته منافع بيئية كبيرة فيما يتعلق بحماية البيئة وفوائد اقتصادية عظيمة للركاب وشركات الطيران.

ولما كان تحليل نمو كثافة الحركة وتنبؤاتها في الخطوط الجوية العابرة للقطب الشمالي تشير الى أنه من الضروري اتخاذ اجراءات لتحسين السمات التشغيلية للطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي.

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

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تعلن أنه من الضروري للدول التي تقدم خدمات الحركة الجوية في اطار الهيكل الجديد للخطوط الجوية الدولية باستخدام الطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي أن تبذل ما في وسعها لتحقيق أقصى قدر من التخطيط المنسق لزيادة الطاقة الاستيعابية لهذا الهيكل، وذلك بغية حصاد أقصى منافع ممكنة من تنفيذ الطرق الجوية العابرة للمنطقة القطبية.

- ٢- **تطلب** من المجلس اتخاذ اجراءات ملائمة لتعبئة موارد الدول والمنظمات الدولية والمؤسسات المالية لتكفل التطوير الديناميكي لهيكل الخطوط الجوية الدولية الجديدة التي تستخدم الطرق الجوية العابرة للقرب الشمالي.
- ٣- **تطلب** من المجلس أن يرصد تطور هيكل الخطوط الجوية الدولية الجديدة التي تستخدم الطرق الجوية العابرة للمنطقة القطبية كأولوية وأن يصدر توصيات تتعلق بتشغيل وتطوير هذا الهيكل عند الضرورة.
- ٤- **تطلب** من المجلس أن يواصل دوره التنسيق وأن يدعم مبادرات تنظيم الأنشطة المشتركة بين الأقاليم والمتعلقة بتشغيل هيكل الطرق الدولية العابرة للأقاليم الذي تُستخدم فيه المسارات العابرة للمنطقة القطبية والأنشطة المتعلقة بتحديث نظم إدارة الحركة الجوية اللازمة لهذه المسارات الجوية.
- ٥- **تعلم** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٣-١٣.

الملاحق والإجراءات لخدمات الملاحة الجوية والأدلة

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

الخطط الإقليمية

القرار ٢٢-١٩: المساعدة والمشورة في تنفيذ المخططات الإقليمية

القرار ٣٨-١٢، المرفق (هـ): صياغة وتنفيذ الخطط الإقليمية والإجراءات الإقليمية الإضافية

القرار ٢٧-١١: الازدحام في المطارات وفي الفضاء الجوي

تنفيذ الخطط الإقليمية

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

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

وإن 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 مستواها 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 الإيكاو 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 الإيكاو تدعم العديد من الدول الأفريقية لإنشاء منظمات إقليمية لمراقبة السلامة (RSOOS) ووكالات إقليمية للتحقيق في الحوادث (RAIAS)؛

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

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

وتحيط علماً بأن خطط عمل الإيكاو 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 الإيكاو في المستقبل القريب وإلى أن يتوطد إنشائها وتعتمد على دعمها الذاتي؛

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

وتقر بأن الإيكاو 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- ترحب بالجهود الكبيرة التي بذلتها الدول والمنظمات الإقليمية الأفريقية لتعزيز السلامة الجوية؛
- ٢- تحث الدول الأعضاء في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي التي قبلت خطط عمل الإيكاو 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 الملاحاة القائمة على الأداء في المنطقة؛
- ١٣- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٧-٧.

القرار ٢٢-١٩: تقديم المساعدة والمشورة في تنفيذ المخططات الإقليمية

لما كان من الضروري بذل جهود زائدة للتقليل من النقائص الجسيمة التي تلحق الضرر بتطور الطيران المدني الدولي. ولما كان القرار ١٢-٥ (الفقرتان ١ و ٥) والقرار ١٥-٥ (الفقرة ٤) والقرار ١٥-٨ (ح) (الفقرة ٦) تحدد سياسة المنظمة بخصوص دعم وتعزيز عمليات تنفيذ الخطط الإقليمية.

ولما كانت الجمعية العمومية قد استعرضت هذه السياسات، وفقاً للقرار ١٥-٢، ووافقت على الحاجة إلى توحيدها في قرار واحد يشير إلى السياسات الثابتة للإيكاو في هذا الشأن، وأن الأجزاء المذكورة أعلاه من القرارات الأصلية ينبغي إلغاؤها تحقيقاً لهذا الغرض.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تقرر أن تعطي المنظمة أولوية عالية لدعم ومساعدة عمليات تنفيذ المخططات الإقليمية وفقاً لما يلي:
- (أ) ينبغي للدول المتعاقدة أن تلاحظ إمكانية استعمال الناقلين الجويين كوسيلة للوفاء بالتزاماتها بموجب المادة ٢٨ من الاتفاقية.

- (ب) ينبغي للدول المتعاقدة أن تبحث مع دول أخرى في المنطقة ما إذا كان في الإمكان تسهيل تنفيذ الخطة الإقليمية المعنية من خلال اتفاقات ثنائية أو متعددة الأطراف.
- (ج) يجب التشجيع على عقد اجتماعات غير رسمية، سواء بمبادرة الدول المتعاقدة أو بدعوة من الأمين العام، على أن يقتصر البحث في هذه الاجتماعات على مشاكل التنفيذ التي تؤثر في دولتين أو أكثر، وذلك إذا لم تكن هناك وسيلة أخرى لحل هذه المشاكل على نحو سريع وفعال.
- (د) ينبغي للمجلس أن يقدم المساعدة إلى الدول المتعاقدة في تخطيط وإعداد تلك الأجزاء من برامج التنفيذ الوطنية المتعلقة بتقديم التجهيزات والخدمات التي تقضي بها المخططات الإقليمية.
- (هـ) ينبغي استعمال الوسائل المتاحة للمساعدة في تنفيذ المخططات الإقليمية من خلال استخدام برنامج الأمم المتحدة للتنمية، والمشورة الفنية والمساعدة في صورة خبراء من الأمانة العامة والموارد المتاحة للتدريب في الأمانة العامة.
- (و) ينبغي للمجلس أن يكفل، على أساس من الأولوية، قيام المكاتب الإقليمية للإيكاو بتقديم المساعدة والمشورة للدول المتعاقدة وتشجيعها على الوفاء بالتزاماتها بموجب المادة ٢٨ من الاتفاقية في تنفيذ تلك الأجزاء من المخططات الإقليمية المسؤولة عنها، كما ينبغي للمجلس أن يكفل استخدام المكاتب الإقليمية إلى أقصى حد ممكن في تنفيذ هذه المهام، بالإضافة إلى المهام المذكورة في الفقرتين الفرعيتين (د) و (هـ) أعلاه، والمهام النابعة عن الطلبات المستلمة وفقاً للفقرة (ج) أدناه.
- (ز) ينبغي للمجلس أن يكفل التنسيق بعناية لجميع أنشطة المنظمة التي يمكن أن تسهم في تنفيذ المخططات الإقليمية، لا سيما التنسيق على المستوى الإقليمي.
- (ح) عندما تواجه دولة متعاقدة صعوبات تعوق التنفيذ، بعد انتهائها من بحث كل الطرق والوسائل لتنفيذ المخططات الإقليمية المسؤولة عنها وفقاً للمادة ٢٨ من الاتفاقية، ينبغي لها أن تبلغ الإيكاو بذلك، كما ينبغي أن تطلب المساعدة من الإيكاو بالنسبة للعقود التي يمكن أن تتحول إلى نقائص جسيمة إذا لم تنفذ.
- (ط) ينبغي للمجلس أن يواصل، على أساس من الأولوية، مساعدة وتشجيع الدول المتعاقدة على الوفاء بمسؤولياتها بموجب المادة ٢٨ من الاتفاقية، وأن تبحث في مدى فائدة أي حلول أخرى لإتمام تنفيذ أي من التجهيزات والخدمات المحددة التي يقرر المجلس أنها تشكل في حالة عدم تنفيذها نقائص جسيمة في شبكة الملاحة الجوية العالمية.
- ٢- تعلن أن هذا القرار يلغي القرار ١٦-٩ ويحل محله.

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

القرار ٣٨-١٢، المرفق (هـ): صياغة وتنفيذ الخطط الإقليمية والإجراءات الإقليمية الإضافية

القرار ٣٨-١٢، المرفق (م): موظفو الأمانة العامة الفنيون في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية

القرار ٣٨-١٤: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

البرامج الخاصة

القرار ٣١-٩: تنفيذ برنامج إيكاو لمنع وقوع حوادث الطيران المراقب فوق المناطق الجبلية

القرار 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 وتعاضدي 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 تفادي الازدواجية في الجهود؛
- ٨- تدعو الدول وتطلب من الجهات المعنية الأخرى التعاون على إعداد وتنفيذ خطط إقليمية وشبه إقليمية ووطنية على أساس أطر الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية؛
- ٩- تكلف المجلس بتقديم تقرير عن تنفيذ وتطوير 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:

- إن تؤكد من جديد أن الهدف الأولي للمنظمة يبقى تحسين السلامة وما يرتبط بذلك من تقليل لعدد الحوادث وما تفضي إليه من وفيات في إطار نظام الطيران المدني الدولي؛
- وإن تدرك أن السلامة الجوية مسؤولة تتقاسمها الايكاو والدول الأعضاء وجميع الجهات المعنية الأخرى؛
- وإن تدرك أن منافع السلامة الجوية يمكن جنيها من الشراكات بين الدول وقطاع الطيران؛
- وإن 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؛
- وإن تلاحظ أن الزيادة المتوقعة في الحركة الدولية للطيران المدني الدولي ستؤدي إلى زيادة عدد حوادث الطائرات ما لم يتم خفض معدل الحوادث؛
- وإن تسلّم بضرورة الحفاظ على ثقة الجمهور في النقل الجوي من خلال تيسير الحصول على معلومات السلامة ذات الصلة؛
- وإن 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؛
- وإن تدرك إنشاء الايكاو لمجموعات إقليمية لسلامة الطيران، مع مراعاة احتياجات الأقاليم المختلفة والبناء على هياكل وأشكال التعاون القائمة فعلا؛
- وإن 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؛
- وإن 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 الميَّنة 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 متنسقة 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 عنصراً أساسياً في أهداف الايكاو الاستراتيجية؛ وقد اعتمدت في القرار ٣٧-١٥، بياناً موحداً بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة المتصلة تحديداً بالملاحة الجوية؛ وإدراكاً منها لأهمية الخطة العالمية للملاحة الجوية بوصفها استراتيجية تشغيلية وجزءاً من مجموعة التدابير المتاحة لحماية البيئة؛ وإدراكاً منها أنّ عدداً كبيراً 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 متنسقة 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 الجبل الجديد من الخطط بغرض تحديث الملاحة الجوية أن تتسق مع الايكاو وتوائم خططها من أجل ضمان المواءمة والاتساق على الصعيد العالمي.

القرار 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 إفشاء 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 أقرب بالحاجة لأن تضطلع الايكاو بدراسات متواصلة بشأن حماية معلومات السلامة؛

وإذ تقر 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 تعدّل 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.

القرار ٣٧-١١ الأهداف العالمية للملاحة القائمة على الأداء

لما كان الهدف الأساسي للايكاو هو ضمان الأداء الآمن والفعال لنظام الملاحة الجوية العالمية؛

ولما كان تحسين أداء نظام الملاحة الجوية على أساس متجانس عالمي النطاق يتطلب المازرة النشطة من جميع أصحاب المصلحة؛

ولما كان مؤتمر الملاحة الجوية الحادي عشر قد أوصى بأن تقوم الايكاو على وجه الاستعجال بمعالجة المسائل المرتبطة ببدء استخدام ملاحة المنطقة (RNAV) وبالأداء الملاحي المطلوب (RNP) والتقدم في هذا المجال؛

ولما كان مؤتمر الملاحة الجوية الحادي عشر قد أوصى بأن تعد الايكاو إجراءات خاصة بملاحة المنطقة باستخدام النظام العالمي للملاحة بواسطة السوائل (GNSS) بالنسبة إلى الطائرات الثابتة الجناحين التي توفر مستوى عالياً من الدقة للحفاظ على المسار والسرعة للإبقاء على الفصل عند المنحنيات وتوفير المرونة في ترتيب عملية الاقتراب؛

ولما كان مؤتمر الملاحة الجوية الحادي عشر قد أوصى بأن تعد الايكاو إجراءات خاصة بملاحة المنطقة باستخدام النظام العالمي للملاحة بواسطة السوائل (GNSS) بالنسبة إلى الطائرات الثابتة الجناحين والدائرة الأجنحة على السواء بما يسمح بخفض الحدود الدنيا للتشغيل في المجالات المليئة بالعوائق أو المجالات التي توجد بها قيود أخرى؛

ولما كان قرار الجمعية العمومية ٣٣-١٦ قد طلب من المجلس أن يعد برنامجاً لتشجيع الدول على تنفيذ إجراءات الاقتراب بالإرشاد الرأسي بالاستعانة بالنظام العالمي للملاحة بواسطة السوائل أو معدات قياس المسافة/أجهزة قياس المسافة وفقاً لأحكام الأيكاو؛

ومع إدراك أن الهياكل الأساسية لدعم عمليات الاقتراب بالإرشاد الرأسي ليست متوفرة في كل المطارات، وأنه ليس بمقدور كل الطائرات حالياً أن تقوم بعملية الاقتراب بالإرشاد الرأسي؛

ومع إدراك أن دولا عديدة لديها بالفعل الهياكل الأساسية المطلوبة والطائرات القادرة على أداء الاقتراب المباشر بالإرشاد الجانبي استناداً إلى مواصفات الأداء الملاحي المطلوب وإن عمليات الاقتراب المباشر توفر تعزيزات مثبتة هامة للسلامة تفوق عمليات الاقتراب الدائري؛

ومع إدراك أن "الخطة العالمية لسلامة الطيران" قد حددت مبادرات السلامة العالمية التي ينبغي التركيز عليها عند وضع إستراتيجية سلامة الطيران للمستقبل والتي تتضمن الاستخدام الفعال للتكنولوجيا لتحسين السلامة والاتساق في اعتماد أفضل الممارسات في الصناعة والتوحيد ما بين استراتيجيات السلامة العالمية في الصناعة والمراقبة التنظيمية المتجانسة؛

ومع إدراك أن الخطة العالمية للملاحة الجوية قد حددت مبادرات الخطة العالمية للتركيز على إدماج القدرات المتقدمة للطائرات في مجال الملاحة في البنية الأساسية لنظام الملاحة الجوية، والاستخدام الأمثل لمنطقة المراقبة النهائية عن طريق تحسين التصميم وأساليب الإدارة والاستخدام الأمثل لمنطقة المراقبة النهائية من خلال تنفيذ المغادرة الآلية القياسية والوصول الآلي القياسي بالأداء الملاحي المطلوب وملاحة المنطقة، والاستخدام الأمثل لمنطقة المراقبة النهائية لتوفير عمليات طيران أكثر اقتصاداً من ناحية استهلاك الوقود من خلال إجراءات الوصول على أساس نظام إدارة الرحلة؛

ومع إدراك أن الاستمرار في إعداد مواصفات مختلفة في مجال الملاحة قد يؤدي إلى التأثير على السلامة والكفاءة وقد تتضرر من ذلك الدول والصناعة؛

ومع الملاحظة بارتياح أن المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ قد أكملت خطط التنفيذ الإقليمية للملاحة القائمة على الأداء؛

ومع إدراك أن الدول لم تُعدّ، جميعها، خطة لتنفيذ الملاحة القائمة على الأداء في الموعد المحدد وهو عام ٢٠٠٩؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تحث** كل الدول على تشغيل الطرق التي توفر فيها خدمات الحركة الجوية بملاحة المنطقة والأداء الملاحي المطلوب وإجراءات الاقتراب وفقاً لمفهوم الأيكاو للملاحة القائمة على الأداء الوارد في دليل الملاحة القائمة على الأداء (Doc 9613)؛

٢- **تقرر:**

أ) أن تكمل الدول على وجه السرعة خططها لتنفيذ الملاحة القائمة على الأداء لتحقيق ما يلي:

(١) تنفيذ عمليات ملاحة المنطقة والأداء الملاحي المطلوب (عند الاقتضاء) في أثناء الطريق والمناطق النهائية وفقاً للجدول الزمني ومراحل التنفيذ الوسيطة؛

(٢) تنفيذ إجراءات الاقتراب بالإرشاد الرأسي (APV) (الملاحة الرأسية البارومترية و/أو النظام العالمي المعزز للملاحة بواسطة السوائل)، بما في ذلك إجراءات استخدام الحد الأدنى من الملاحة الجانبية، بالنسبة إلى جميع نهايات مدارج الهبوط الآلية، على أن تكون هذه الفئة من إجراءات الاقتراب هي الإجراءات الأساسية أو تكون هي الإجراءات الاحتياطية لعمليات الاقتراب الدقيق بحلول سنة ٢٠١٦، على أن تكون مواعيد التنفيذ على الشكل التالي: بنسبة ٣٠ في المائة بحلول سنة ٢٠١٠، ونسبة ٧٠ في المائة بحلول سنة ٢٠١٤؛

(٣) تنفيذ إجراءات الاقتراب المباشر بالإرشاد الجانبي فقط كاستثناء، من الفقرة (٢) أعلاه، للمدارج الآلية في المطارات التي لا تتوفر فيها معدات محلية لتحديد الارتفاع وحيث لا توجد طائرات مجهزة بالمعدات

- الملائمة لعمليات الاقتراب بالإرشاد الرأسي تبلغ كتلتها القصوى المرخصة عند الإقلاع ٥٧٠٠ كيلوغرام أو أكثر؛
- ب) أن تعد الايكاو خطة عمل منسقة لمساعدة الدول على تنفيذ مفهوم الملاحة القائمة على الأداء لضمان إعداد و/أو المحافظة على القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات لخدمات الملاحة الجوية ومادة توجيهية تتضمن منهجية منسقة عالميا لتقييم السلامة قصد تلبية الاحتياجات التشغيلية؛
- ٣- **تحث** الدول على أن تدرج في خططها التنفيذية للملاحة القائمة على الأداء أحكاما لتنفيذ إجراءات الاقتراب بالإرشاد الرأسي على جميع نهايات المدارج التي تخدم الطائرات التي تبلغ كتلتها القصوى المرخصة للإقلاع ٥٧٠٠ كغ أو أكثر، وفقا للجدول الزمني ومراحل التنفيذ الوسيطة؛
- ٤- **تكلف** المجلس أن يقدم تقريرا مرحليا بشأن تنفيذ مفهوم الملاحة القائمة على الأداء إلى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية، حسب الاقتضاء؛
- ٥- **تطلب** من المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ أن تدرج في برامج عملها استعراض حالة تنفيذ الدول لمفهوم الملاحة القائمة على الأداء وفقا لخطط التنفيذ المحددة وإبلاغ الايكاو سنويا بأي قصور قد يطرأ؛
- ٦- **تعن** أن هذا القرار يحل محل قرارها ٣٦-٢٣.

القرار ٢٢-١١: المساعدة الدولية في إعادة تشغيل المطارات الدولية وتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية ذات الصلة بها

القرار ٢٩-٣: التوافق العالمي للقواعد

القرار ٣٨-١٧: البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي

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

القرار ٣٥-١٥: البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة لوضع نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية

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

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

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

القرار ١٤-٣٧ : استخدام أساليب غير كيميائية لتطهير مقصورة الركاب ومقصورة القيادة في طائرات الرحلات الدولية

القرار ١٣-٢٩ : تحسين الإشراف على السلامة

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

القرار ٩-٣٣ : التغلب على الثغرات المحددة من خلال البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة والتشجيع على ضمان جودة مشاريع التعاون الفني

القرار ١٤-٣٨ : البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

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

القرار ١٤-٣٦ : استخدام الطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي

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

القرار ٥-٣٧ : نهج الرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية

القرار ١٤-٢٣ : تطبيق تخطيط النظم على استحداث أنواع جديدة من الطائرات

لما كان استحداث أنواع جديدة من الطائرات قد ينطوي على آثار هائلة بالنسبة لتقرير المقتضيات الجديدة التي يجب الوفاء بها من جانب المطارات والتجهيزات والخدمات الملاحية للطرق الجوية.

ولما كان من المحتمل أن تجبر الدول، كما حدث في مناسبات سابقة، على الوفاء بهذه المقتضيات في ظل ظروف سيئة نظرا لعدم توافر الوقت الكافي لتخطيط استثماراتها في التجهيزات والخدمات أو في إنشائها وصيانتها.

ولما كان استحداث مثل هذه الطائرات قد يؤثر تبعا لذلك تأثيرا حاسما في نتائج تشغيل خطوط النقل الجوي الدولي، وفي قدرة مستثمري تلك الخطوط على المنافسة.

ولما كانت هذه الظروف ربما تؤثر بدورها في المسؤوليات الناشئة على عاتق الدول باعتبارها تمثل المصالح العامة المعنية، وبشكل خاص باعتبارها مسؤولة عن تقديم التجهيزات والخدمات الملاحية للطرق الجوية.

ولما كان من النتائج الواضحة المترتبة على ذلك أن المنافع المتوقعة من استحداث أنواع جديدة من الطائرات لا يمكن أن تتحقق بكاملها إلا من خلال الاشتراك المنسق في هذه العملية من جانب صانعي تلك الطائرات، والمستثمرين الذين يستعملوها في عملياتهم، ومستثمري المطارات، والدول بصفقتها المزودة كمقدمة للبنية الأساسية الخاصة بالطيران وكممثلة للمصالح العام.

ولما كان من الضروري، تحقيقا لهذا الهدف، أن تشترك الدول المتعاقدة في هذه العملية، ليس بموجب مسؤولياتها المذكورة أعلاه فحسب، بل أيضا من خلال حث مواطنيها القائمين بتصنيع وتشغيل تلك الطائرات وبتشغيل المطارات على التعاون في عملية التنسيق هذه.

ولما كان من الواجب فهم كل ما تقدم على أنه يعني أن حرية القرار التي يتمتع بها صانعو الطائرات ومستثمرو الطائرات والمطارات والدول ذاتها لن تتأثر بأي شكل كان بهذه العملية.

ولما كانت المنظمة قد أنشأت، نتيجة للدراسة التي قام بها المجلس حول هذا الموضوع، نظاما للمعلومات الغرض منه تسهيل التخطيط المنسق في عملية استحداث أنواع جديدة من الطائرات.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تعلم أنه** من الضروري، من أجل تحقيق المنفعة الكاملة الناتجة عن استحداث أنواع جديدة من الطائرات، أن يتوصل صانعو ومستثمرو هذه الطائرات، ومستثمرو المطارات، والدول بصفقتها مسؤولة عن تقديم البنية الأساسية للطيران وممثلة للمصالح العام، إلى تنفيذ التخطيط المنسق في عملية استحداث هذه الطائرات إلى أبعد حد ممكن.

٢- **تكلف** المجلس بأن يعزز التطبيق المستمر لعملية تخطيط النظم على استحداث أنواع جديدة من الطائرات.

٣- **تحث** الدول المتعاقدة على تقديم التعاون الضروري في تطبيق عملية تخطيط النظم على استحداث أنواع جديدة من الطائرات.

٤- **تعلم أن** هذا القرار يلغي القرار ١٦-٥ ويحل محله.

القرار ٣٣-١١: قواعد عالمية لتصميم الطائرات

القرار ٢٧-١١: الازدحام في المطارات وفي الفضاء الجوي

لما كان النمو السريع في حركة النقل الجوي يلقي أعباء كبيرة على المطارات ونظم الملاحة الجوية ويتسبب في مشاكل ازدحام خطيرة في بعض مناطق العالم.

ولما كانت هناك مبادرات مطروحة للتخفيف من حدة أخطر العواقب الناجمة عن الاختلالات بين الطلب على حركة النقل الجوي وسعة هذه الحركة في الأجلين القصير والمتوسط.

ولما كانت فوائد التخطيط الإقليمي قد اتضحت بالفعل.

وإن تلاحظ القرار ٢٧-١٠، المرفق (ع) بشأن تنسيق حركة النقل المدني والعسكري والاستخدام المشترك للفضاء الجوي.

وإن تدرك أن الأمر سوف يستدعي إجراءات أخرى، من بينها إجراءات طويلة الأجل، لزيادة سعة المطارات ونظم الملاحة الجوية لزيادة فعاليتها في استيعاب حركة النقل الجوي في المستقبل.

وإن تلاحظ عزم المجلس على إدراج مهام تتعلق بسعة المطارات والفضاء الجوي وبازدحامهما في برنامج عمل المنظمة في مجال الملاحة الجوية والنقل الجوي.

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول على اتخاذ الإجراءات التي تعود بآثار مفيدة على سعة المطارات والفضاء الجوي، بالتشاور مع مستخدمي المطارات ومستثمريها ودون المساس بالسلامة.

٢- تدعو الدول إلى إدراك أن المطارات والفضاء الجوي يشكلان نظاما متكاملًا وأنه لا بد من تنسيق ما يستجد من تطورات في كلا المجالين.

٣- تحث الدول على أن تأخذ في اعتبارها الآثار التي تتعرض لها دول أخرى من جراء مشاكل الازدحام في مطاراتها وفضائها الجوي، وكذلك الآثار التي تترتب على ما تتخذه من إجراءات لمعالجة تلك المشاكل.

٤- تدعو الدول إلى النظر في إمكان تخفيف قيود التشغيل المفروضة على الطائرات المستوفية لشروط الفصل الثالث من الملحق ١٦، بما في ذلك تخفيف قيود حظر الطيران ليلا و/أو حصص وصول تلك الطائرات في غير المواعيد المقررة.

٥- تكلف المجلس:

أ) بالتحقق عند إعداد القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، من أن تأثيرها على سعة المطارات والفضاء الجوية قد أخذ في الاعتبار بالقدر الواجب.

ب) بالاهتمام، لدى استعراض نشاط المنظمة في مجال الملاحة الجوية والنقل الجوي والمتعلق بالازدحام في الفضاء الجوي، بالإضافة إلى التخطيط العالمي، بتفويض العمل على أساس جغرافي و/أو موضوعي، وبالعامل على تأمين التنسيق الفعال تجنبًا لازدواج الأنشطة مع منظمات دولية أخرى، وبزيادة التركيز على المسؤوليات الإقليمية في العمل على إنجاز حلول سريعة وملائمة للمشاكل الإقليمية.

القرار ٣٨-١٤: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

صلاحية الطائرات للطيران وتشغيل الطائرات

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

القرار ٣٨-١٢، المرفق (ج): شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الكفاءة وإجازات طواقم قيادة الطائرات

القرار ٢٣-١٣: تأجير واستئجار وتبادل الطائرات في العمليات الدولية

ولما كانت المصلحة العامة للطيران المدني الدولي تقتضي تسهيل الترتيبات الخاصة بتأجير واستئجار وتبادل الطائرات، وخصوصا الطائرات بدون طاقم.

ولما كانت الأحكام الدولية السارية لا تحتوي على أي عائق مطلق لتنفيذ هذه الترتيبات.

ولما كان الملحق السادس لاتفاقية الطيران المدني الدولي لا يمنع دولة التسجيل من تفويض السلطة إلى دولة أخرى لممارسة الوظائف المكلفة بها بموجب ذلك الملحق.

ولما كان ذلك التفويض من شأنه أن يسهل تنفيذ الترتيبات الخاصة بتأجير واستئجار وتبادل الطائرات، وخصوصا الطائرات بدون طاقم.

ولما كان من الواجب لهذا التفويض ألا يتم بدون المساس بحقوق دول ثالثة.

ولما كانت اتفاقية الطيران المدني الدولي قد أبرمت قبل انتشار العمليات الدولية لتأجير واستئجار وتبادل الطائرات، وخصوصا الطائرات بدون طاقم.

ولما كانت اتفاقية الطيران المدني الدولي تفرض على دولة التسجيل مسؤوليات تستطيع الوفاء بها عندما تشغل الطائرة بواسطة مستثمر جوي تابع لتلك الدولة، كما هو الحال في العادة، ولكنها قد لا تتمكن من الوفاء بها على نحو ملائم في حالة قيام مستثمر جوي من دولة أخرى بتأجير أو استئجار أو تبادل طائرة مسجلة في تلك الدولة، خصوصا بدون طاقم.

ولما كانت اتفاقية الطيران المدني الدولي لا تحدد بشكل واف حقوق والتزامات دولة مستثمر الطائرة المؤجرة أو المستأجرة أو التي يتم تبادلها، خصوصا بدون طاقم إلى حين سريان مفعول التعديل الذي أدخل على الاتفاقية (المادة ٨٣ مكرر).

ولما كانت سلامة واقتصاديات النقل الجوي الدولي قد يلحقها الضرر لعدم وجود مسؤوليات محددة تحديدا واضحا للطائرات المؤجرة أو المستأجرة أو الخاضعة للتبادل، وخصوصا بدون طاقم، بموجب الأحكام القائمة في اتفاقية الطيران المدني الدولي.

ولما كانت حالات تأجير واستئجار وتبادل الطائرات قد ازدادت كثيرا من حيث العدد، مما يشكل مشكلات جسيمة.

ولما كانت الأحكام الواردة في ملاحق اتفاقية الطيران المدني الدولي المتعلقة بتفويض السلطة من دولة إلى أخرى لممارسة وظائف معينة، لا يمكن الاعتداد بها إلا بشكل لا تمس معه حقوق دول ثالثة.

ولما كانت قوانين بعض الدول المتعاقدة ليست مهيئة لمعالجة هذا الوضع.

ولما كانت المشكلة الأساسية الخاصة بالمسؤولية النهائية لدولة التسجيل في هذا الأمر مازالت بدون حل إلى حين سريان مفعول التعديل الذي أدخل على الاتفاقية (المادة ٨٣ مكرر).

فإن الجمعية العمومية:

١- **تثني** على المجلس للإجراءات التي اتخذها حتى الآن لتسهيل تأجير واستئجار وتبادل الطائرات وذلك باعتماد مختلف التعديلات لملاحق اتفاقية شيكاغو من ناحية، وبتكليف فريق عامل بدراسة نص ملائم ومتفق عليه ثم إحالته للجنة فرعية خاصة منبثقة عن اللجنة القانونية لدراسة هذا النص من ناحية أخرى.

٢- **تعلم** أن مسألة تأجير واستئجار وتبادل الطائرات ما زالت تثير مشاكل مختلفة تحتاج إلى حل.

- ٣- **تحث** على أن تقوم دولة التسجيل، في الحالات التي يتيسر فيها عقد الترتيبات الخاصة بتأجير واستئجار وتبادل الطائرات - ولا سيما الطائرات بدون طاقم - بتفويض وظائفها بموجب أحكام الملحق ٦ لاتفاقية الطيران المدني الدولي إلى دول المستثمر، وذلك إلى الحد الذي تراه ضرورياً.
- ٤- **تحث** دولة المستثمر، في تلك الحالات، على تعديل نظمها الوطنية، إذا لزم الأمر، بما يخولها قبول ذلك التفويض للوظائف وبما يلزم المستثمر بالوفاء بالالتزامات المنصوص عليها في الملحق ٦.
- ٥- **تدعو** كل الدول المتعاقدة التي تحظر قوانينها تأجير واستئجار وتبادل الطائرات إلى إعادة النظر في تلك القوانين بهدف إزالة تلك الموانع وتوسيع سلطاتها بما يمكنها على نحو أفضل من ممارسة الوظائف والواجبات الجديدة التي تقع على عاتقها بصفتها دولة المستثمر.
- ٦- **تعين** أن هذا القرار يلغي القرارات ١٦-١٨ و ٢١-٢٢ و ٢٢-٢٨ ويحل محلها.

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

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

إجازة وتدريب العاملين

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

القرار ٢١-٢٤: خلة الكريات المنجلية في الطيران المدني

لما كان الاهتمام الفائق بالجوانب الطبية للطيران المدني من حيث تأثيره على أعضاء طاقم الطائرة والمسافرين وغيرهم من الأفراد العاملين على الأرض وفي الجو يشكل جزءاً لا يتجزأ من المسؤولية الكلية للدول المتعاقدة والإيكاو في مجال سلامة الطيران.

ولما كانت عدة آلاف من حاملي جينات الكريات المنجلية تمارس الطيران سنوياً ولا تزال تمارسه على متن الطائرات كيفية الضغط وغير كيفية الضغط على السواء، وذلك على مختلف ارتفاعات الطيران العادية وفي جميع الأحوال الجوية.

ولما كانت بعض شركات الطيران الدولية قد أعادت النظر بالفعل في موقفها السابق وتقوم بتوظيف المصابين بخلة الكريات المنجلية في أداء واجبات طواقم مقصورة الركاب.

فإن الجمعية العمومية تقرر الآتي:

- ١- **حث** الدول المتعاقدة على إنشاء تسهيلات - إن لم تكن قد فعلت ذلك بالفعل - للأغراض الآتية:
- (أ) تقديم المشورة لسلطة الطيران الوطنية بشأن جميع أمور طب الطيران المتعلقة بإجازة العاملين.

- (ب) التحقيق في مخاطر الصحة المحتملة من جراء الطيران.
- (ج) تقديم الخبرة الطبية للتحقيق في الوقائع التي تحدث أثناء الطيران أو التي تكون مرتبطة به.
- (د) إجراء البحوث بشأن المشاكل الطبية المرتبطة بسلامة الطيران.
- (هـ) تقديم المشورة عن الأمور الصحية ذات الطابع الوطني أو الدولي التي تمس الطيران.
- ٢- الإبقاء على وسائل الاتصال حول هذه الأمور بين الدول ومع الأمانة العامة للإيكاو.
- ٣- أن فحص الأفراد للتحقق من خلوهم من أية خلة أو حالة يجب أن يستند إلى الاعتبارات الطبية فحسب.
- ٤- إبلاغ الدول المتعاقدة بأن مجرد وجود خلة الكريات المنجلية لدى أحد المتقدمين يجب ألا يكون سببا لإبعاده عن القيام بواجبات الطيران في الطيران المدني، إلا إذا كان هناك دليل طبي ايجابي يشير إلى خلاف ذلك.

القرار ٢٩-١٦: دور الإيكاو في منع إساءة استعمال العقاقير في مكان العمل

لما كان القرار ٢٧-١٢ الصادر عن الجمعية العمومية قد حث المجلس على وضع تدابير ملموسة، مع إعطاء هذا الأمر درجة عالية من الأولوية، لمنع وإزالة إساءة استعمال العقاقير بين أعضاء الطواقم، ومراقبي الحركة الجوية، والميكانيكيين وغيرهم من العاملين في الطيران المدني الدولي، وطلب إلى المجلس، بعد إجراء مزيد من الدراسة، أن يقترح تدابير محددة بشأن المشاكل المتعلقة بالعقاقير في الطيران المدني الدولي.

ولما كان من المحتمل لإساءة استعمال العقاقير من جانب العاملين في الطيران المدني أن يؤثر تأثيرا خطيرا على سلامة الطيران.

ولما كانت الإيكاو قد بدأت في اتخاذ إجراءات ملموسة لوضع تدابير تكفل خلو أماكن العمل الخاصة بالطيران المدني من إساءة استعمال العقاقير، وذلك بتعجيل إعداد مواد إرشادية إضافية مع التأكيد على البرامج التنقيفية المتعلقة بمنع إساءة استعمال العقاقير.

ولما كانت لجنة الملاحه الجوية قد طلبت إلى الأمانة العامة أن تعجل إعداد مواد إرشادية إضافية.

ولما كان من الواجب على مجتمع الطيران المدني الدولي أن يتأكد من أن العاملين في مجال الطيران المدني هم على دراية بالأخطار التي تشكلها إساءة استعمال العقاقير.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تعلن** عن تأييدها القوي لجعل وإبقاء أماكن العمل في مجال الطيران المدني خالية من إساءة استعمال العقاقير، وتشجع الجهود التعاونية التي تبذل في مجتمع الطيران المدني الدولي لتنقيف العاملين بشأن أخطار إساءة استعمال العقاقير، وتتخذ الخطوات اللازمة، عندما ترى أن ذلك ضروري، لكشف مثل هذا الاستعمال للمخدرات والحيلولة دونه، ومن خلال هذه الجهود أن تتأكد من أن إساءة استعمال العقاقير لن تصبح شائعة أبدا أو مسموحا بها في مجال الطيران المدني الدولي.

٢- **تحث** المجلس على أن يمنح درجة عالية من الأولوية في برنامج الأعمال الفنية، وفقا لما ورد في القرار ٢٧-١٢، لتعجيل إعداد ونشر مواد إرشادية تحتوي على تدابير يمكن للدول المتعاقدة أن تطبقها، ولتعقد أو الترتيب لعقد ندوات أو حلقات دراسية حسب الضرورة لمساعدة الدول المتعاقدة ونشر الوعي فيها بشأن الحفاظ على أماكن العمل في مجال الطيران المدني خالية من التهديد الذي تشكله إساءة استعمال العقاقير.

٣- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل جهوده لرصد:

- (أ) وجود وتزايد التهديد الذي تشكله إساءة استعمال العقاقير على سلامة الطيران المدني الدولي.
- (ب) جهود الدول المتعاقدة في تنفيذ التدابير الوقائية.
- ٤- **وتطلب** إلى المجلس أن يقدم تقريراً عن تنفيذ هذا القرار إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية.

القرار ٣٣-١٢: مواءمة برامج الفحص الخاصة بالمخدرات والكحول

- لما كانت* الإيكاو تؤدي وظائفها بكفاءة وفعالية على مر ٥٠ عاماً وفقاً لاتفاقية الطيران المدني الدولي.
- ولما كانت* الأهداف الرئيسية للمنظمة والواردة في المادة ٤٤ من اتفاقية شيكاغو ووظائف المجلس الواردة في المادة ٥٤ والمادة ٥٥ لا تزال ذات أهمية قصوى.
- وبما أنه* تم التعبير عن التقدير للتقدم الذي أحرزه المجلس والأمين العام بشأن منع الاستعمال الخطر للمواد المؤثرة في العقل من قبل الموظفين في وظائف مرتبطة بالسلامة في قطاع الطيران.
- وبما أنه* لا تزال توجد حاجة للتوصل إلى سياسة توائم التنفيذ من قبل السلطات الوطنية المعنية بإصدار الأنظمة المتعلقة بمنع إساءة استعمال الكحول والمخدرات من قبل الموظفين بقطاع مرتبط بالسلامة في مجال الطيران وتطبيقها.
- ولما كانت* المنظمة تواجه تحديات جديدة وسريعة التطور ذات طبيعة تكنولوجية واقتصادية واجتماعية وقانونية.
- ولما كانت* مواجهة هذه التحديات تؤثر على سلامة الطيران المدني الدولي.
- ولما كانت* هناك حاجة إلى قيام الإيكاو بالتصدي بفاعلية لتلك التحديات.
- فإن الجمعية العمومية:**

- ١- **تكلف** المجلس باستعراض الإرشادات الحالية لإدخال تحسينات عليها ترمي إلى مساعدة الدول على إعداد برامج متوائمة لمنع الاستعمال وبرامج للفحص.
- ٢- **تكلف** المجلس بدراسة المسائل وإعداد الأحكام اللازمة لإصدارها عن الإيكاو لتحقيق التوافق بين برامج الدول المتعاقدة للفحص الخاص بالمواد المؤثرة في العقل والتطبيق من قبل الدول المتعاقدة على إساءة استعمال الكحول والمخدرات من قبل بعض الموظفين العاملين في مراكز حساسة مرتبطة بالسلامة.
- ٣- **تشجع** الدول المتعاقدة على تعزيز التوافق فيما يتعلق ببرامجها الخاصة بالمنع والفحص.

القرار ٣٨-٨: الكفاءة في اللغة الانجليزية المستخدمة في الاتصالات الهاتفية اللاسلكية

لما كانت الإيكاو قد وضعت لمنع وقوع الحوادث، أحكاماً 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.

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

وإن تدرك أن الدول الأعضاء قد بذلت جهوداً كبيرة للامتثال لشروط أحكام الكفاءة اللغوية.

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

وإن تدرك أنه بموجب المادة الثامنة والثلاثين من اتفاقية شيكاغو، فإن على أي دولة أعضاء يتعذر عليها عملياً 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 تماماً 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.

القرار 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 تليتها 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 اطاراً زمنياً واقعياً 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 تفادياً 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/ ووحدات الطاقة المساعدة ومواصلة العمل نحو تحسين مستوى بدائل الهالونات لأجهزة الإطفاء المحمولة؛
- ٢- تحث الدول على تحديد ورصد مخزون ونوعية الهالونات؛
- ٣- تشجع الإيكاو على مواصلة التعاون مع الفريق العامل الدولي المعني بحماية أجهزة الطائرات من الحرائق وأمانة الأوزون لدى برنامج الأمم المتحدة للبيئة من خلال اللجنة الفنية لبدايل 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، وتكف 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.

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

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

وإدراكاً بأنه على الرغم من وجود آلية متفق عليها دولياً للتنسيق المنصوص عليه في الوثيقة Doc 9625، يعزز 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- تحت الدول الأعضاء على وضع نظم للاعتراف بالموافقة على أجهزة التدريب على الطيران بالمحاكاة بناء على التوجيهات المتوفرة باستخدام الوثيقة Doc 9625؛
- ٢- تطلب من المجلس مواصلة الدعم للدول الأعضاء في إنشاء نظم للاعتراف بالموافقة على أجهزة التدريب على الطيران بالمحاكاة؛ و
- ٣- تحت الدول الأعضاء على مساعدة بعضها البعض في إنشاء نظم للاعتراف بالموافقة على أجهزة التدريب على الطيران بالمحاكاة.

القرار ١٢-٣٨، المرفق (ج): شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الكفاءة وإجازات طواقم قيادة الطائرات

القرار ١٢-٣٨، المرفق (د): موظفو الطيران المؤهلون والأكفاء

التحقيق في حوادث الطائرات

القرار ١٢-٣٨، المرفق (ن): التعاون بين الدول الأعضاء على التحقيق في بعض حوادث الطائرات

القرار ١٢-٣٨، المرفق (س): الأداء البشري

القرار ١٠-٣٦: تحسين سبل تفادي الحوادث في الطيران المدني

القرار ٣-٣٨: حماية بعض سجلات الحوادث والوقائع

وحدات القياس

القرار ١٢-٣٨: البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة وممارساتها التي تخص الملاحة الجوية

التسهيلات والخدمات الأرضية والعاملون الأرضيون

القرار ١٢-٣٨، المرفق (ز): تعيين حدود المجالات الجوية لخدمات الحركة الجوية

القرار ١٢-٣٨، المرفق (ح): توفير خدمات البحث والإنقاذ

القرار ١٢-٣٨، المرفق (ط): التنسيق والتعاون بين الحركة الجوية المدنية والحركة الجوية العسكرية

القرار ١٢-٣٨، المرفق (ي): توفير المطارات الملائمة

القرار ١٢-٣٨، المرفق (ك): شروط ملائمة لتوظيف العاملين الأرضيين في الطيران

القرار ١١-٢٧: الازدحام في المطارات وفي الفضاء الجوي

القرار ٨-٣٨: الكفاءة في اللغة الانجليزية المستخدمة في الاتصالات الهاتفية اللاسلكية

الإجراءات الفنية ضد أفعال التدخل غير المشروع

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

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

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

الباب الثالث — النقل الجوي

سياسات النقل الجوي المستمرة

القرار ٣٨-١٤: البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

المقدمة

ما 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 وتحريره؛

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 مفيداً 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 ببناء بصدها؛
- ٧- تطلب إلى المجلس أن يوفر ما يلزم لتنظيم الحلقات الدراسية والندوات وغيرها من الاجتماعات المماثلة التي يتطلبها نشر سياسات الايكافو 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 الايكافو 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، والتناقص، 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 واحداً من أهداف المنظمة؛ ولما كانت الدول الأعضاء تتوخى أهدافاً 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 مراراً على أن تلتزم كل دولة عضو بأحكام المادة الثالثة والثمانين من اتفاقية شيكاغو وبأن تسجل لدى مجلس الايكاو بأسرع ما يمكنها جميع الترتيبات المتعلقة بالطيران المدني الدولي وفقاً لقواعد تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران لدى الايكاو؛

ولما كان التأخير بلا داع في تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران وعدم الالتزام بذلك التسجيل أمر غير مستصوب لأنه يفوّض 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 التغير 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 للاتقاء، هي حدث الايكاو 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 تفيد 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 للسماة المميزة لخدمات الشحن الجوي عند تبادل حقوق دخول الأسواق في إطار اتفاقات الخدمات الجوية وأن تمنح الحقوق المناسبة والمرونة التشغيلية اللازمة من أجل تشجيع تطور 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 الملائم 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 الموائيق السارية، ولاسيما 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 منتظم 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 المثلّي؛

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

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

ولما كان تحقيق أهداف التنمية بين تلك الدول يلقي 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، وفقا للأحكام والشروط التي يقبلها الأطراف، بما في ذلك اتفاقات النقل الجوي التي عقدها أو تعقدها الأطراف المعنية؛
- ٥- تحث الدول الأعضاء على الاعتراف بمفهوم المصالح المشتركة للتجمعات الاقتصادية الإقليمية أو شبه الإقليمية بوصفه أساسا سليما 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 الايكاو، وعلى اعتماد نهج من 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 الايكاو 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 بالتكيف 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 نموذجيين 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 تتفرد 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- تسلم بأن تلك الترتيبات ينبغي أن تهئ 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 التنظيم 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، أخذا 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 نسخا من أي إعفاءات وأي التزامات محددة تتعلق بالنقل الجوي الدولي عقدها بموجب الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات؛
- ٥- تطلب من منظمة التجارة العالمية والدول الأعضاء والمراقبين فيها إيلاء 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 سيستمران في إتاحة الفرص وإثارة التحديات والمسائل في مجال تنظيم النقل الجوي الدولي؛ ولما كانت المنظمة قد عالجت مسائل تنظيمية كثيرة وجمعت السياسات والمواد الإرشادية 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 ولتطلبات 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 لخرن 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؛

فاين 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 ليدرسوا 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 وموثوقيتها وتقديمها 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 يكمل المادة (٢٤) من اتفاقية شيكاغو ويستهدف التسليم بالطابع الفريد للطيران المدني الدولي وبالحاجة إلى إعفاء بعض جوانب عمليات النقل الجوي الدولي من الضرائب؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- *تحث الدول 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 الملاحة 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 Doc 9082، 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 تركيزاً متزايداً 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 والمنفعين الآخرين من جهة أخرى، وينبغي الاستناد في ذلك إلى تشجيع التعاون بين مقدمي الخدمات والمنفعين 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 إدراكاً ووعياً 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- تنكر 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 بالنوعية 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 والمنفعين 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 جهدها 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 المنفعون 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 تراعى الأثر الذي يقع على الطيران المدني الدولي كلما صيغت سياسات في مجال البريد الجوي الدولي، ولا سيما في اجتماعات الاتحاد البريدي العالمي؛*
- ٢- *تكلف الأمين العام بأن يزود الاتحاد البريدي العالمي ببناء على طلبه، وعلى النحو المنصوص عليه في ترتيبات التعاون ذات الصلة بين الاتحاد البريدي العالمي والايكاو بالمعلومات الوقائية الجاهزة.*

القرار 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.

فاين 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 أعدتها 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 والمنفذين الآخرين قد أثبت فاعليته وفائدته.

فاين الجمعية العمومية:

- ١- تحث الدول الأعضاء على إيلاء عناية خاصة لزيادة جهودها من أجل تطبيق القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع.
- ٢- تحث 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 الإشارات 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 التثبت 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 والفقدان؛
- (د) نظم وأدوات التفتيش من أجل ضمان كفاءة وأمن عملية قراءة وثائق السفر المقروءة آلياً والتحقق منها على الحدود، بما في ذلك استخدام دليل المفاتيح العامة 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 للتثبت 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 تزييف 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 Doc 9303، 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 مجال 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 التوقعات الرقمية الخاصة بالجوازات الإلكترونية.
- ١٢- تحث الدول الأعضاء التي لا تقدم بشكل منتظم وموقوت بيانات عن جوازات السفر الضائعة والمسروقة إلى الانتربول لإبداعها 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 شكليات 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.

فاين 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 مكّملة 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 استعراض 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.

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

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

القرار ٣٨-١٢: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة وممارساتها التي تخص
الملاحة الجوية

القرار ٣٥-١٥: البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة لوضع نظم
الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية

القرار ٢٩-٣: التوافق العالمي للقواعد

القرار ٢٩-١٣: تحسين الإشراف على السلامة

القرار ٢٩-١٤: الرحلات التي تتم لأغراض إنسانية

القرار ٢٧-١١: الازدحام في المطارات وفي الفضاء الجوي

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

الباب الرابع — التمويل المشترك

القرار ٦٥-١: سياسة الدعم المشترك

تقرر:

١- أن تقدم المعونة المالية والفنية من خلال الايكاو من أجل تشجيع توفير تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية الوافية لتحقيق التشغيل الآمن والمنظم والكفاء والاقتصادي للخطوط الجوية الدولية، وذلك بموجب الشروط الواردة في الفصل الخامس عشر من الاتفاقية، وفقا للمبادئ الأساسية والسياسة العامة المحددة في المرفق ١ بهذا القرار:

المرفق ١ بقرار الجمعية العمومية ٦٥-١

وضع سياسة عامة للايكاو بشأن الدعم المشترك لخدمات الملاحة الجوية بموجب شروط الفصل الخامس عشر من الاتفاقية

١- الغرض من المعونة المالية والفنية

يكون الغرض من المعونة المالية والفنية المقدمة من خلال الايكاو بموجب الشروط الواردة في الفصل الخامس عشر من الاتفاقية هو تشجيع توفير تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية الوافية لتحقيق التشغيل الآمن والمنظم والكفاء والاقتصادي للخطوط الجوية الدولية في مناطق غير محددة السيادة، وفي أعالي البحار وفي أقاليم الدول التي لا تقدم التجهيزات والخدمات اللازمة.

تشمل تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية التي يجوز النص عليها ما يلي، على سبيل المثال وليس الحصر:

(١) المطارات والمساعدة الملاحية الأرضية

(٢) خدمة مراقبة الحركة الجوية

(٣) خدمة الأرصاد الجوية (الأنواء)

(٤) خدمة البحث والانقاذ

(٥) المواصلات السلكية واللاسلكية والمساعدات الملاحية اللاسلكية

ان المعونة المالية والفنية المقدمة من خلال الايكاو لا تستبعد بأي حال من الأحوال قيام الدول المتعاقدة باتخاذ اجراءات مشتركة لتقديم وتشغيل وصيانة تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية بدون اللجوء الى الايكاو.

٢- مصطلحات

لأغراض هذه الوثيقة:

الدولة "الطالبة" هي الدولة التي طلبت معونة مالية أو فنية إما بمبادرة خاصة منها وإما بناء على قرار من المجلس بموجب المادة ٦٩ من الاتفاقية.

الدولة "المدعومة" هي الدولة المتلقية لمعونة مالية أو فنية من خلال الايكاو.

الدولة "المهتمة" هي الدولة التي أعلنت، في رد منها على استفسار مقدم من الايكاو، عن استعدادها للنظر في الاشتراك في مشروع للدعم المشترك لأحد تجهيزات أو خدمات الملاحة الجوية.

الدولة "المساهمة" هي الدولة التي وافقت على المساهمة في مشروع للدعم المشترك.

٣- مبادئ أساسية

تقدم المعونة المالية والفنية وفقا للمبادئ الأساسية التالي ذكرها :

- ١-٣ يستند دائما تقديم المعونة المالية والفنية من خلال الايكاو الى اجراءات طوعية من جانب الدول المتعاقدة.
- ٢-٣ تكون منظمة الطيران المدني الدولي، من خلال مجلسها، الهيئة الدولية المسؤولة التي تقوم بتقييم مدى كفاية تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية القائمة، والوقوف على المتطلبات الاضافية اللازمة لتشغيل الخطوط الجوية الدولية، والمبادرة باتخاذ التدابير السريعة للوفاء بتلك المتطلبات.
- ٣-٣ تهدف المعونة المالية والفنية من خلال الايكاو الى توفير تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية الكافية فحسب، لتلبية متطلبات الخطوط الجوية الدولية وفقا للقواعد القياسية الموضوعية ومع الأخذ في الحسبان الممارسات الموصى بها من وقت لآخر بمقتضى الاتفاقية.
- ٤-٣ تكون الدولة المتعاقدة، وفقا للمادة ٢٨ من الاتفاقية، مسؤولة عن اقامة تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية داخل اقليمها. وعلى كل دولة متعاقدة أن تستنفذ كل الامكانيات لكي تعمل مباشرة على توفير تجهيزات وخدمات ملائمة للملاحة الجوية قبل التقدم بطلب الى الايكاو للحصول على المعونة.
- ٥-٣ تبادر الايكاو، عندما يطلب اليها ذلك، الى القيام بعمل جماعي نحو توفير التجهيزات والخدمات الضرورية في أعالي البحار، وفي المناطق غير محددة السيادة، وبصفة استثنائية في اقليم الدول غير المتعاقدة.
- ٦-٣ على الايكاو أن تتأكد في كل حالة من أن الظروف تقتضي بالفعل تقديم معونة مالية وفنية من خلال المنظمة.
- ٧-٣ يعتمد تقديم المعونة المالية والفنية من خلال الايكاو على استعداد الدولة الطالبة للاشتراك والتعاون في تقديم التجهيزات والخدمات اللازمة على أساس اقتصادي.
- ٨-٣ تؤكد الايكاو للدول المساهمة أن أموالها ستصرف تحت اشراف المنظمة ضمانا لتحقيق الغرض بأكثر الطرق اقتصادا.
- ٩-٣ يجوز لأي اتفاق متعلق بتقديم المعونة المالية والفنية من خلال الايكاو أن ينص، من حيث المبدأ، على دفع رسم معقول بواسطة مستخدمي التجهيزات والخدمات المعنية، على أن يحدد هذا الرسم وفقا لما هو متبع بصفة عامة في الدول المتعاقدة. وإذا كانت المنفعة المستمدة من التجهيزات أو الخدمات المعنية تمنح، بمقتضى العرف المتبع، للمستخدمين بدون مقابل، يجوز اتباع هذا الأسلوب مؤقتا لمشاريع المعونة المالية والفنية بالاتفاق بين الدول المساهمة وذلك لفترة معينة من الزمن ينص عليها في الاتفاق.
- ١٠-٣ تبذل الايكاو كل جهد لمساعدة الدولة المدعومة على ممارسة حقوقها بموجب المادة ٧٥ من الاتفاقية.

٤- السياسة العامة

يسترشد المجلس بالمبادئ الآتية وفقا لشروط الفصل الخامس عشر من الاتفاقية:

١-٤ سياسة التمويل

١-١-٤ في كل حالة من حالات تقديم المعونة المالية والفنية، يقوم المجلس ببحث الطرق الملائمة لتمويل ما يلزم من تجهيزات أو خدمات للملاحة الجوية، ولكن هذا التمويل يجب أن يقدم عموماً بشكل جماعي من جانب الدول التي ستستفيد من التجهيزات أو الخدمات المقدمة.

٢-١-٤ تتفق الدول المساهمة والدول المدعومة والايكاو على قسمة المساهمات النقدية أو العينية فيما بينها. وفي تحديد قيمة مساهمة كل دولة، يجب أن يؤخذ في الحسبان المنفعة التي ستحصل عليها كل دولة.

٣-١-٤ تعتبر الأراضي اللازمة لإنشاء أو تحسين أي من التجهيزات أو الخدمات، التي تقدمها الدولة المدعومة طبقاً لأحكام المادة ٧٢ من الاتفاقية، تعتبر جزءاً من نصيبها في المساهمة نحو تقديم أي من تلك التجهيزات أو الخدمات.

٤-١-٤ يجوز لأي اتفاق لمنح المعونة أن يشمل النص على التصرف النهائي في الأراضي والمباني والمعدات المشمولة بالاتفاق وذلك بما يتمشى مع أحكام المادة ٧٥ من الاتفاقية.

٥-١-٤ يضاف في أي اتفاق لمنح المعونة نص يقضي بأن ترد الدول المساهمة للايكاو أي مصاريف استثنائية تتفق في شأن التحقيقات والمفاوضات والمؤتمرات وغيرها من التدابير المرتبطة بتنفيذ المشروع.

٦-١-٤ تتحمل الدول المدعومة، إلى أقصى حد ممكن، تكلفة تشغيل وصيانة أي من التجهيزات أو الخدمات التي تقدم من خلال الايكاو في إقليم تلك الدولة وأي رسوم انتفاع تفرضها الدولة المدعومة يجب أن تفرض وتستخدم وفقاً لشروط الاتفاق الذي تقدم التجهيزات أو الخدمات على أساسه (انظر ٣-٩)، أو في حالة غياب ذلك، طبقاً لتوصيات المجلس.

٧-١-٤ لا تفرض رسوم جمركية أو رسوم أخرى من جانب الدولة المدعومة على المعدات والمهمات اللازمة لإنشاء وتشغيل وصيانة أي من التجهيزات أو الخدمات المقدمة من خلال الايكاو.

٢-٤ سياسة الإنشاء والتشغيل والصيانة لتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية

١-٢-٤ لا ينفذ عمليات إنشاء أو تشغيل أو صيانة التجهيزات والخدمات أشخاص يعملون بالايكاو مباشرة إلا في الحالات الاستثنائية القصوى التي تملّي فيها اعتبارات الكفاءة أو غيرها من العوامل المادية اتباع هذا الأسلوب.

٢-٢-٤ تحتفظ الايكاو بقائمة للمستشارين الفنيين المختارين من بين الترشيحات التي تقدمها الدول المتعاقدة إلى الايكاو، وذلك لضمان تقديم المشورة والمساعدة الفنية على نحو سريع عند نشوء الحاجة إلى ذلك.

٣-٢-٤ أي عقد لتنفيذ أعمال انشائية أو لتشغيل أو صيانة أحد التجهيزات أو الخدمات بأموال مقدمة جماعياً بواسطة دول مساهمة من خلال الايكاو يفضل أن يحرر باسم الدولة المدعومة. وحينما يرى المجلس أن هذا الأمر غير عملي، يجوز للايكاو أن تستخدم وكلاء يقومون، تحت إشراف الايكاو، بكل الترتيبات الضرورية، وبإجراء المسوحات، وارساء العقود أو العمل على تنفيذ الانشاءات للتجهيزات أو الخدمات المعنية أو تشغيلها أو صيانتها. ويجوز لهؤلاء الوكلاء أن يكونوا حكومات أو منظمات ملائمة أو أفراد قبلهم حكومات الدول المساهمة والدولة المدعومة. ويجوز للايكاو في حالات استثنائية أن تبرم هي العقد مباشرة.

٤-٢-٤ يتم ارساء العقود عادة بواسطة مناقصة تنافسية ولكن السلطة التي تتولى ارساء العقد تحتفظ بحرية اختيار المتقدم الأكثر ملاءمة لتنفيذ المهمة المعنية ولن تكون ملزمة بقبول أقل العطاءات.

٥-٢-٤ عند ارساء العقد باسم حكومة الدولة المدعومة، للدول المساهمة أن تقتضي الحصول على موافقة الايكاو قبل ارساء العقد.

٦-٢-٤ مع مراعاة اعتبارات الكفاءة والاقتصاد، يجب تشغيل أو استعمال موظفين من الدول المدعومة ومقاوليها وعمالها ومهماتهما وذلك إلى أقصى حد ممكن.

٣-٤ سياسة تدريب العاملين

١-٣-٤ تساعد الايكاو عند الضرورة أية دولة طالبة في تدريب مواطنيها على تشغيل وصيانة تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية اما بعمل ترتيبات مع وكيل أو، في الحالات الاستثنائية، بواسطة مدربي المنظمة نفسها. ويتم ارساء عقود التدريب وفقا للسياسة العامة المحددة في الفقرتين ٣-٢-٤ و ٦-٢-٤.

٢-٣-٤ لتلك المساعدة أن تشمل ما يلي :

١-٢-٣-٤ التدريب كجزء عضوي في أي مشروع لانشاء وتشغيل وصيانة التجهيزات أو الخدمات المدعومة بمعونة مقدمة من خلال الايكاو.

٢-٢-٣-٤ أو الاستعانة بمدربين من خلال الايكاو لتقديم التدريب في اقليم الدولة التي تطلب مثل هذه المساعدة.

٣-٢-٣-٤ أو التدريب خارج اقليم الدولة التي تطلب مثل هذه المساعدة.

٣-٣-٤ أي مساعدة للتدريب تكون مقدمة وفقا لأحكام الفصل الخامس عشر من الاتفاقية من جانب حكومة دولة أو بواسطة هيئة خاصة يجب أن تجرى تحت اسم الايكاو طبقا للقواعد القياسية التي تحددها الايكاو.

٤-٤ السياسة فيما يتعلق بالمسائل الاجرائية

١-٤-٤ قبل بحث المجلس لطلب مساعدة مالية وفنية من خلال الايكاو، يجب أن يكون الطلب مشفوعا بالمستندات التي تبرره مع الاشارة خصوصا الى الاجراءات التي اتخذتها الدولة الطالبة بالطلب عملا بأحكام الفقرة ٣-٤.

٢-٤-٤ عندما تقدم دولة ما طلبا للحصول على المعونة ويرى المجلس ضرورة تقديم تلك المعونة من خلال الايكاو، أو حينما تأتي المبادرة من الايكاو نفسها وفقا للمادة ٦٩ من الاتفاقية، يقوم المجلس فوراً باخطار الدول المتعاقدة التي يحتمل أن تهتم بالأمر، ويدعوها الى ايراد تعليقاتها بحيث تقدم تلك التعليقات في غضون فترة محددة. ويجب أن تشير تلك التعليقات خصوصا الى ما اذا كانت الدولة مستعدة أم لا للاشتراك في مشروع للدعم المشترك للتجهيزات والخدمات المعنية.

٣-٤-٤ يقوم المجلس، بعد اجراء بحث للأمر يتضمن عند الضرورة الاستعانة بخبراء لدراسة جميع العوامل المرتبطة بطلب المعونة، بعقد مشاورات مع الدول المهتمة بالأمر، ويدعو، اذا كان ذلك مرغوبا فيه، الى عقد مؤتمر لتلك الدول بهدف التوصل الى قرار مبكر حول الاجراء الذي يجب أن يتخذ.

٤-٤-٤ تكفل الايكاو بشكل مستمر وتام اعلام كل الدول المعنية، بالاضافة الى الدولة الطالبة بكل ما يتصل بالمشروع، ويجب بوجه خاص اعطاء الدولة الطالبة فرصة للانضمام والمشاركة في أي بحث يجرى داخل اقليمها أثناء سير هذه المداولات.

القرار ٣٧-١٤: ازدياد مشاركة "الدول المنتفعة" من اتفاقيتي التمويل المشترك

بما أن سياسة المنظمة في مجال الدعم المشترك المحددة في الفصل الخامس عشر من الاتفاقية وفي القرار ٦٥-١ للجمعية العمومية مازالت سارية.

وبما أنه قد عقدت، في اطار السياسة المذكورة، اتفاقيتان بشأن التمويل المشترك لبعض خدمات الملاحة الجوية في مناطق معينة من العالم.

ولما كانت أغلبية ما يطلق عليه اسم "الدول المنتفعة"، التي تطير طائراتها في المناطق المذكورة وهي بذلك تنتفع من الخدمات المذكورة، قد وقعت منذ البداية أو انضمت لاحقاً الى اتفاقيتي التمويل المشترك المذكورتين.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تلاحظ** مع الارتياح الجهود السابقة التي بذلها المجلس ورئيسه لتأمين انضمام جميع "الدول المنتفعة" الى اتفاقيتي التمويل المشترك، تلك الجهود التي حققت النجاح في حالات معينة.
- ٢- **تحث** "الدول المنتفعة" التي (١) لا تقدم أية مساهمات بموجب اتفاقيتي التمويل المشترك أو (٢) التي لا تقدم سوى مساهمة جزئية بموجب هاتين الاتفاقيتين وفقاً لترتيبات سابقة عقدتها مع المجلس، على أن تنظر في أقرب وقت ممكن في الانضمام الى هاتين الاتفاقيتين، أو أن تساهم مساهمة كاملة فيهما.
- ٣- **تكلف** المجلس بمواصلة جهوده لتحقيق أوسع مشاركة ممكنة في اتفاقيتي التمويل المشترك من جانب "الدول المنتفعة".

القرار ١٠-١٦: الجوانب الاقتصادية والمالية وجوانب الدعم المشترك في مجال تنفيذ المخططات الإقليمية

لما كانت الجمعية العمومية، في قراراتها ١٢-٥ (الفقرتين ٣ و ٤) و ١٥-٥ (الفقرتين ١ و ٢)، قد حددت بعض سياسات المنظمة فيما يتعلق بالجوانب الاقتصادية والمالية وجوانب الدعم المشترك في مجال التنفيذ وما يتعلق به من تطبيق أحكام الفصل الخامس عشر من الاتفاقية.

ولما كانت الجمعية العمومية، في قرارها ١٥-٢، قد كلفت المجلس بأن يدرس ويقدم الى الدورة التالية نصاً جديداً من شأنه أن يصنف ويوحد القرارات سارية المفعول، بما في ذلك قرارات الدورة الخامسة عشرة.

ولما كانت السياسات المحددة في القرار المذكور أعلاه تحتاج الى أن توحد في قرار واحد يشير الى سياسات الجمعية العمومية الثابتة في هذا الشأن، وأن القرارات الأصلية أو أجزاء من تلك القرارات ينبغي الغاؤها تحقيقاً لهذا الغرض.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تحث** الدول المتعاقدة المنتفعة بتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية والدول المقدمة لها أن تنظر بعين الجد، لا سيما في الاجتماعات الإقليمية، الى المبرر الاقتصادي للتجهيزات والخدمات المخطط لإنشائها، وذلك بهدف تلبية المقترضات المبررة للطيران المدني الدولي دون أن ينطوي ذلك على تكاليف لا تتناسب مع المنافع المستمدة، وتطلب الى المجلس، تحقيقاً لهذا الغرض، أن يساعد الدول الى الحد الممكن عملياً في بحثها وتقييمها للجوانب الاقتصادية والمالية للمخططات الإقليمية.
- ٢- **تشكر** الدول المتعاقدة بأنه اذا لم تتمكن بمواردها الخاصة من الوفاء بالتزاماتها في تنفيذ المخططات الإقليمية وفقاً للاتفاقية، فينبغي أن تستكشف امكانية انجاز مهام التنفيذ عن طريق الحصول على قروض لتغطية النفقات الرأسمالية واللجوء الى الناقلين الجويين والحصول على المساعدة الفنية بمختلف أشكالها المتاحة، أو بأية وسيلة أخرى تتمشى وأحكام الاتفاقية، وذلك قبل التقدم بطلب الى الايكاو للحصول على تمويل مشترك بموجب أحكام الفصل الخامس عشر من الاتفاقية.
- ٣- **تدعو** الدول المتعاقدة الى طلب المعلومات من الايكاو، عند الضرورة، لدى دراستها لتلك الامكانيات المختلفة.
- ٤- **تكلف** المجلس بأن يقدم الى الدول المتعاقدة المشورة والمساعدة فيما يتعلق بأحكام الفقرة ٢ أعلاه.

الباب الخامس — المسائل القانونية

القرار ٣٧-٢٢: البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة في المجال القانوني

لما كان من المستصوب توحيد قرارات الجمعية العمومية عن سياسات المنظمة في المجال القانوني، وذلك تيسيرا لتنفيذها وتطبيقها العملي من خلال جعل نصوصها أقرب إلى متناول اليد وأسهل فهما وأفضل تنظيما من الناحية المنطقية.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تقرر** أن التذييلات بهذا القرار تشكل البيان الموحد لسياسات الايكاو المستمرة في المجال القانوني، والمستكملة على النحو الذي كانت عليه تلك السياسات عند ختام الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية.
- ٢- **تقرر** أنها ستواصل في كل دورة عادية لها اعتماد بيان موحد لسياسات الايكاو المستمرة في المجال القانوني.
- ٣- **تعلم** أن هذا القرار يلغي القرار: ٣٦-٢٦ ويحل محله.

التذييل (أ)

السياسة العامة

لما كان تطور الطيران المدني الدولي يمكن أن يساعد كثيرا على ايجاد وإبقاء الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبه، بينما يمكن لإساءة استعماله أن تشكل خطرا على الأمن العام.

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

فإن الجمعية العمومية:

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

التذييل (ب)

إجراءات الموافقة على مشاريع الاتفاقيات الخاصة بقانون الجو الدولي

تقرر الجمعية العمومية:

استخدام الإجراءات التالية في الموافقة على مشاريع الاتفاقيات:

- ١- يرفع مشروع أي اتفاقية تعتبر اللجنة القانونية أنه جاهز للتقديم إلى الدول كمشروع نهائي، يرفع إلى المجلس مصحوبا بتقرير عنه.
- ٢- للمجلس أن يتخذ الإجراء الذي يراه ملائماً، بما في ذلك توزيع المشروع على الدول المتعاقدة وعلى من يحدده من الدول والمنظمات الدولية الأخرى.
- ٣- للمجلس عند توزيع مشروع الاتفاقية، أن يضيف أي تعليقات وأن يتيح للدول والمنظمات فرصة تقديم تعليقاتها للمنظمة في غضون فترة لا تقل عن أربعة أشهر.
- ٤- يقدم مشروع الاتفاقية إلى مؤتمر للنظر فيه بغرض اعتماده، ويجوز أن يعقد ذلك المؤتمر في نفس فترة انعقاد إحدى دورات الجمعية العمومية. ويجب أن لا يقل موعد افتتاح ذلك المؤتمر عن ستة أشهر من تاريخ إحالة المشروع وفقاً لما تقتضيه أحكام الفقرتين ٢ و ٣ أعلاه. ويجوز للمجلس أن يدعو إلى ذلك المؤتمر أية دولة غير متعاقدة يري أن اشتراكها فيه أمراً مرغوباً فيه، وعليه أن يقرر ما إذا كانت تلك المشاركة مصحوبة بحق التصويت. ويجوز للمجلس أيضاً أن يدعو منظمات دولية لحضور المؤتمر بصفة مراقب.

التذييل (ج)

التصديق على وثائق الإيكاو الدولية

إن الجمعية العمومية:

- إن تُنكر** بقرارها ٣٦-٢٦، التذييل (ج) المتعلق بالتصديق على بروتوكولات تعديل اتفاقية شيكاغو ووثائق قانون الجو الخاص وغير ذلك من الوثائق التي أعدت واعتمدت تحت رعاية المنظمة.
- وإن تلاحظ** بقلق استمرار بطء التقدم في التصديق على بروتوكولات التعديل المذكورة أعلاه، وخصوصاً البروتوكولات الخاصة بإدخال المادة ٣ مكرر والمادة ٨٣ مكرر والفقرتين الختاميتين (المتعلقتين بالنصين العربي والصيني) لاتفاقية شيكاغو.
- وإدراكاً منها** لأهمية هذه التعديلات بالنسبة للطيران المدني الدولي، لاسيما بالنسبة لقدرة اتفاقية شيكاغو على الاستمرار، وما يستتبع ذلك من حاجة ملحة للإسراع في دخول هذه التعديلات غير السارية بعد حيز النفاذ.
- وإدراكاً منها** للحاجة إلى التعجيل في التصديق على وسريان مفعول وثائق قانون الجو التي أعدت واعتمدت تحت رعاية المنظمة.
- وإن تدرك** أن المشاركة العالمية في بروتوكولات التعديل والوثائق الأخرى هي وحدها التي ستؤمن وتعزز من المنافع المترتبة على توحيد القواعد الدولية الواردة في تلك الاتفاقيات.
- تحث** كل الدول المتعاقدة على اتخاذ جميع الخطوات الضرورية للتصديق على هذه التعديلات لاتفاقية شيكاغو التي لم يسر مفعولها بعد [أي التعديلات على الفقرة الأخيرة لإضافة النصين العربي والصيني إلى النصوص الأصلية للاتفاقية] في أقرب وقت ممكن.
- تحث** كل الدول المتعاقدة التي لم تصدق بعد على التعديلات بإدخال المادة ٣ مكرر والمادة ٨٣ مكرر والمادة ٥٠ (أ) (١٩٩٠) والمادة ٥٦ (١٩٨٩) لاتفاقية شيكاغو على القيام بذلك.
- تحث** كل الدول المتعاقدة التي لم تصدق بعد على الوثائق الأخرى لقانون الجو الدولي، وخصوصاً اتفاقية مونتريال للعام ١٩٩٩ ووثيقتي كيب تاون للعام ٢٠٠١، واتفاقيتي مونتريال بتاريخ ٢٠٠٩/٥/٢ واتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠، على القيام بذلك في أقرب وقت ممكن.

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

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

التذييل (د)

تدريس قانون الجو

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

تدعو المجلس إلى اتخاذ كل التدابير الممكنة للنهوض بتدريس قانون الجو في الدول التي لا يتوفر فيها مثل هذا التدريس.

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

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

التذييل (هـ)

اعتماد تشريع وطني بشأن بعض الاعتداءات التي ترتكب على متن الطائرات المدنية (مسألة الركاب المشاغبين أو غير المنضبطين)

إن الجمعية العمومية:

إدراكاً منها بأن أهداف ومقاصد المنظمة المنصوص عليها في ديباجة اتفاقية الطيران المدني الدولي وفي المادة ٤٤ من تلك الاتفاقية تتضمن تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي من أجل تلبية احتياجات شعوب العالم إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والفاعلية والاقتصاد.

وإذ تلاحظ الزيادة الملموسة في عدد وخطورة الوقائع المبلغ عنها والتي ارتكبتها على متن طائرات مدنية ركاب مشاغبون أو غير منضبطين.

وإذ تقيم الاعتبار لآثار تلك الوقائع على سلامة الطائرات وسلامة الركاب والطاقم الذين على متنها.

وإذ لا يغيب عن بالها أن القانون الدولي الراهن والقوانين الوطنية والقواعد التنظيمية الوطنية في دول كثيرة ليست ملائمة بالقدر الكافي لمعالجة هذه المشكلة بشكل فعال.

وإذ تدرك البيئة الخاصة والمخاطر الكامنة فيها للطائرات أثناء طيرانها، والحاجة إلى اعتماد تدابير ملائمة من خلال القانون الوطني لتمكين الدول من المحاكمة على الأفعال الإجرامية والاعتداءات التي تشكل شغبا أو عدم انضباط على متن الطائرات.

وإن تشجع على اعتماد قواعد قانونية وطنية تمكن الدول من ممارسة اختصاصها في الحالات المناسبة بالحاكمة على الأفعال الإجرامية والاعتداءات التي تشكل شغبا أو عدم انضباط على متن الطائرات المسجلة في دول أخرى.

لهذا:

تحث جميع الدول المتعاقدة على أن تعتمد بأسرع ما يمكن قوانين وقواعد وطنية تعالج بفاعلية مشكلة الركاب المشاغبين، وأن تدرج فيها إلى أقصى حد ممكن عمليا النصوص الواردة أدناه.

وتدعو جميع الدول المتعاقدة إلى أن تقدم إلى سلطاتها المختصة، بغرض المحاكمة، جميع الأشخاص الذين تتوافر لديها أسس معقولة لاعتبارهم ممن ارتكبوا أي اعتداء منصوص عليه في القوانين والقواعد الوطنية الصادرة على هذا النحو ويدخل في اختصاص تلك السلطات بموجب هذه القوانين والقواعد.

تشريع نموذجي بشأن بعض الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات المدنية

القسم الأول: الاعتداء وأفعال التدخل الأخرى ضد أحد أعضاء الطاقم على متن أي طائرة مدنية

يعد مرتكبا لجريمة كل من يقوم بأحد الأفعال التالية على متن طائرة مدنية:

- (١) الاعتداء الجسماني أو التهريب أو التهديد، سواء بالفعل أو بالقول، ضد أحد أعضاء طاقم الطائرة إذا كان هذا الفعل تدخلا في أداء عضو الطاقم لمهامه أو يقلل من قدرته على أداء مهامه.
- (٢) رفض إتباع التعليمات القانونية التي يصدرها قائد الطائرة أو أي عضو من طاقم الطائرة بالنيابة عنه لتأمين سلامة الطائرة أو سلامة أي شخص أو أي ملكية على متن الطائرة أو حفظ النظام والانضباط على متن الطائرة.

القسم الثاني: الاعتداء الجسماني والأفعال الأخرى التي تعرض السلامة للخطر أو تخل بالنظام والانضباط على متن أي طائرة مدنية

- (١) يعد مرتكبا لجريمة كل من يقوم على متن طائرة مدنية بأحد أفعال العنف البدني ضد أي شخص، أو بالاعتداء الجنسي أو بالتحرش بأي طفل.
- (٢) يعد مرتكبا لجريمة كل من يقوم بأحد الأفعال التالية على متن أي طائرة مدنية، إذا كان من المحتمل أن يعرض الفعل سلامة الطائرة أو سلامة أي شخص على متنها للخطر، أو يخل بالنظام والانضباط على متن الطائرة:
 - (أ) الاعتداء الجسماني أو التهريب أو التهديد، سواء بالفعل أو بالقول، ضد شخص آخر.
 - (ب) التسبب عمدا في تلف أو تدمير أي ملكية.
 - (ج) تعاطي الخمر أو العقاقير إلى حد الثمالة.

القسم الثالث: الجرائم الأخرى التي ترتكب على متن أي طائرة مدنية

يعد مرتكبا لجريمة كل من يقوم بارتكاب أحد الأفعال التالية على متن أي طائرة مدنية:

- (١) التخزين في دورة المياه أو في أي مكان آخر على نحو يحتمل أن يهدد سلامة الطائرة.
- (٢) العبث بجهاز الكشف عن الدخان أو غيره من الأجهزة المتعلقة بالسلامة على متن الطائرة.

٣) تشغيل أي جهاز الكتروني محمول عندما يكون تشغيله محظورا.

القسم الرابع: الاختصاص

١- يمتد اختصاص (اسم الدولة) ليشمل أي جريمة منصوص عليها في الأقسام الأول والثاني والثالث من هذا القانون إذا كان الفعل الذي يشكل جريمة قد وقع على متن أي من الطائرات التالية:

(١) أي طائرة مدنية مسجلة في (اسم الدولة).

(٢) أي طائرة مدنية مؤجرة بالطاقم أو بدون الطاقم لأي مشغل جوي يقع مقر عمله الرئيسي في (اسم الدولة) أو أي مشغل جوي ليس له مقر في (اسم الدولة) ولكنه يقيم فيها بصفة دائمة.

(٣) أي طائرة مدنية في إقليم (اسم الدولة) أو تطير فوقه.

(٤) أي طائرة مدنية أخرى تطير خارج (اسم الدولة)، إذا توافر الشرطان التاليان:

أ) أن يكون الهبوط التالي للطائرة في (اسم الدولة)

ب) وأن يكون قائد الطائرة قد سلم المتهم المشتبه فيه الى السلطات المختصة في (اسم الدولة) وطلب من هذه السلطات محاكمة ذلك المتهم المشتبه فيه مؤكدا لها أنه لا هو ولا مشغل الطائرة قد قدم طلبا مماثلا أو سيقدم طلبا مماثلا الى أي دولة أخرى.

٢- إن عبارة "أثناء الطيران" تعني في هذا القسم الفترة التي تبدأ من لحظة تشغيل القدرة بغرض الإقلاع وانتهاء باللحظة التي تتوقف فيها الطائرة عن الحركة بعد الهبوط.

التنزيل (و)

وضع طريقة عملية للسير قدما في تحديد الجوانب القانونية والمؤسسية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)

لما كان التنفيذ العالمي لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) الذي يرمي، ضمن جملة أمور، إلى توفير خدمات أساسية لسلامة الملاحة الجوية، قد تقدم كثيرا منذ طرحه في المؤتمر العاشر للملاحة الجوية في عام ١٩٩١ وحظي بتأييد قوي في المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية لعام ٢٠٠٣.

ولما كان الإطار القانوني الراهن لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)، والذي يتكون من اتفاقية شيكاغو وملاحقها وقرارات الجمعية العمومية (وبوجه خاص ميثاق الحقوق والالتزامات في إطار النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية)، وإرشادات الإيكاو ذات الصلة (وبوجه خاص بيان سياسات الإيكاو بشأن تنفيذ وتشغيل نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)) وخطط الملاحة الإقليمية والرسائل المتبادلة بين الإيكاو والدول التي تشغل مجموعات الأقمار الصناعية المستخدمة في الملاحة، قد سمح ببلوغ مستوى التنفيذ الفني الحالي.

ولما كانت الإيكاو قد كرست موارد كثيرة لدراسة الجوانب القانونية والمؤسسية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) في إطار الجمعية العمومية للإيكاو، والمجلس، واللجنة القانونية، وفريق الخبراء القانونيين والفنيين، ومجموعة دراسة أنشئت لدراسة هذا الموضوع، وذلك من أجل إعداد سجل مفصل بالمسائل والتحديات والشواغل التي تواجه المجتمع العالمي تمهيدا لفهمها.

ولما كانت هناك حاجة إلى النظر في اتخاذ المبادرات الإقليمية لوضع التدابير التي تعالج أي قضايا قانونية أو مؤسسية تعيق تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) في الإقليم، مع ضمان توافق هذه الآليات مع اتفاقية شيكاغو.

إن الجمعية العمومية:

- ١- **تقر** بأهمية البند رقم ٣ من برنامج العمل العام للجنة القانونية "النظر في وضع إطار قانوني لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) بما فيها النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية والهيئات الإقليمية المتعددة الأطراف، وإقامة إطار عمل قانوني"، وقرارات أو مقررات الجمعية العمومية والمجلس فيما يتعلق بذلك.
- ٢- **تؤكد** من جديد على عدم وجود حاجة إلى تعديل اتفاقية شيكاغو لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM).
- ٣- **تدعو** الدول المتعاقدة إلى النظر أيضا في استخدام المنظمات الإقليمية لوضع الآليات اللازمة لمعالجة أي قضايا قانونية أو مؤسسية من شأنها أن تعوق تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) في الإقليم، مع ضمان توافق هذه الآليات مع اتفاقية شيكاغو والقانون الدولي العام.
- ٤- **تشجع** الإيكاو والمنظمات الإقليمية والصناعة على تقديم التسهيلات والمساعدات الفنية اللازمة لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM).
- ٥- **تدعو** الدول المتعاقدة والوكالات متعددة الأطراف وجهات التمويل الخاصة إلى النظر في إيجاد مصادر تمويل إضافية لمساعدة الدول والمجموعات الإقليمية على تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM).
- ٦- **تكلف** الأمين العام بأن يسهر، بل وبأن يساعد عند الاقتضاء على وضع أطر تعاقدية يسهل انضمام الأطراف إليها، وتعتمد ضمن جملة أمور على أساس الهيكل والنموذج المقترحين من أعضاء اللجنة الأوروبية للطيران المدني ولجان الطيران المدني الإقليمية الأخرى، وعلى أساس القانون الدولي.
- ٧- **تدعو** الدول المتعاقدة إلى إفادة المجلس بالمبادرات الإقليمية.
- ٨- **تكلف** المجلس بأن يسجل هذه المبادرات الإقليمية، وبأن ينظر في قيمتها ويجعلها علنية بأسرع ما يمكن (طبقا للمواد ٥٤ و ٥٥ و ٨٣ من اتفاقية شيكاغو).

القرار 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.

القرار ٣٨-٢٠: تعزيز اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩

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

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

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

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

إن 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.

القرار ٧-٥: الدستور المعدل للجنة القانونية

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

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

القرار ٢٣-١٣: تأجير واستئجار وتبادل الطائرات في العمليات الدولية

القرار ٢٩-٣: التوافق العالمي للقواعد

القرار ٣٥-١٥: البيان الموحد بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة لوضع نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية

القرار ٣٣-٥: **اقرار اتفاقية فيينا لعام ١٩١٦ بشأن قانون المعاهدات بين الدول والمنظمات الدولية أو فيما بين المنظمات الدولية**

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

القرار ٣٢-١٩: **ميثاق حقوق الدول والتزاماتها فيما يتعلق بخدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية**

لما كانت المادة ٤٤ من اتفاقية الطيران المدني الدولي، الموقعة في ١٢/٧/١٩٤٤ (اتفاقية شيكاغو) تكلف منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) بالعمل على تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وعلى تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي.

وبما أن مفهوم نظم الايكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية التي تستخدم التكنولوجيا القائمة على الأقمار الصناعية قد أيدته الدول والمنظمات الدولية في مؤتمر الايكاو العاشر للملاحة الجوية، ووافقت عليه الدورة التاسعة والعشرون للجمعية العمومية بوصفه نظم الايكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية.

وبما أن النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، بوصفه عنصرا مهما في نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية، يقصد به أن يوفر تغطية عالمية وأن يستخدم لملاحة الطائرات.

وبما أن النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية سيكون متوافقا مع القانون الدولي، بما في ذلك اتفاقية شيكاغو وملاحقها والقواعد ذات الصلة التي تطبق على نشاطات الفضاء الخارجي.

وبما أنه من الملائم، مع مراعاة العرف الذي تسير عليه الدول حاليا، تحديد وتأكيد المبادئ القانونية الأساسية التي تحكم النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية.

وبما أن سلامة أي اطار قانوني لتنفيذ وتشغيل النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية تتطلب مراعاة مبادئ أساسية ينبغي تحديدها في ميثاق.

فإن الجمعية العمومية:

تعلن رسميا أن المبادئ التالية لهذا الميثاق بشأن حقوق الدول والتزاماتها فيما يتعلق بخدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية يجب تطبيقها في تنفيذ وتشغيل النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية:

١- أن تعترف الدول بأنه في تقديم خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية والانتفاع بها يجب أن يكون أهم مبدأ هو سلامة الطيران المدني الدولي.

٢- أن تتاح لكل دولة ولطائرات جميع الدول الفرصة، على أساس غير تمييزي وبشروط موحدة، في الحصول على خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، بما في ذلك النظم الاقليمية للتقوية لاستخدامها في مجال الطيران داخل منطقة تغطية مثل هذه النظم.

٣- (أ) أن تحتفظ كل دولة بسلطتها ومسئوليتها لمراقبة عمليات الطائرات وتطبيق أنظمة السلامة وغيرها من الأنظمة داخل المجال الجوي الخاضع لسيادتها.

(ب) لا يجوز أن ينتهك تنفيذ وتشغيل النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية سيادة الدول أو سلطتها أو مسؤوليتها في مجال مراقبة الملاحة الجوية وإصدار وتنفيذ أنظمة للسلامة ولا يجوز أن يفرض قيودا على سيادتها أو سلطتها أو مسؤوليتها في هذا المجال. ويجب أيضا المحافظة على سلطة الدول في مجال تنسيق ومراقبة الاتصالات وفي مجال زيادة خدمات الملاحة الجوية القائمة على الأقمار الصناعية حسب ما تقتضيه الأحوال.

٤- يجب على كل دولة تقدم خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، بما في ذلك الاشارات، أو يتم في نطاق اختصاصها تقديم مثل هذه الخدمات أن تكفل استمرارية مثل هذه الخدمات وتوافرها وسلامتها ودقتها وامكانية الاعتماد عليها، بما في ذلك وضع ترتيبات فعالة للتقليل الى الحد الأدنى من تأثير اختلالات النظام أو تعطله على التشغيل، وأن تحقق استئناف الخدمة بسرعة. ويجب على مثل هذه الدولة أن تكفل الخدمات وفقا للقواعد القياسية الصادرة عن الايكاو. ويجب على الدول أن تقدم في الوقت الملائم معلومات الطيران عن أي تغيير في خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية قد يؤثر في تقديم الخدمات.

٥- يجب على الدول أن تتعاون لكفالة أعلى درجة ممكنة من التوحيد في تقديم وتشغيل خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية.

يجب على الدول أن تكفل أن الترتيبات الاقليمية أو دون الاقليمية متوافقة مع المبادئ والقواعد المنصوص عليها في هذا الميثاق ومع عملية التخطيط والتنفيذ العالميين للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية.

٦- تعترف الدول بأن أي رسوم عن خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية يجب فرضها وفقا للمادة الخامسة عشرة من اتفاقية شيكاغو.

٧- بغية تسهيل التخطيط والتنفيذ العالميين للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، تسترشد الدول بمبدأ التعاون والمساعدة المتبادلة سواء كان ذلك على أساس ثنائي أو متعدد الأطراف.

٨- تضطلع كل دولة بنشاطاتها الخاصة بالنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية مع المراعاة الواجبة لمصالح الدول الأخرى.

٩- لا يمنع أي شيء في هذا الميثاق قيام دولتين أو أكثر بشكل مشترك بتقديم خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية.

القرار ٣٢-٢٠: وضع وتطوير اطار قانوني ملائم طويل الأجل لتنفيذ النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS)

لما كانت الغاية المتوخاة من النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، بوصفه عنصرا هاما من عناصر نظم الايكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM)، هي توفير خدمات بالغة الأهمية لسلامة الملاحة الجوية في جميع أنحاء العالم.

وبما أن النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية يجب أن يكون متفقا مع القانون الدولي، بما في ذلك اتفاقية شيكاغو وملاحقها والقواعد ذات الصلة المنطبقة على أنشطة الفضاء الخارجي.

ولما كانت الجوانب القانونية المعقدة لتنفيذ نظم CNS/ATM، بما فيها النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS)، تتطلب مزيدا من عمل الايكاو لبناء وتعزيز الثقة المتبادلة بين الدول فيما يتصل بنظم CNS/ATM، ودعم تنفيذ الدول المتعاقدة لهذه النظم.

ولما كان المؤتمر العالمي لتنفيذ نظم CNS/ATM، المعقود في مدينة ريو دي جانيرو في شهر مايو ١٩٩٨، قد أوصى بوضع تفاصيل اطار قانوني طويل الأجل للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، وبأن يشمل ذلك النظر في وضع اتفاقية دولية، مع الاقرار بأن التطورات الاقليمية قد تسهم في وضع هذا الاطار القانوني.

ولما كانت التوصيات التي أصدرها المؤتمر العالمي لتنفيذ نظم CNS/ATM المعقود في مدينة ريو دي جانيرو في شهر مايو ١٩٩٨، وكذلك التوصيات التي وضعها فريق الخبراء القانونيين والفنيين بشأن نظام GNSS، توفر ارشادا هاما لوضع وتنفيذ اطار قانوني عالمي لنظم CNS/ATM لا سيما لنظام GNSS .

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تقر** بأهمية المبادرات الاقليمية المتعلقة بالجوانب القانونية والتنظيمية لنظام GNSS.
- ٢- **وتقر** بالحاجة الماسة الى وضع تفاصيل المبادئ القانونية الأساسية التي ينبغي أن تنظم تقديم خدمات نظام GNSS، وذلك على المستويين الاقليمي والعالمي.
- ٣- **وتقر** بالحاجة الى وضع اطار قانوني ملائم طويل الأجل لتنفيذ نظام GNSS.
- ٤- **وتقر** القرار الذي اتخذه المجلس في ١٠/٦/١٩٩٨ بتفويض الأمين العام في انشاء فريق لدراسة الجوانب القانونية لنظم CNS/ATM.
- ٥- **وتكلف** المجلس والأمين العام، كلا في نطاق اختصاصاته، بالبدء في انشاء فريق دراسي من الأمانة العامة للقيام بما يلي:

- (أ) ضمان الاسراع بمتابعة توصيات المؤتمر العالمي لتنفيذ نظم CNS/ATM، وكذلك التوصيات التي أصدرها فريق الخبراء القانونيين والفنيين، لا سيما ما يتعلق منها بالجوانب التنظيمية ومسائل المسؤولية.
- (ب) النظر في وضع تفاصيل اطار قانوني ملائم طويل الأجل لتشغيل نظام GNSS، بما في ذلك النظر في وضع اتفاقية دولية لهذا الغرض، وتقديم مقترحات بذلك الاطار في وقت يسمح للدورة العادية القادمة للجمعية العمومية بالنظر فيها.

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

بالنظر الى أن المادة ٤٤ من اتفاقية الطيران المدني الدولي تشير الى هدف ضمان نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصاد.

ونظرا لأن أحداث ١١ سبتمبر ٢٠٠١ المأساوية قد أثرت على عمليات مشغلي شركات الطيران في شتى أنحاء العالم.

وحيث أن تغطية التأمين لمشغلي شركات الطيران في مجال التأمين ضد مخاطر الحرب لم تعد متاحة تماما في أسواق التأمين العالمية.

وحيث أن الايكاو ناشدت، في كتاب بتاريخ ٢١ سبتمبر ٢٠٠١، جميع الدول المتعاقدة فيها أن تتخذ ما يلزم من الاجراءات لضمان عدم انقطاع الطيران وخدمات النقل الجوي ولدعم مشغلي شركات الطيران وأطراف أخرى، حسبما يلزم، عن طريق التزام بتغطية المخاطر التي استبعدت من التأمين بسبب التطورات سابقة الذكر وذلك الى أن تستقر أسواق التأمين.

وبالنظر الى أن العديد من الدول المتعاقدة في شتى أنحاء العالم قد عملت بما ورد في هذه المناشدة وقدمت المساعدة الى مشغلي شركات الطيران.

ونظرا لأن التدابير التي اعتمدها الدول المتعاقدة في تقديم المساعدة الى مشغلي شركات الطيران معظمها تدابير قصيرة الأجل تختلف من دولة لأخرى.

وحيث أنه من المرغوب فيه لذلك وضع نهج منسق في الأجلين القصير والمتوسط لتقديم المساعدة الى مشغلي شركات الطيران في مجال تأمين الطيران ضد مخاطر الحرب.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تحث** الدول المتعاقدة على العمل سويا لوضع نهج أكثر استدامة وتنسيقا لاتباعه في معالجة المشكلة المهمة المتمثلة في تقديم المساعدة الى مشغلي شركات الطيران في مجال تأمين الطيران، بما في ذلك التأمين ضد مخاطر الحرب.
- ٢- **وتكلف** المجلس بانشاء مجموعة خاصة للنظر في المسائل المشار اليها في الفقرة السابقة وتقديم تقرير الى المجلس مع توصيات في أقرب وقت ممكن.
- ٣- **وتدعو** المجلس والأمين العام لاتخاذ أي تدابير أخرى تعتبر ضرورية أو مرغوبا فيها.

الباب السادس — التعاون الفني

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

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

فإن الجمعية العمومية:

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

المرفق (أ)

برنامج الايكاو للتعاون الفني

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

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

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

ولما كان القرار رقم 222 (IX)A الصادر في ١٥ أغسطس ١٩٤٩ عن المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة، والذي أقرته الجمعية العامة للأمم المتحدة في قرارها الصادر بتاريخ ١٦ نوفمبر ١٩٤٩ وأيدته الجمعية العمومية للايكاو في قرارها رقم ٤-٢٠، قد طلب من جميع منظمات الأمم المتحدة أن تشارك على نحو كامل في البرنامج الموسع لتقديم المساعدة الفنية من أجل التنمية الاقتصادية، ولما كانت الايكاو بوصفها الوكالة المتخصصة التابعة للأمم المتحدة لشؤون الطيران المدني قد بدأت تنفذ منذ سنة ١٩٥١ مشاريع التعاون الفني بتمويل من حساب الأمم المتحدة الخاص للمساعدة الفنية والذي نشأ بموجب القرار أعلاه.

ولما كان العجز الكبير الذي حدث من سنة ١٩٨٣ إلى سنة ١٩٩٥ قد اقتضى وضع سياسات جديدة للتعاون الفني وتجديد الهيكل التنظيمي لإدارة التعاون الفني.

ولما كان تنفيذ السياسات الجديدة للتعاون الفني التي أيدتها الدورة الحادية والثلاثون للجمعية العمومية واستندت إلى مفهوم الاكتفاء بالعدد الأساسي من الموظفين، ودمج إدارة التعاون الفني في هيكل المنظمة، وإنشاء آلية الايكاو لتمويل تنفيذ الأهداف، بالإضافة إلى تنفيذ الهيكل التنظيمي الجديد لإدارة التعاون الفني في التسعينات، قد أدت إلى خفض التكاليف بدرجة كبيرة وإلى تحسين ملحوظ للأوضاع المالية في إدارة التعاون الفني.

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

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

برنامج التعاون الفني

- ١- **تسَلَّم** بأهمية برنامج التعاون الفني في التشجيع على تحقيق الأهداف الاستراتيجية للمنظمة.
- ٢- **تؤكد من جديد** على أن برنامج التعاون الفني الذي ينفذ وفقا للقواعد والأنظمة والإجراءات التي وضعتها الايكاو يشكل نشاطا دائما وذا أولوية ضمن أنشطة الايكاو، ويكمل دور البرنامج العادي في تزويد الدول بالدعم لكي تنفذ القواعد والتوصيات الدولية وخطط الملاحية الجوية الإقليمية تنفيذا فعالا وتنمي البنية الأساسية لهيئات الطيران المدني ومواردها البشرية.
- ٣- **تؤكد من جديد** على ضرورة تعزيز برنامج الايكاو للتعاون الفني في حدود الموارد المالية الراهنة، وذلك على مستوى المكاتب الإقليمية وعلى المستوى الميداني، بما يتيح لإدارة التعاون الفني أداء دورها بمزيد من الكفاءة والفاعلية مع الفهم أنه لن تكون هناك زيادة في تكاليف المشاريع.
- ٤- **تؤكد من جديد** على أن إدارة التعاون الفني هي إحدى الأدوات الرئيسية التي تستخدمها الايكاو لمساعدة الدول على سد الثغرات في مجال الطيران المدني بما يفيد مجتمع الطيران المدني بكامله.
- ٥- **تؤكد** على أن تحسين تنسيق التعاون الفني لأنشطة الايكاو ينبغي أن يتم من خلال تحديد واضح لصلاحيات وأنشطة كل إدارة ومن خلال تعزيز التعاون، فضلا عن تنسيق أوثق لبرنامج التعاون الفني وبرامج المساعدات الأخرى في الايكاو لتجنب الازدواج والتكرار.
- ٦- **تؤكد من جديد** على أن أي عجز مالي قد يحدث في ميزانية التكاليف في نهاية أي سنة مالية ينبغي أن يمول في المقام الأول من الفائض المتراكم في صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية، على أن يكون اللجوء إلى تمويله من ميزانية البرنامج العادي هو الملاذ الأخير.
- ٧- **تطلب** من الأمين العام تنفيذ تدابير أكثر كفاءة، بما يؤدي إلى خفض تدريجي في تكاليف الدعم الإداري المحملة على مشاريع التعاون الفني.

الايكاو بوصفها الوكالة المعترف بها في الطيران المدني

- ٨- **توصي** الدول المانحة ومؤسسات التمويل وغيرها من شركاء التنمية، ولا سيما صناعة الطيران والقطاع الخاص، بإعطاء الأفضلية للايكاو، في الحالات المناسبة، في عمليات تحديد وصياغة وتحليل وتنفيذ وتقييم مشاريع الطيران المدني في

مجال المساعدة الفنية، **وتطلب** أن يواصل الأمين العام الاتصال بهذه الهيئات وبالذول التي يمكنها أن تتلقى المساعدة، وذلك لتخصيص الأموال لتنمية الطيران المدني مع الاعتماد على الايكاو بوصفها الوكالة التنفيذية.

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

توسيع نطاق أنشطة التعاون الفني

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

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

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

اتفاقات التعاون الفني

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

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

المرفق (ب)

تمويل برنامج التعاون الفني

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

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

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

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تقر وتشجع** الإجراءات التي اتخذها المجلس لتنفيذ التعاون الفني بفاعلية وبالأموال المحدودة المتاحة، وباستخدام جميع مصادر التمويل والتجهيزات السليمة.
- ٢- **تطلب** إلى مؤسسات التمويل والدول المانحة وشركاء التنمية الآخرين، بما في ذلك قطاع الصناعة والقطاع الخاص، إعطاء أقصى أولوية لتنمية قطاع النقل الجوي في البلدان النامية، **وتطلب** إلى رئيس المجلس والأمين العام والأمانة العامة تكثيف الاتصال ببرنامج الأمم المتحدة الإنمائي لزيادة إسهامه في مشاريع الايكاو للتعاون الفني.
- ٣- **تسترعي انتباه** مؤسسات التمويل والدول المانحة وشركاء التنمية الآخرين إلى أن الايكاو هي الوكالة المتخصصة التابعة للأمم المتحدة والمعنية بالطيران المدني، وأنها من هذا المنطلق الوكالة التي قبلتها الأمم المتحدة بوصفها السلطة الخبيرة التي توفر التعاون الفني للبلدان النامية من أجل تنفيذ مشاريع الطيران المدني.
- ٤- **تحث** الدول المتعاقدة المرتبطة بمصادر التمويل على أن تسترعي انتباه ممثليها في تلك المنظمات إلى أهمية تقديم المساعدة إلى مشاريع الطيران المدني، ولا سيما المشاريع الضرورية لإنشاء البنية الأساسية الحيوية للنقل الجوي و/أو الضرورية للتنمية الاقتصادية في البلد.
- ٥- **تحث** الدول المتعاقدة على إعطاء أولوية عالية لتنمية الطيران المدني، وعلى أن تبادر عندما تلتزم المساعدات الخارجية لهذا الغرض من خلال المستوى الحكومي الملائم إلى إفادة مؤسسات التمويل برغبتها في إشراك الايكاو بوصفها وكالة منفذة في مشاريع الطيران المدني التي قد تمولها تلك المنظمات.
- ٦- **تشجع** الإجراءات التي تتخذها البلدان النامية للحصول على الأموال اللازمة لتنمية طيرانها المدني من جميع المصادر الأخرى لاستكمال الأموال المتاحة في الميزانيات الوطنية ومؤسسات التمويل والدول المانحة وشركاء التنمية الآخرين، حتى تتقدم هذه التنمية بأقصى معدل ممكن.
- ٧- **تسلم** بأن المساهمات المقدمة من المانحين خارج اطار الميزانية تتيح لبرنامج التعاون الفني أن يوسع نطاق الخدمات التي يقدمها إلى الدول بخصوص سلامة وأمن وكفاءة الطيران المدني، بما يشكل مزيدا من الإسهام في بلوغ الأهداف الاستراتيجية، وخصوصا تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وسد الثغرات التي كشفتها عمليات التدقيق.
- ٨- **تأذن** للأمين العام بأن يتلقى باسم برنامج الايكاو للتعاون الفني المساهمات المالية أو العينية إلى تقديم إلى مشاريع التعاون الفني، ولا سيما التبرعات التي تقدم على شكل منح دراسية ومنح تدريبية ومعدات التدريب وأموال التدريب من الدول ومؤسسات التمويل وغيرها من المصادر الأخرى العامة والخاصة، وبأن يعمل وسيطا بين الدول بخصوص تقديم المنح الدراسية والمنح التدريبية ومعدات التدريب.

- ٩- **تحث** الدول القادرة على توفير أموال إضافية لبرنامج التعاون الفني التابع للايكاو على تقديم المنح التدريبية في مجال الطيران المدني نقداً أو عينا.
- ١٠- **تشجع** الدول وشركاء التنمية الآخرين، ولا سيما صناعة الطيران والقطاع الخاص، على الإسهام في آلية تمويل تنفيذ أهداف الايكاو لأنها تمكنهم من المشاركة في تنفيذ مشاريع الايكاو للطيران المدني.
- ١١- **تطلب** إلى المجلس أن يقدم المشورة والمساعدة إلى البلدان النامية لدعم مؤسسات التمويل والدول المانحة وشركاء التنمية الآخرين من أجل تنفيذ البرامج الإقليمية وشبه الإقليمية للسلامة الجوية وأمن الطيران، مثل برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران (COSCAP) والبرنامج التعاوني لأمن الطيران (CASP).

المرفق (ج)

تنفيذ برنامج التعاون الفني

- لما كان** هدف الايكاو هو تأمين سلامة وانتظام نمو الطيران المدني الدولي في العالم أجمع.
- ولما كان** تنفيذ مشاريع التعاون الفني يكمل أنشطة البرنامج العادي الرامية إلى بلوغ أهداف الايكاو الاستراتيجية.
- ولما كانت** الدول المتعاقدة تعتمد أكثر فأكثر على الايكاو للحصول على المشورة والمساعدة اللازمة لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وتنمية طيرانها المدني من خلال تعزيز هيئاتها وتحديث بنيتها الأساسية وتنمية مواردها البشرية.
- ولما كانت** الحاجة ملحة إلى إجراء المتابعة والتصحيح الفعال في إطار برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية والبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران حتى يتسنى تقديم الدعم إلى الدول لسد الثغرات المكتشفة.
- ولما كان** التمويل المقدم إلى برنامج التعاون الفني من خارج الميزانية يتيح للايكاو أن تقدم الدعم الأولي إلى الدول التي تحتاج إلى المساعدة لسد الثغرات التي كشفها برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وبرنامج الايكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران.
- ولما كان** قيام إدارة التعاون الفني أو أي طرف آخر خارج الايكاو بتنفيذ المشاريع مع الالتزام تماماً بالقواعد والتوصيات الدولية يسفر عن تعزيز جوهري لسلامة وأمن وكفاءة الطيران المدني في جميع أنحاء العالم.
- ولما كانت** أعمال التقييم التالية للتنفيذ يمكن أن تشكل أداة قيمة لتحديد تأثير المشاريع على الطيران وتخطيط المشاريع في المستقبل.
- ولما كانت** الهيئات غير الحكومية (العامة والخاصة) التي تنفذ مشاريع في مجال الطيران المدني لحساب الدول المتعاقدة تعتمد على الايكاو أكثر فأكثر للحصول من خلال إدارة التعاون الفني على المشورة والمساعدة في مجالات التعاون الفني التقليدية وتضمن التزام المشاريع بالقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو.

فإن الجمعية العمومية:

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

- ٣- **تحث** الدول على إعطاء أولوية عالية لتدريب موظفيها الفنيين والتشغيليين والإداريين من خلال إعداد برنامج تدريب شامل، و**تذكر** الدول بأهمية تقديم هذا التدريب على النحو الوافي، وبالحاجة إلى تقديم الحوافز المناسبة للاحتفاظ بهؤلاء الموظفين، كل في مجال تخصصه، بعد اكتمال تدريبهم.
- ٤- **تشجع** الدول على تركيز جهودها على تطوير مراكز التدريب الراهنة، وعلى دعم مراكز التدريب الإقليمية في منطقتها حتى توفر التدريب العالي لموظفي الطيران المدني الوطنيين كلما كان هذا التدريب غير متوفر على المستوى الوطني، وذلك من أجل النهوض بقدرة الاعتماد على الذات في الإقليم.
- ٥- **تشجع** الدول التي تتلقى المساعدات من خلال الايكاو على أن تتقضى التأخير في تنفيذ المشاريع، وذلك باتخاذ القرارات في حينها بشأن الخبراء والتدريب وشراء المكونات طبقاً لاتفاقات المشاريع.
- ٦- **تسترعي انتباه** الدول المتعاقدة إلى خدمة مشتريات الطيران المدني، وهي خدمة تقدمها الايكاو للبلدان النامية لشراء المعدات ذات القيمة العالية من معدات الطيران المدني والتعاقد على الخدمات الفنية.
- ٧- **تطلب** إلى الدول المتعاقدة، وخصوصاً البلدان النامية منها، أن تشجع الخبراء الفنيين المؤهلين تماماً على التقدم بطلبات لإدراجهم في قائمة خبراء برنامج التعاون الفني.
- ٨- **تشجع** الدول على الاستفادة من خدمات ضمان الجودة التي تقدمها إدارة التعاون الفني على أساس استرداد التكاليف، للإشراف على المشاريع التي تنفذها أطراف أخرى خارج إدارة التعاون الفني في الايكاو، بما في ذلك استعراض مدى امتثالها للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو.
- ٩- **تشجع** الدول والجهات المانحة على إدراج أعمال التقييم التالية لتنفيذ مشاريع الطيران المدني الخاصة بها وتوفير الأموال لها، بوصفها جزءاً لا يتجزأ من أعمال تخطيط وتنفيذ المشاريع.

القرار ٢٢-٧: لائحة وحدة التفتيش المشتركة

القرار ١١-٢٢: المساعدة الدولية في إعادة تشغيل المطارات الدولية وتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية ذات الصلة بها

لما كان هدف الايكاو تأمين سلامة وانتظام نمو الطيران المدني الدولي في العالم أجمع.

ولما كان تقديم المطارات وخدمات الملاحة الجوية والأرصدة الجوية والاتصالات وغيرها من تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية يعد أمراً جوهرياً لتسهيل الملاحة الجوية الدولية.

ولما كانت ثمة حالات أصيبت فيها المطارات وتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية ذات الصلة بها بالتلف أو الخلل نتيجة لحوادث كبرى، ولم تتمكن الدول المعنية، بدون تعاون دولي، من إعادة تشغيل تلك المطارات والتجهيزات والخدمات.

ولما كان في صالح كل الدول المتعاقدة أن يعاد تشغيل تلك المطارات الدولية والتجهيزات والخدمات ذات الصلة بها وذلك في أقرب وقت ممكن.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحث كل الدول القادرة على تقديم المساعدة الفورية، بناء على طلب تقدمه الدولة المعنية الى المجلس، من خلال تقديم موظفين مؤهلين ومعدات تشغيلية، بما يسمح على وجه السرعة باستئناف التشغيل الكامل للمطار الدولي، بما في ذلك التجهيزات أو الخدمات التي أصابها تلف أو تدمير، وذلك الى حين العودة الى الخدمة الكاملة في البلد المعني.
- ٢- تكلف المجلس بأن يضع في أقرب موعد ممكن خطة للطوارئ تضم خبراء في التشغيل ومعدات للطوارئ من أجل الاستجابة لطلب الدولة المعنية في تقديم المساعدة الفورية اليها، وعلى حسابها، من أجل الاسراع في استئناف تشغيل المطار الدولي والتجهيزات والخدمات ذات الصلة به التي أصابها تلف أو تدمير، على أن تستمر هذه المساعدة الى حين العودة الى الخدمة الأصلية في البلد المعني.
- ٣- تكلف المجلس باستخدام كل الوسائل المتوفرة لديه لتلبية أي طلبات من الدول.
- ٤- تدعو كل الدول المتعاقدة التي تتيح، لهذا الغرض، وبناء على طلب المجلس، ما يلزم من موظفين ومعدات لمساعدة الدول المعنية على الاسراع في اعادة تشغيل المطارات الدولية وتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية ذات الصلة.

القرار ٣٨-١١: صياغة وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحة الجوية والإبلاغ عن الاختلافات

القرار ٣٨-١٢: البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة وممارساتها التي تخص الملاحة الجوية

القرار ٢٢-١٩: المساعدة والمشورة في تنفيذ المخططات الإقليمية

القرار ٢٩-١٣: تحسين الاشراف على السلامة

القرار ٣٢-١١: انشاء برنامج عالمي للايكاو للتدقيق في مراقبة السلامة الجوية

القرار ٣٣-٩: التغلب على الثغرات المحددة من خلال البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة والتشجيع على ضمان جودة مشروعات التعاون الفني

القرار ٣٥-١٥: البيان الموحد بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة لوضع نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية

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

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

القرار ٣٨-٢ : تخطيط الايكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية

القرار ٣٧-٥ : نهج الرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية

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

القرار ٣٨-٨ : الكفاءة في اللغة الانجليزية المستخدمة في الاتصالات الهاتفية اللاسلكية

الباب السابع — التدخل غير المشروع

عام

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

ان الجمعية العمومية:

ان تشهد الأعمال الارهابية المقيمة التي وقعت في الولايات المتحدة في ١١/٩/٢٠٠١ والتي أسفرت عن فقدان أرواح بريئة كثيرة وعن آلام بشرية ودمار كبير.

وان تعرب عن أعمق تعاطفها مع الولايات المتحدة، ومع أكثر من ستين دولة أخرى في العالم فقدت بعض مواطنيها، ومع أسر ضحايا هذه الأفعال الاجرامية غير المسبوقة.

وان تقر بأن هذه الأفعال الارهابية لا تتناقض وحسب مع أبسط الاعتبارات الانسانية، بل وتشكل أيضا استخداما للطائرات المدنية في هجوم مسلح على المجتمع المدني المتحضر، كما أنها لا تستقيم مع القانون الدولي.

وان تقر بأن النوع الجديد من التهديد من جانب المنظمات الارهابية يقتضي من الدول جهودا متضافرة جديدة وسياسات تعاونية جديدة.

وان تشير الى قرار الجمعية العمومية ٢٢-٥ و ٢٧-٩ و ٣٢-٢٢ بشأن أفعال التدخل غير المشروع والأعمال الارهابية التي تهدف الى تدمير الطائرات المدنية أثناء طيرانها.

وان تدكر بقرار الجمعية العامة للأمم المتحدة ١٥٨/٥٥ بشأن التدابير الرامية الى القضاء على الارهاب الدولي والى القرارين رقم ١٣٦٨ و ١٣٧٣ الصادرين عن مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة بادانة ومكافحة الارهاب الدولي.

فإن الجمعية العمومية :

١- تدین بقوة هذه الأعمال الارهابية باعتبارها تتناقض مع أبسط الاعتبارات الانسانية وقواعد سلوك المجتمع المتحضر وباعتبارها انتهاكات للقانون الدولي.

٢- تعلن أن مثل هذه الأعمال التي تستخدم فيها الطائرات المدنية كأسلحة دمار تتناقض مع نص وروح اتفاقية الطيران المدني الدولي، ولا سيما ديباجتها ومادتيها الرابعة والرابعة والأربعين، وأن تلك الأفعال والأعمال الارهابية التي تستخدم الطيران المدني أو تجهيزات الطيران المدني تشكل جرائم خطيرة من جرائم انتهاك القانون الدولي.

٣- تحث جميع الدول المتعاقدة على أن تكفل، وفقا للمادة الرابعة من اتفاقية شيكاغو، عدم استخدام الطيران المدني في أي غرض مخالف لأهداف اتفاقية الطيران المدني الدولي، وأن تحاسب حسابا عسيرا كل من يستغل الطائرات المدنية كأسلحة دمار، بمن فيهم المسؤولون عن تخطيط وتنظيم هذه الأعمال أو عن مساعدة أو دعم أو ايواء مرتكبيها.

٤- تحث جميع الدول المتعاقدة على تعزيز عرى التعاون فيما بينها لتقديم المساعدة في تحقيقات هذه الأعمال والقبض على المسؤولين عنها ومقاضاتهم، وعلى أن تضمن أن من شاركوا في هذه الأعمال الارهابية، بصرف النظر عن طبيعة مشاركتهم، لن يجدوا ملاذا مأمونا في أي مكان.

- ٥- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على تكثيف جهودها من أجل التوصل الى التنفيذ والانفاذ الكاملين للاتفاقيات متعددة الأطراف بخصوص أمن الطيران، وتنفيذ القواعد والتوصيات والاجراءات الصادرة عن الايكاو بشأن أمن الطيران تنفيذًا تامًا، وعلى رصد هذا التنفيذ، وعلى اتخاذ جميع تدابير الأمن الاضافية الملائمة في أراضيها بالتناسب مع مستوى الخطر من أجل تفادي واستئصال الأعمال الارهابية في الطيران المدني.
- ٦- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على تقديم اسهامات في صورة موارد مالية أو بشرية لآلية الايكاو لأمن الطيران، بغية دعم وتعزيز الكفاح ضد الارهاب وأفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني، **وتدعو** الدول المتعاقدة الى الموافقة على تقديم تمويل خاص لنشاط الايكاو العاجل في مجال أمن الطيران المذكور في الفقرة السابعة أدناه، **وتكلف** المجلس بأن يضع اقتراحات لتقديم التمويل الأكثر ثباتًا لنشاط الايكاو في مجال أمن الطيران، بما في ذلك التدابير العلاجية الملائمة.
- ٧- **تكلف** المجلس والأمين العام بالعمل على وجه الاستعجال للتصدي للتهديدات الجديدة والناشئة ضد الطيران المدني، وبأن يستعرض على وجه الخصوص مدى ملاءمة اتفاقيات أمن الطيران الراهنة، واستعراض برنامج الايكاو لأمن الطيران، بما في ذلك استعراض الملحق السابع عشر وملحق الاتفاقية الأخرى ذات الصلة، والنظر في انشاء برنامج عالمي تابع للايكاو لتدقيق مراقبة الأمن، والنظر في أي تدابير أخرى قد تعتبر مفيدة أو ضرورية، بما في ذلك التعاون الفني.
- ٨- **تكلف** المجلس بأن يعقد في مونتريال، في أقرب وقت ممكن وحبذا لو كان ذلك في عام ٢٠٠١، مؤتمرًا وزاريا دوليا رفيع المستوى لأمن الطيران، بهدف منع ومكافحة واستئصال الأعمال الارهابية في الطيران المدني، وتعزيز دور الايكاو في اعتماد القواعد والتوصيات في مجال الأمن وتدقيق تنفيذها، وتأمين الوسائل المالية اللازمة بالصورة المشار اليها في الفقرة ٦ أعلاه.

القرار ١٧-١: اعلان من الجمعية العمومية

لما كان النقل الجوي المدني الدولي يساعد في انشاء الصداقة والتفاهم والحفاظ عليهما بين شعوب العالم، وينهض بالتجارة بين الأمم.

ولما كانت أفعال العنف الموجهة ضد النقل الجوي المدني الدولي والمطارات وغيرها من التجهيزات والخدمات التي يستخدمها النقل الجوي تشكل خطرا على سلامته، وتؤثر تأثيرا جسيما في تشغيل الخطوط الجوية الدولية، وتقوض ثقة شعوب العالم في سلامة النقل الجوي المدني الدولي.

ولما كانت الدول المتعاقدة، اذ تلاحظ العدد المتزايد لأفعال العنف ضد النقل الجوي الدولي، تشعر بالقلق الخطير تجاه سلامة النقل الجوي وأمنه.

فإن الجمعية العمومية :

تدين كل أفعال العنف التي قد توجه ضد الطائرات وطواقم الطائرات والركاب في النقل الجوي الدولي.

تدين جميع أفعال العنف التي قد توجه ضد العاملين في مجال الطيران المدني، والمطارات المدنية، وغيرها من التجهيزات والخدمات التي يستعملها النقل الجوي المدني الدولي.

تناشد بصفة عاجلة الدول ألا تلجأ، تحت أي ظروف، الى أفعال العنف الموجهة ضد النقل الجوي المدني الدولي والمطارات وغيرها من التجهيزات والخدمات التي تخدم ذلك النقل.

تناشد بصفة عاجلة الدول، الى حين سريان مفعول الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، أن تتخذ التدابير الفعالة لردع ومنع تلك الأفعال، وأن تكفل، وفقا لقوانينها الوطنية، مقاضاة الذين يرتكبون مثل هذه الأفعال.

تقر الإعلان التالي :

ان الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي وقد اجتمعت في دورة استثنائية للبت في الزيادة المفزعة في أفعال الاستيلاء غير المشروع وأفعال العنف ضد طائرات النقل الجوي المدني الدولي، ومنشآت المطارات المدنية والتجهيزات والخدمات ذات الصلة بها. وادراكا منها للمبادئ المقترحة في اتفاقية الطيران المدني الدولي. واذ تعترف بالحاجة العاجلة الى استعمال كل موارد المنظمة لمنع مثل تلك الأفعال وردعها.

تعلن رسميا أنها :

- ١- تستنكر الأفعال التي تقوّض ثقة شعوب العالم في النقل الجوي.
- ٢- تعرب عن أسفها للخسائر في الأرواح والاصابات والضرر الذي يلحق بموارد اقتصادية مهمة من جراء تلك الأفعال.
- ٣- تدين جميع أفعال العنف التي قد توجه ضد الطائرات والطواقم والركاب في النقل الجوي المدني الدولي، وضد العاملين في مجال الطيران المدني والمطارات المدنية وغيرها من التجهيزات والخدمات المستعملة في النقل الجوي المدني الدولي.
- ٤- تدرك الحاجة العاجلة للتوصل الى اتفاق عام بين الدول بغية كفالة التعاون الدولي على نطاق واسع تحقيقا لمصالح سلامة النقل الجوي المدني الدولي.
- ٥- تطلب من الدول القيام بعمل مشترك نحو قمع الأفعال التي تهدد بالخطر سلامة النقل الجوي المدني الدولي وانتظام تطوره.
- ٦- تطلب تنفيذ مقررات وتوصيات هذه الجمعية العمومية، في أقرب وقت ممكن، من أجل منع هذه الأفعال وردعها.

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

القرار ٣٤-١: استعمال أموال من الحساب المنفصل الذي أنشئ بموجب الفقرة ٣ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٣٣-٢٧

سياسة الايكاو الثابتة بخصوص التدخل غير المشروع

القرار ٣٨-١٥: 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 ٣٧-١٧ 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 ٣٧-١٧، 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 وكفائه 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؛

وإن تَنكَّرَ بأنَّ القرارات ٢٧-١٢ و ٢٩-١٦ يظان ساريين؛

وتسَلَّم 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- تدوين 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)، فضلاً 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 تتضمن 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 موثيق أمن الطيران القانونية موجودة على موقع الإيكاو www.icao.int تحت عنوان ICAO Treaty Collection؛

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

٣- تطلب من المجلس أن يوجه الأمين العام بالاستمرار في تذكير الدول بأهمية انضمامها أطرافا 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 كثيرا 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 الملعغة، 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 التفيتش 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 وملئم حسب الاقتضاء؛
 - ٣- تحث جميع الدول على أساس فردي وبالتعاون مع الدول الأخرى على اتخاذ كافة التدابير الممكنة للوقاية من أفعال التدخل غير المشروع، ولا سيما التدابير التي تقتضيها أو توصي بها أحكام الملحق السابع عشر، 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 الايكاو (Doc 8973 - مقيد التوزيع) والمتاحة في موقع الايكاو 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 والتفتيش 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 والمتناسبة معها والفعالة والتي تتسم بالكفاءة والممكنة تشغيلياً والمستدامة اقتصادياً وتشغيلياً، وتأخذ في الاعتبار التأثير على الركاب والإتجار المشروع؛
- (هـ) معالجة الخطر المستمر الذي تشكله متفجرات السوائل والايروسول والهلاميات، بما في ذلك تنفيذ الطول التكنولوجية اللازمة للرفع التدريجي عن القيود المفروضة على حمل السوائل والايروسول والهلاميات في أمتعة الركاب المحمولة يدوياً؛

- (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- تتأشد الدول الأعضاء أن تتظر في آليات تبادل المعلومات التي تشمل استخدام المسؤولين عن الاتصال والمزيد من استخدام المعلومات المسبقة عن الركاب التي يقدمها الناقلون الجويون، للتقليل من الخطر على الركاب، مع ضمان حماية الخصوصية والحريات المدنية؛

٩- تتأشد 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- تتأشد 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- تحث الدول الأعضاء التي لم تبدأ بالفعل في إصدار جوازات سفر مقروءة آلياً دون غيرها أن تبدأ ذلك وفقاً للمواصفات المذكورة في الجزء الأول من الوثيقة 9303 Doc؛

- 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 التفقيش 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 ويطبقون 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 بتبادل 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 أمن الطيران 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 يضمننا 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 ليضمننا 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 السبر 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- تنكر 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 تراعي 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- تسلّم بأهمية المشاورات بين الدولة التي هبطت فيها طائرة خاضعة للاستيلاء غير المشروع ودولة مشغّل 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 مشغّل الطائرة التي تعرضت للتدخل غير المشروع، ودولة إنتاج الطائرة ودولة تسجيل الطائرة، مع اتخاذ التدابير في أراضيها لتحرير ركاب تلك الطائرة وطاقمها؛
- ٨- تدعو 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- تتناشد الدول الأعضاء أن تواصل تقديم المساعدة في عمليات التحقيق في تلك الأفعال وفي القبض على المسؤولين عنها ومحاكمتهم؛
- ١٠- تتناشد 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 الإيكاو بصورة مبكرة الدول المعنية بأفعال التدخل غير المشروع ينبغي أن تحتوي على معلومات شاملة وموثوقة عن هذه الأفعال وتشكل أساسا لتقييمها وتحليلها؛
ولما كانت قاعدة بيانات الإيكاو 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 الإيكاو 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 الايكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران

لما كان برنامج الايكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران قد نجح في الوفاء بالتكليف الوارد في المرفق (هـ) من قرار الجمعية العمومية 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 والقواعد 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 لتبديدها 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 تقريراً 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؛

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

وتتظر 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 للبرنامج 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 للايكوا 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 للايكوا 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 الايكوا 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 ومتمشياً مع سيادتها، نتائج عمليات التدقيق وغيرها من أنشطة نهج الرصد المستمر في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، وهي الأنشطة التي تجربها الايكوا 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 طوعاً بالموارد المالية والعينية لزيادة نطاق وتأثير أنشطة الايكاو لتعزيز أمن الطيران؛
- ٣- تدعو الدول الأعضاء وأصحاب المصلحة المعنيين بالمساهمة أيضاً 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 وعشر 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 مستقبلاً 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 جزءا لا يتجزأ من اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية؛ ولما كان التركيز على نتائج الأمن والاعتراف بالتعادل وبأمن المحطة الواحدة واحترام لروح التعاون المعروفة في الاتفاقات متعددة الأطراف و/أو الثنائية الخاصة بخدمات النقل الجوي، تعد مبادئ سياسية يمكن لتنفيذها أن يسهم كثيرا في استدامة أمن الطيران. فإن الجمعية العمومية:

- ١- تدرك أن النجاح في إزالة الأخطار التي تهدد الطيران المدني لن يتسنى إلا من خلال تضافر جهود جميع المعنيين ومن خلال إقامة علاقات عمل وثيقة بين الهيئات الوطنية ومنظمي أمن الطيران في جميع الدول الأعضاء؛
- ٢- 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 أساسا للتعاون الدولي لأمن الطيران، ولضمان التعاون الفعال في مجال أمن الطيران بين الدول والايكاو وغيرها من المنظمات الدولية الأخرى:
 - أ) احترام روح التعاون المعروفة في الاتفاقات الثنائية و/أو متعددة الأطراف للخدمات الجوية؛
 - ب) الاعتراف بتدابير الأمن المكافئة؛
 - ج) التركيز على نتائج الأمن؛
- ٤- 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 الأكسبريس العالمي (GEA)، والاتحاد الدولي لرابطات نقل البضائع (FIATA)، والاتحاد الدولي للشحن الجوي (TIACA)، وغير ذلك من الجهات المعنية إلى مواصلة التعاون مع الإيكافو إلى أقصى درجة ممكنة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع؛

٢- 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 تترك 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.

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

إنه **تعتبر** تطوير الطيران المدني الدولي يساعد بشكل كبير على إقامة وصون وأواصر الصداقة والتفاهم بين الأمم وشعوب العالم، ولما كانت إساءة استخدامه تشكل تهديداً على الأمن العام.

ولما كان خطر الأعمال الإرهابية والاستيلاء غير المشروع على الطائرات وأفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني، بما في ذلك الأعمال التي تستهدف تدمير الطائرات، والأعمال التي تستخدم الطائرات كأسلحة تدمير، ينطوي على تأثير

خطير يناوئ السلامة الجوية وكفاءة وانتظام الطيران المدني الدولي، ويعرض للخطر أرواح الأشخاص على متن الطائرات وعلى الأرض، ويقوض بالتالي ثقة شعوب العالم في سلامة الطيران المدني الدولي.

وإنه تشير الى القرار ٣٥-١٠.

وإنه تعرب عن تأييدها لخطة عمل أمن الطيران التي اعتمدها المجلس، للقيام على نحو عاجل بالتصدي للتهديدات الجديدة والناشئة ضد الطيران المدني، لا سيما إنشاء برنامج الايكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران الذي يتعلق ضمن جملة أمور بترتيبات أمن المطارات وبرامج أمن الطيران المدني، واستعراض مدى كفاية اتفاقيات أمن الطيران الراهنة، واستعراض برنامج الايكاو لأمن الطيران، بما في ذلك مراجعة الملحق السابع عشر وغيره من ملاحق اتفاقية شيكاغو.

واقترنا عنها بأن أمن الطيران سيظل برنامجا حرجا وذا أولوية بالنسبة للايكاو، وبالحاجة الى وضع برامج عمل وتنفيذها في الفترة الثلاثية المقبلة لمعالجة المسائل المحددة في قرار الجمعية العمومية ٣٥-١٠.

وإنه تلاحظ أن الأمين العام قد أدرج ما يقارب ٥٠ في المائة من خطة عمل أمن الطيران في الميزانية العادية، وأن الأموال اللازمة لتنفيذ برنامج عمل أمن الطيران لا يمكن أن تدرج بالكامل في الميزانية العادية للفترة الثلاثية ٢٠٠٨-٢٠١٠ نظرا للقيود المالية والتمويلية.

إن الجمعية العمومية،

١- **تعرب** عن تقديرها للدول المتعاقدة التي تبرعت بموارد بشرية ومالية يتوقع أن تبلغ قيمتها ما لا يقل عن ٤,٦ مليون دولار أمريكي بحلول نهاية سنة ٢٠٠٨ من أجل تنفيذ خطة عمل أمن الطيران على مدى الفترة الثلاثية ٢٠٠٨-٢٠١٠.

٢- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على تقديم التبرعات في أقرب وقت ممكن، ويحبذ أن تكون هذه التبرعات جزءا من اشتراكاتها المقررة لسنة ٢٠٠٨، لتمويل تنفيذ خطة عمل أمن الطيران. ويقترح أن تكون هذه التبرعات على أساس جدول الأرصبة المقررة الذي اعتمده الجمعية العمومية للميزانية العادية لسنة ٢٠٠٨.

٣- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على أن تعلن سلفا عن تبرعاتها وأن تقدم إسهاماتها في أوائل سنة ٢٠٠٨ على نحو يكفل التخطيط والتنفيذ الملائمين لخطة عمل أمن الطيران.

٤- **تحث** المجلس على أن يدعم استدامة خطة عمل أمن الطيران على الأجل الطويل بمواصلة إدراج الاحتياجات التمويلية تدريجيا في الميزانية العادية، و**تطلب** بناء على ذلك أن يقدم الأمين العام اقتراحات محددة من أجل دمجها الكامل في الميزانية البرنامجية للفترة ٢٠١١-٢٠١٣.

٥- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٥-١٠.

القرار ٢٧-٩: أفعال التدخل غير المشروع التي تهدف الى تدمير الطائرات المدنية أثناء طيرانها

إنه تضع في اعتبارها أفعال التدخل غير المشروع التي ارتكبت مؤخرا ضد الطيران المدني الدولي وتسببت في مقتل الكثير من الأبرياء وفي تدمير طائرات مدنية، واذ تعرب عن تعاطفها العميق مع أسر جميع الأشخاص الذين لقوا حتفهم نتيجة لتلك الأفعال الاجرامية.

وإنه تلاحظ بسخط بالغ أفعال التدخل غير المشروع المتكررة التي تهدف الى احداث التدمير التام لطائرات مدنية أثناء طيرانها وقتل كل من على متنها من أشخاص.

واعترافاً منها بأن جميع أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني الدولي تشكل جرماً خطيراً في انتهاك القانون الدولي.
واند تذكر بقراريها ١٧-١ و ٢٧-٧.

واند تلاحظ القرار رقم ٦٣٥ الصادر عن مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة.

فإن الجمعية العمومية :

- ١- تدوين بشدة كل الأفعال الاجرامية الأخيرة من أفعال تدمير الطائرات المدنية أثناء طيرانها.
- ٢- تحث الدول الأعضاء على تعزيز جهودها من أجل التنفيذ الكامل للقواعد والتوصيات والاجراءات الصادرة عن الايكاو بشأن أمن الطيران وأن تتخذ أى تدابير أمنية اضافية ملائمة عندما يتطلب ذلك حدوث زيادة في مستوى التهديد.
- ٣- ترحب من الدول الأعضاء، التي في مقدورها أن تفعل ذلك، أن تزيد من المساعدة الفنية والمالية والمادية للدول التي تحتاج اليها من أجل كفالة تنفيذ هذه الأحكام على الصعيد العالمي.
- ٤- ترحب على وجه الاستعجال من الدول الأعضاء أن تسرع في اجراء الدراسات والبحوث المتعلقة بمعدات الأمن وبالكشف عن المتفجرات، من أجل تطبيقها على نطاق واسع في أسرع وقت ممكن عملياً، وأن تشارك بنشاط في اعداد نظام دولي لوضع علامات على المتفجرات بغرض تسهيل الكشف عنها.
- ٥- تكلف المجلس باتخاذ التدابير الضرورية لاستئناف نشاطه ونشاط هيئاته الفرعية في أقرب وقت ممكن بعد هذه الدورة للجمعية العمومية، بغية القيام بانجاز مجمل البرنامج الذي اعتمده المجلس في قراره الصادر بتاريخ ١٦ فبراير ١٩٨٩ في أقصر وقت ممكن، وأن يقوم بأى اجراء آخر يراه ضرورياً.

شؤون أخرى متعلقة بالتدخل غير المشروع

القرار ٣٦-١٩: الأخطار التي تهدد الطيران المدني من جراء الصواريخ الجوية المحمولة (أسلحة المانبادز)

إن الجمعية العمومية

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

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

واند تحيط علماً "بالصك الدولي الذي يمكن الدول من التعرف على الأسلحة الصغيرة والأسلحة الخفيفة غير المشروعة وتعقبها في الوقت المناسب وبطريقة يعول عليها"، المرفق بقرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم (٨٨/٦٠) واتفاق فاسنار بشأن مراقبة تصدير الأسلحة التقليدية والسلع والتكنولوجيات مزدوجة الاستخدام وعناصر فرض الضوابط على تصدير الصواريخ الجوية المحمولة يدويا والاتفاقية الأمريكية المشتركة لمكافحة التصنيع والاتجار غير المشروع في الأسلحة النارية والذخيرة والمتفجرات والمواد الأخرى ذات الصلة.

واند تلاحظ بارتياح الجهود المستمرة التي تبذلها المنظمات الدولية والإقليمية الأخرى لإعداد رد أكثر شمولاً واتساقاً لمواجهة الأخطار التي تهدد الطيران المدني من جراء أسلحة المانبادز.

وإن تقرر بأن الأخطار الخاصة التي تمثلها أسلحة المانبادز تتطلب من الدول نهجا شاملا وسياسات مسؤولة.

- ١- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على اتخاذ التدابير اللازمة لتطبيق ضوابط صارمة وفعالة على استيراد أسلحة المانبادز وتصديرها ونقلها أو إعادة نقلها وإدارة المخزونات منها وعلى التدريب عليها والتكنولوجيات ذات الصلة بها بالإضافة الى الحد من نقل قدرات إنتاج أسلحة المانبادز.
- ٢- **تدعو** جميع الدول المتعاقدة الى التعاون على المستويات الدولية والإقليمية وشبه الإقليمية بغية تعزيز وتنسيق الجهود الدولية الرامية الى تنفيذ تدابير المكافحة التي يتم اختيارها بعناية حسب فاعليتها وتكلفتها، والتصدي للأخطار التي تمثلها أسلحة المانبادز.
- ٣- **تدعو** جميع الدول المتعاقدة الى أن تبادر بأسرع ما يمكن الى اتخاذ التدابير اللازمة لتدمير أسلحة المانبادز غير المصرح بها والموجودة في أراضيها.
- ٤- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على تنفيذ "الصك الدولي لتمكين الدول من التعرف على الأسلحة الصغيرة والأسلحة الخفيفة غير المشروعة وتعقبها في الوقت المناسب وبطريقة يعول عليها" كما هو مذكور في قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة ٦١/٦٦ بشأن "الاتجار غير المشروع بالأسلحة الصغيرة والأسلحة الخفيفة من جميع جوانبه".
- ٥- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على تطبيق المبادئ المحددة في الوثيقة الصادرة بعنوان عناصر فرض ضوابط اتفاق فاسنار على تصدير أسلحة المانبادز.
- ٦- **تكلف** المجلس بأن يطلب من الأمين العام أن يقوم بعملية رصد مستمرة للخطر الذي تمثله أسلحة المانبادز على الطيران المدني والاستمرار في إعداد الأساليب المناسبة لمكافحة هذا الخطر وأن يطلب بصورة دورية من الدول المتعاقدة إبلاغ المنظمة بشأن حالة تنفيذ هذا القرار والإجراءات المتخذة للاستجابة الى أحكامه.
- ٧- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٥-١١.

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

ان الجمعية العمومية:

إن تقرر بأهمية اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها في منع الأفعال غير المشروعة ضد الطيران المدني.

وإن تدرك الاقتراح الحالي المقدم من اللجنة الفنية الدولية للمتفجرات بتعديل الملحق الفني للاتفاقية بغرض زيادة أدنى نسبة تركيز لمادة الكشف DMNB من ٠,١ في المائة الى ١ في المائة بالكتلة.

وإن تضع في اعتبارها الرغبة في الإبقاء على طريقة موحدة لنظام كشف المتفجرات، لا سيما بعد تعديل الملحق الفني.

وإن تأخذ علما بتوصية اللجنة القانونية التي وافق عليها المجلس بضرورة تطبيق المادة الرابعة من هذه الاتفاقية، مع ادخال التعديلات اللازمة، بما يساير التطورات، على المتفجرات البلاستيكية التي أصبحت غير مميزة بسبب تعديل الملحق الفني.

تحث الدول المتعاقدة لدى الايكاو الأطراف في هذه الاتفاقية على تطبيق المادة الرابعة من هذه الاتفاقية في علاقاتها المتبادلة، وذلك على النحو التالي:

- ١- أن المتفجرات التي استوفت في وقت التصنيع المواصفات الواردة في الجزء الثاني من الملحق الفني، ولكنها لم تعد مستوفية للمواصفات الواردة في هذا الجزء الثاني نتيجة للتعديل الوارد أعلاه على الملحق الفني، ألا وهو زيادة أدنى نسبة تركيز

لمادة DMNB الكاشفة من ٠.١ في المائة الى ١ في المائة بالكتلة، يجب أن تخضع لأحكام الفقرتين ٢ و ٣ من المادة الرابعة اعتباراً من وقت سريان مفعول هذا التعديل.

٢- بناء على ذلك عندما يسري هذا التعديل على الجزء الثاني من الملحق الفني، يجب على كل دولة طرف لم تعترض صراحة على هذا التعديل أن تتخذ التدابير اللازمة لتضمن ما يلي:

(أ) أن جميع المخزونات من المتفجرات المذكورة في الفقرة السابقة والموجودة في اقليمها قد تم اتلافها أو استهلاكها لأغراض لا تتنافى مع أهداف هذه الاتفاقية، أو قد تم تمييزها أو ابطال مفعولها بصفة مستديمة في غضون ثلاث سنوات من تاريخ سريان مفعول هذا التعديل، ما لم تكن هذه المتفجرات في حوزة السلطات التي تؤدي مهام عسكرية أو شرطية.

(ب) أن جميع المخزونات من المتفجرات المذكورة في الفقرة الفرعية (أ)، والموجودة لدى السلطات التي تؤدي مهام عسكرية أو شرطية، والتي لا تشكل جزءاً لا يتجزأ من آلات عسكرية مصرح بها حسب الأصول قد تم اتلافها أو استهلاكها لأغراض لا تتنافى مع أهداف هذه الاتفاقية، أو قد تم تمييزها أو ابطال مفعولها بصفة دائمة في غضون ١٥ سنة من تاريخ سريان مفعول هذا التعديل.

٣- تطبق الفقرة السابقة على أي دولة طرف تسحب اعتراضها على هذا التعديل، ويبدأ هذا التطبيق اعتباراً من التاريخ الذي تعرب فيه عن موافقتها على الالتزام.

٤- تطبق الفقرات المذكورة أعلاه، مع ادخال التعديلات اللازمة، على أي تعديل لاحق يدخل على الملحق الفني ما لم تقم أي دولة متعاقدة باخطار جميع الدول المتعاقدة الأخرى والمجلس بأنها لا توافق على هذا التطبيق. وينبغي أن يتم هذا الاخطار في غضون فترة التسعين يوماً المذكورة في الفقرة ٣ من المادة السابعة من الاتفاقية.

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

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

القرار ٣٥-١: الأعمال الارهابية وتدمير طائرتين مدنيتين روسيتين نتج عنهما مصرع ٩٠ شخصاً: الركاب وأعضاء الطاقم

الباب الثامن — الشؤون التنظيمية والموظفون

الشؤون التنظيمية

القرار ٣١-٢: تحسين انتاجية منظمة الطيران المدني الدولي

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

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

القرار ٢٢-٧: لائحة وحدة التفتيش المشتركة

السياسة العامة للموظفين

القرار ١-٥١: السياسة العامة للموظفين

لما كانت الجمعية العمومية قد استعرضت الاجراءات التي اتخذها المجلس المؤقت في وضع وتطوير السياسات والقواعد التنظيمية التي تحكم شروط الخدمة لموظفي المنظمة المؤقتة.

ولما كان من الضروري أن يحدد المجلس شروط الخدمة لموظفي المنظمة الدائمة.

ولما كانت الجمعية العمومية تلاحظ أن المنظمة المؤقتة لم تتمكن من تحقيق القدر المرغوب فيه من دولية التعيينات في الأمانة العامة.

لذلك، فإن الجمعية العمومية:

- ١- تؤيد من ناحية المبدأ السياسات والقواعد التنظيمية الخاصة بالموظفين التي وضعها المجلس المؤقت وتؤيد استمرار العمل بها الى حين تغييرها بقرار من المجلس.
- ٢- تصدر تعليماتها بوضع سياسة دائمة وقواعد تنظيمية تحكم الخدمة في المنظمة وذلك استنادا للقواعد التنظيمية المؤقتة، مع اقامة الاعتبار بصفة خاصة للتوصيات الواردة في تقرير اللجنة الخامسة حول هذا الموضوع (Doc 4383, AI-AD/29).
- ٣- وتكلف المجلس بوضع الاجراءات التي يمكن على أساسها قيام الدول المتعاقدة باعارة الأشخاص المؤهلين تأهيلا خاصا للخدمة في الأمانة العامة، كلما حققت تلك السياسة المصلحة العليا للمنظمة.

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

بالإشارة إلى أحكام قرار الجمعية العامة ٢٤١/٥١ بعنوان "تعزيز منظومة الأمم المتحدة"، الذي اعتمده 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 يوسع 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 و٩/٦/٢٠٠٦، أن يعين الأمين العام لمدة عمل محددة من ثلاث إلى أربع سنوات، وأن الأمين العام لا يعين لمدة تالفة إذا كان قد عمل لمدتين؛

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

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

وإقراراً منها بأنه من المستصوب والملائم تحديد الحد الأقصى لمدد العمل في مناصبي الأمين العام ورئيس المجلس، حيث أن تحديد هذا الحد الأقصى سيعطي شاغلي هذين المنصبين مدة زمنية معقولة لبلوغ الأهداف التي وضعها المجلس قبل شغلها المنصبين، ويساعد أيضاً على ضمان 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 مناصبي رئيس المجلس والأمين العام أو كليهما؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحيط علماً بقرار المجلس بوضع حد أقصى لا يتجاوز مدتي عمل لمنصب الأمين العام، فترة كل مدة منهما ثلاث سنوات.
- ٢- تحث الدول الأعضاء على ألا ترشح، وتطلب من المجلس ألا يقبل لمنصب رئيس المجلس، أي شخص كان عند حلول تاريخ بدء العمل قد قضى مدتين كاملتين في منصب الرئيس.
- ٣- تحث الدول الأعضاء على ألا ترشح، وتطلب من المجلس ألا يقبل الترشيح لمنصب رئيس المجلس ولا لمنصب الأمين العام، أي شخص يكون عند حلول تاريخ انتهاء مدة العمل قد قضى في المجموع أكثر من مدتين كاملتين في كلا المنصبين مجتمعين.
- ٤- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٦-٢٨.

القرار ٢١-١٢: لجنة الخدمة المدنية الدولية

القرار ٢-٢٧: امتيازات وحصانات الايكاو

التوظيف والملاك الوظيفي

القرار ٤-٣١: توزيع الجنسيات في الأمانة العامة

بما أنه يجوز للجمعية العمومية، وفقا للمادة ٥٨ من الاتفاقية، أن تضع القواعد التي تحكم قيام المجلس بتحديد طريقة تعيين الأمين العام وغيره من موظفي المنظمة وطريقة انهاء خدماتهم.

ولما كانت المبادئ الواردة في لائحة الخدمة بالايكاو (الجزء الأول - السياسة العامة، ألف - سياسة تدبير الموظفين) تتضمن حكما يقضي بأن التوظيف يجب أن يقوم على أوسع قاعدة جغرافية ممكنة، وأن يتجه نحو تحقيق توزيع متوازن، الى الحد الممكن عمليا، بين مواطني الدول المتعاقدة في جميع أقسام الأمانة العامة.

ولما كان واضحا من تقرير المجلس الى هذه الجمعية العمومية (Doc 6980, A4-AD/1) أنه لم يتييسر تحقيق التنفيذ الكامل لهذه المبادئ حتى الوقت الحاضر وأن الموظفين المعيّنين دوليا ينتمون، بنسبة كبيرة، الى مجموعة من الدول تنتمي الى نفس الأصل التاريخي والسياسي، والتي تستعمل لغة واحدة مشتركة.

فإن الجمعية العمومية تكلف المجلس:

دون مساس بالكفاءة اللازمة، أو بالمسؤولية الصريحة التي تعود الى الأمين العام، بأن يتخذ اجراءات ملائمة لكفالة وجود توزيع متوازن بين مواطني الدول المتعاقدة في موظفي المنظمة.

القرار ١٤-٦: احترام مبدأ التوزيع الجغرافي العادل في وظائف الأمانة العامة للايكاو وفي مكاتبها الإقليمية

لما كانت المادة ٥٨ من اتفاقية شيكاغو تقضي بأن يقوم المجلس، مع مراعاة أية قواعد تضعها الجمعية العمومية، بتحديد طريقة تعيين موظفي المنظمة.

ولما كان المجلس يدرس حاليا الهيكل التنظيمي للمنظمة وسياسة التوظيف وشروط الخدمة فيها.

ولما كان العبء الرئيسي في توجيه عمل الأمانة للايكاو واداراتها قد تحمله حتى الآن موظفون معينون من الدول المتعاقدة الأكثر تقدما.

وبما أن الدول المتعاقدة الأقل تقدما قد يتوفر فيها قريبا موظفون بأعداد متزايدة يتمتعون بالخبرة المناسبة للتعيين في الوظائف على جميع المستويات.

ولما كان من المرغوب فيه الى أقصى حد أن يشارك في عمل الأمانة العامة للايكاو موظفون من أكبر عدد ممكن من هذه الدول.

فإن الجمعية العمومية تقر:

- ١- أن يعطى وزن لمبدأ التوزيع الجغرافي العادل مع كل العوامل الأخرى ذات الصلة عند تعيين موظفين جدد أو تجديد عقود الموظفين الحاليين.
- ٢- باستثناء فئتي الخدمات العامة وخدمات اللغات، أن يتبع المجلس سياسة للتوظيف من شأنها أن تعطي نسبة أكبر للعقود قصيرة الأجل التي لا تزيد على ثلاث سنوات عند أول تعيين مع امكانية تمديد الخدمة من وقت لآخر لفترات أخرى لا تتعدى ثلاث سنوات في كل حالة من حالات التمديد هذه.
- ٣- في الحالات التي يكون من المرغوب توظيف شخص من الخدمة الحكومية لدولة متعاقدة، على الأمين العام أن يتخذ كل الخطوات العملية للحصول على موافقة تلك الدولة وتعاونها، وإذا كان ذلك ملائماً للحصول على رأيها بشأن مدي ملاءمة الشخص للمنصب المعني.

القرار ٢٤-٢٠: الالتزام بتنفيذ مبدأ التمثيل الجغرافي العادل في وظائف أمانة الايكاو وتطبيقه

- عملاً بما يتفق وقرار الجمعية العمومية ١٤-٦، وعلى الأخص البند ٢ منه، بشأن مبدأ التمثيل الجغرافي العادل في وظائف أمانة الايكاو.
- وآخذاً في الاعتبار** أنه من المرغوب فيه جداً الالتزام بهذا المبدأ مع غيره من المعايير في تعيين العاملين وفي تجديد عقود الموظفين.
- واعتراضاً** برغبة الدول المتعاقدة في الحصول على تفاهم وتعاون أفضل لتعزيز الطابع الدولي للمنظمة.
- وأنه تؤكد** مجدداً الاهتمام العام للدول المتعاقدة بالحفاظ على مستوي عال من الكفاءة والدرابة الفنية.

تقرر الجمعية العمومية:

- ١- أن يقوم المجلس على وجه الاستعجال بما يلي:
 - (أ) أن يتخذ التدابير لتحقيق توزيع جغرافي لمناصب أمانة الايكاو يكون أقرب الى العدالة حتى تمكن مناطق العالم المختلفة من التمثيل الوافي بقدر الامكان.
 - (ب) أن يضع سياسات للتوظيف، مثل السياسات المتعلقة بالاختيار والترقية وتجديد العقود، ومدة العقود، ومد الخدمة وانهاء التعيين والشؤون التابعة لذلك كله، بحيث يتحقق مبدأ التمثيل المتوازن بين رعايا كل الدول المتعاقدة في المناطق.
 - (ج) أن يستعرض الأسلوب المعمول به حالياً في التعيينات والترقيات وأن يقرر مبادئ وسياسات وطرائق تحكم التعيين وانهاء التعيين والترقية ومد الخدمة وتجديد العقود ومدة العقود بالنسبة للمناصب الرئيسية في الأمانة.
 - (د) أن يتخذ تدابير جديدة لتطبيق السياسات والطرائق والاجراءات التي توضع وفقاً للفقرات (أ) و (ب) و (ج) أعلاه تطبيقاً فعالاً في التوقيت المناسب.
 - (هـ) أن يقدم الى الجمعية العمومية في دورة ١٩٨٦ تقريراً عن التدابير المتخذة لتنفيذ هذا القرار على أساس تقرير مرحلي سنوي يقدمه الأمين العام الى المجلس.

٢- وتدعو الدول المتعاقدة الى تشجيع المرشحين المؤهلين الى تقديم طلبات لشغل الوظائف الشاغرة في الفئة التخصصية.

القرار ٣٦-٢٧: المساواة بين الجنسين

إِنَّ الْجَمْعِيَّةَ الْعُمُومِيَّةَ:

إِنَّ تَذَكْرَ بمختلف إعلانات واتفاقيات الأمم المتحدة التي تطالب الدول بالقضاء على التمييز ضد المرأة وتدعو، ضمن جملة أمور، الى تقدم المرأة في جميع المجالات وتطالب الدول على وجه الخصوص بأن تكفل مشاركة المرأة في صياغة السياسات الحكومية وتنفيذها وشغل المناصب العامة وأداء جميع الوظائف العامة على جميع المستويات الحكومية.

إِنَّ تَذَكْرَ بأن الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية قد قامت بما يلي ضمن جملة أمور:

(أ) أحاطت علما بأن المجلس سيواصل رصد الخطوات المتخذة لتنفيذ الأهداف وخطة العمل المرتبطة بتوظيف النساء ووضع المرأة في الايكاو.

(ب) أحاطت علما بأن الأمين العام للأمم المتحدة قد حث المنظمات والوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة، مثل الايكاو، على وضع البرامج من أجل الوصول الى النسبة المثالية وقدرها ٥٠ في المائة لتمثيل الإناث في منظومة الأمم المتحدة.

(ج) كلفت الأمين العام بإعداد برنامج عمل ايجابي على غرار البرنامج الخاص بالتمثيل الجغرافي العادل.

(د) كلفت المجلس بأن يعدل القاعدة ٤-١ من قانون الخدمة في الايكاو ليبين برنامج العمل الايجابي الذي تدعو الحاجة اليه بإلحاح حسبما طلب أمين عام الأمم المتحدة.

(هـ) كلفت الأمين العام بأن يدرس بعناية ويضع السياسات المواتية للأسر في سياق الأمانة العامة للايكاو.

وإِنَّ تَحْيِطَ علما بالإجراءات التي اتخذها الأمين العام بالفعل وفقا لهذه التوجيهات، وخصوصا تعديل القاعدة ٤-١ من قانون الخدمة ليبين أنه ينبغي أيضا تأمين "التمثيل المتساوي للجنسين" عند النظر في تعيين الموظفين وترقيتهم، وأنه قد تم تعيين نساء في هيئات استشارية.

وإِنَّ تَحْيِطَ علما بتعيين امرأة في منصب مدير إقليمي لأول مرة في سنة ٢٠٠٦.

وإِنَّ تَحْيِطَ علما بتعيين ثلاث نساء في مناصب بدرجة مدير في المقر في سنة ٢٠٠٧، مما أدى إلى زيادة مستوى تمثيل النساء على مستوى المناصب بدرجة مدير من صفر٪ إلى ٦٠٪.

وإِنَّ تَحْيِطَ علما بأن عدد النساء اللاتي تم تعيينهن في مناصب فنية قد ارتفع من ٢ إلى ٦ بين ٢٠٠٤/١٢/٣١ و ٢٠٠٦/١٢/٣١، بما يمثل زيادة من ٢٢٪ إلى ٣٥٪ في مجموع التعيينات المنفذة.

وإِنَّ تَحْيِطَ علما بأنه في سنة ٢٠٠٦ أنشأ الأمين العام هيئة استشارية بشأن المساواة والإنصاف بين الجنسين، وأنه في يناير ٢٠٠٧ قدمت هذه الهيئة الاستشارية إطار السياسة المتعلقة بالمساواة بين الجنسين وتعميم هذه السياسة، والتي شملت عددا من التوصيات الموجهة إلى الأمين العام.

وإِنَّ تَحْيِطَ علما بأنه قد تم الاتصال بجميع الدول المتعاقدة طلبا لتعاونها في تحديد النساء المؤهلات، وتشجيعهن على التقدم بطلبات لشغل الوظائف في أمانة الايكاو.

بناء عليه:

(١) **تقرر ما يلي:**

(أ) أن يواصل المجلس رصد ودعم الخطوات المتخذة بالعلاقة الى تحسين المساواة بين الجنسين في الايكاو ويُشجع أيضا على أن يدعم اقتراحات الأمين العام المقدمة عملا بتوصيات الهيئة الاستشارية المعنية بالمساواة والإنصاف بين الجنسين.

(ب) أن تواصل الايكاو بذل كل الجهود من أجل تحقيق المساواة والإنصاف بين الجنسين مع الامتثال الكامل لمبدأ التمثيل الجغرافي العادل، مع مراعاة أن الأمين العام لمنظمة الأمم المتحدة قد حث المنظمات الدولية والوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة، مثل الايكاو، على وضع برامج من أجل تحقيق هدف التوازن التام بين الجنسين على جميع المستويات.

(ج) أن يواصل المجلس والأمين العام جهودهما لإحراز التقدم في الأعمال بشأن برنامج العمل الايجابي الذي يجب أن تعاد تسميته ليصبح "برنامج المساواة بين الجنسين" مع مراعاة التطورات المستمرة في الأمم المتحدة وخاصة فيما يتعلق بتعميم المساواة بين الجنسين.

(د) الاستمرار في تطوير السياسات المواتية للأسر الجاري وضعها وذلك ضمن سياق الأمانة العامة للايكاو.

(٢) **تؤكد من جديد** التزامها القوي بالمساواة بين الجنسين والإنصاف بين الجنسين، تمشيا مع أهداف وغايات كل من الأمم المتحدة والجمعية العمومية للايكاو ومجلس الايكاو، وتطلب إلى المجلس أن يرفع تقريراً إلى الدورة القادمة للجمعية العمومية عن التطورات في هذا الخصوص.

(٣) **تشجع** الدول على تعيين نساء كممثلات لها في الجمعية العمومية والمجلس والاجتماعات أو الهيئات الأخرى في المنظمة.

القرار ٣٨-١٢، المرفق (م): موظفو الأمانة العامة الفنيون في المقر الرئيسي
وفي المكاتب الإقليمية

القرار ١-٥١، الفقرة ٣: الاعارة

التعيينات والترقيات

القرار ١-٨: التعيينات والترقيات في الايكاو

لما كانت المادة ٥٨ من اتفاقية الطيران المدني الدولي تقضي بأن يقوم المجلس، مع مراعاة أية قواعد تضعها الجمعية العمومية للايكاو ومع مراعاة أحكام الاتفاقية، بتحديد طريقة التعيين وإنهاء الخدمة، والتدريب والمرتببات والعلاوات، وشروط الخدمة للأمين العام وموظفي الايكاو الآخرين، وأنه يجوز له استخدام أو الاستعانة بمواطني أية دولة متعاقدة.

ولما كانت هذه الجمعية العمومية ترى أنه من المرغوب فيه تعريف طريقة تعيين وترقية موظفي الايكاو بشكل أكثر تحديداً.

ولما كانت الاجراءات التي اعتمدها المجلس المؤقت للبيكاو تحظى بقبول الجمعية العمومية، تلك الاجراءات التي تقضي بإنشاء مجالس للتعيينات والترقيات لاستعراض مؤهلات المرشحين وتقديم المشورة بشأن التعيينات والترقيات.

لذلك، فإن الجمعية العمومية تقرر:

- (أ) أن يجري الأمين العام تعيينات وترقيات موظفي هيئة العاملين بالمنظمة، باستثناء منصب الأمين العام نفسه، وذلك بعد النظر في مشورة مجالس التعيينات والترقيات، التي يقوم المجلس بإنشائها لهذا الغرض وتتألف من أعضاء الأمانة العامة الذين يحددهم المجلس، وتعمل وفقا للقواعد والاجراءات التي يضعها المجلس.
- (ب) أن التعيينات والترقيات في المناصب العليا التي يحددها المجلس تخضع لموافقة رئيس المجلس.

مسائل متنوعة

القرار ٣-٩: صندوق ادخار العاملين وخطة المعاشات

ان الجمعية العمومية الثالثة:

- ٥- تقرر تفويض المجلس سلطة الأعضاء في لجنة المعاشات لموظفي الايكاو، وذلك بالنيابة عن الجمعية العمومية، عملا بالمادة ٢١ من القواعد التنظيمية لصندوق المعاشات التقاعدية لموظفي الأمم المتحدة، وتحديد عدد أعضاء تلك اللجنة.

القرار ١-١٤، الفقرة ٥: برنامج التعريف بالايكاو

الباب التاسع — اللغات والخدمات الادارية

اللغات

القرار ٣٧-٢٥: سياسة الايكاو بشأن خدمات اللغات

لما كان تُوفّر مستويات ملائمة من الخدمة بلغات عمل الايكاو وفقاً للقرارات والمقررات ذات الصلة التي أصدرتها الجمعية العمومية أمراً مهماً للغاية لنشر وثائق المنظمة على نطاق العالم، ولاسيما نشر القواعد والتوصيات الدولية، وكذلك لحسن سير أعمال المنظمة وهيئاتها الدائمة.

ولما كان من الضروري الحفاظ على المساواة بين جميع لغات عمل المنظمة وعلى نوعية الخدمة التي تقدم بهذه اللغات.

ولما كان من المهم جداً توفير فهم موحد ومتسق لمطبوعات الايكاو من قبل جميع الدول المتعاقدة بجميع لغات عمل المنظمة، ويهدف الحفاظ على سلامة وأمن الطيران المدني الدولي وتقليل أثر الطيران على البيئة إلى الحد الأدنى.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تعيد التأكيد** على أنّ تعدد اللغات هو أحد المبادئ الأساسية لبلوغ أهداف الايكاو بصفتها وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة.
- ٢- **تعيد التأكيد** على قراراتها السابقة بشأن تعزيز لغات عمل المنظمة.
- ٣- **تقرر** بأنّ خدمات اللغات هي جزء لا يتجزأ من أيّ برنامج من برامج الايكاو.
- ٤- **تقرر** أن المساواة بين جميع لغات عمل المنظمة ونوعية الخدمة التي تقدم بهذه اللغات يشكلان الهدف المستمر للمنظمة.
- ٥- **تقرر** أن العمل بأي لغة جديدة ينبغي ألا يؤثر في نوعية الخدمة التي تقدم بلغات العمل الأخرى في المنظمة.
- ٦- **تقرر** أن يواصل المجلس رصد خدمات اللغات الذي سيكون خاضعاً للاستعراض.
- ٧- **تطلب** من الأمين العام أن يضع ويطبّق نظاماً لإدارة النوعية في مجال خدمات اللغات.
- ٨- **تطلب** من الأمين العام للايكاو الالتزام بأفضل الممارسات المتبعة في الأمم المتحدة بشأن خدمات اللغات، بما في ذلك تعيين موظفين مؤقتين في أوقات الذروة وتحديد مستوى الاستعانة بالمصادر الخارجية في مجالي الترجمة التحريرية والشفوية.
- ٩- **يطلب** من المجلس النظر في ضرورة تعديل الوثيقة Doc 7231/11 بعنوان "لوائح مطبوعات الايكاو" لإتاحة نشر مطبوعات الايكاو بجميع لغات عمل المنظمة.

١٠- **تدعو** الدول الأعضاء التي تمثل لغات عمل الايكاو، إذا ما رغبت في ذلك، إلى دعم المنظمة من خلال إقامة مراكز معترف بها رسمياً لترجمة مطبوعات الايكاو ومن خلال إعارة الموظفين الكفوئين إلى أمانة الايكاو، بما في ذلك المكاتب الإقليمية، وذلك بهدف خفض الأعمال المتأخرة في الترجمة والدعم في المناسبات الخاصة.

١١- **تعلم** أن هذا القرار يحل محلّ قرار الجمعية العمومية A31-17.

القرار ٢٢-٣٠: استعراض جميع جوانب خدمات اللغات

ان الجمعية العمومية:

أن تنظر بعين الاعتبار للحاجة الى الحفاظ على فاعلية الايكاو في كل الأمور التي تخص الطيران المدني الدولي.

وأن تأخذ علماً بالتعليقات التي أدلى بها في اللجنة التنفيذية التي أشارت الى نتائج تقرير وحدة التفتيش المشتركة رقم JIU/REP/77/5 بتاريخ يوليو ١٩٧٧ بخصوص ارتفاع نفقات خدمات اللغات، والعبء المتزايد لخدمات اللغات على موازنات الايكاو.

توصي المجلس بما يلي:

- ١- أن يستمر في استعراض جميع جوانب خدمات اللغات في الايكاو.
- ٢- أن يبحث بالتشاور مع الدول في الوسائل التي يمكن من خلالها تخفيف عبء تكلفة الخدمات اللغوية المتزايد على موازنة الايكاو، وأن يقدم مقترحات بشأنها.

القرار ٢٢-٢٩: استعمال اللغات في لجنة الملاحة الجوية

ان الجمعية العمومية:

لما كانت قد طلبت من المجلس، في دورتها الحادية والعشرين أن يدرس الجوانب المالية لخدمات اللغات في الايكاو، ولا سيما ادخال لغات عمل اضافية في المنظمة.

ولما كان المجلس قد بحث هذه المسألة في دوراته ٨٣ و ٨٤ و ٩٠، وأنه قد قدم في ورقة العمل رقم ١٧ دراسة وافية جدا لاستعمال اللغات في الايكاو وفي الأمم المتحدة ووكالاتها المتخصصة، وللاثار الوظيفية والمالية لتعدد اللغات.

وبما أن المجلس وفقا للمادة ٢٣ من النظام الأساسي للجنة الملاحة الجوية يختص بتحديد اللغات التي " تجرى بها مناقشات اللجنة وتعد بها وثائقها".

ولما كانت الترجمة الفورية بلغات المنظمة الأربع تقدم لمناقشات لجنة الملاحة الجوية، بينما تعد وثائق اللجنة وتوزع بلغة واحدة فقط من اللغات الأربع وهي الانجليزية.

وبما أن المادتين ٦٤ و ٦٥ من النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية للايكاو تقضيان باعداد وتوزيع الوثائق التحضيرية للجمعية العمومية فضلا عن توصياتها وقراراتها ومقرراتها باللغات الانجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية وبأن "الكلمات الملقاة بأي من اللغات الأربع يجب أن تترجم شفويا الى اللغات الثلاث الأخرى"، وأن نفس الشيء ينطبق على المجلس وفقا للمادتين ٥٦ و ٥٧ من

نظامه الداخلي، وأن المجلس قد قرر كذلك، تطبيقاً للمادة ٣٨ من النظام الداخلي للجانة الدائمة، وأن تعد وثائق اللجنة القانونية وتوزع بنفس اللغات الأربع وفقاً للمادة ٤٤ من النظام الداخلي لتلك اللجنة.

وبما أن اللغات الرسمية ولغات العمل للجمعية العامة للأمم المتحدة تستعمل كذلك، وفقاً للمادة ٥١ من النظام الداخلي الأساسي للجمعية العامة، في لجانها ولجانها الفرعية، وأن هذه المادة يشار إليها دوماً في القواعد الاجرائية للمؤتمرات التي تعقد تحت رعاية الأمم المتحدة.

ولما كانت هذه المادة تطبق في جميع الوكالات المتخصصة وأنه يتضح من المرفق جيم لورقة العمل رقم ١٧ أن عدم ترجمة الوثائق الخاصة بلجنة الملاحه الجوية هو الاستثناء الوحيد في أسرة الأمم المتحدة.

ولما كان ذلك الأسلوب ينطوي على ضرر ليس لأعضاء اللجنة فحسب بل أيضاً للادارات الوطنية التي تهتم بأعمالها، وأن تعديل هذا الوضع سيمكن الدول من الاشتراك بشكل أكثر فاعلية في الأنشطة الأساسية للايكاو.

ولما كان من الضروري والعمل على ما يبدو اجراء مثل هذا التعديل مع الحفاظ على وضع مالي متوازن في الايكاو، والابقاء على النفقات اللازمة لتنفيذه داخل حدود معقولة.

ولما كان من الجوهرى، تبعا لذلك، النص على توفير الترتيبات لتنفيذ هذا التعديل على نحو تدريجي.

١- **تقرر** مبدأ اعداد وتوزيع أوراق عمل لجنة الملاحه الجوية بلغات عمل المنظمة الأربع.

٢- **تكلف** المجلس، وفقاً لمسؤولياته بموجب المادة ٢٣ من النظام الداخلي للجنة الملاحه الجوية، أن يرصد التطبيق التدريجي لهذا القرار، مع بذل كل الجهود للحفاظ على كفاءة عمل اللجنة وزيادة هذه الكفاءة اذا أمكن ذلك.

القرار ١٦-١٦: النص الفرنسي والنص الاسباني للاتفاقية

القرار ٢٢-٢: تعديل بشأن النص الروسي المعتمد للاتفاقية

المقرر ٢١: الاستعمال المحدود للغة العربية

(انظر الوثيقة Doc 9113, A21-EX، الصفحة ٥٢، الفقرة ٤٤:٥)

المقرر ٢٣: استعمال اللغة العربية في دورات الجمعية العمومية

(انظر الوثيقة Doc 9311, A23-EX, Vol.1، الصفحة ١٨، الفقرة ٧:٢٩)

المقرر ٢٦: التوسع في خدمات اللغة العربية في الايكاو

(انظر الوثيقة Doc 9489, A26-EX، الصفحة ٢٥، الفقرة ٧:٤٠)

القرار ٢٩-٢١: تعزيز استخدام اللغة العربية في المنظمة

ان الجمعية العمومية:

أن تُذكر بالقرارات المتخذة في دوراتها الحادية والعشرين والرابعة والعشرين والسادسة والعشرين والسابعة والعشرين بخصوص اعتماد اللغة العربية والتوسع في استخدامها في المنظمة.

وأن تلاحظ أن عددا من الدول العربية قدم تبرعات لتعزيز استخدام اللغة العربية في المنظمة.

وأن تلاحظ رغبة الدول الناطقة باللغة العربية والدول المهتمة بها في توسيع استخدام هذه اللغة ليشمل جميع نشاطات المنظمة بما فيها المجلس.

١- *تطلب* من المجلس والأمين العام اتخاذ الاجراءات اللازمة لتعزيز الاستخدام المطرد للغة العربية في خدمات الترجمة الفورية والتحريرية ابتداء من ١ يناير ١٩٩٣، بما فيه المجلس.

٢- *تطلب* من المجلس المتابعة الحثيثة لتلك الاجراءات بهدف تحقيق استخدام اللغة العربية في المنظمة أسوة باللغات الأخرى في المنظمة على أن يتم تحقيق هذا الهدف بنهاية عام ١٩٩٨.

٣- *تطلب* الى المجلس أن يرفع تقريرا عن مدى التقدم المحرز في تنفيذ هذا القرار الى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية.

المقرر ٢٢: ادخال اللغة الصينية في الإيكاو

(انظر الوثيقة Doc 9210, A22-EX، الصفحة ٥١، الفقرتان ١:١٧ و ٢:١٧)

القرار ٣١-١٦: تعزيز استخدام اللغة الصينية في المنظمة

ان الجمعية العمومية:

أن تشير الى ما قرره في دورتها الثانية والعشرين، والى ما قرره المجلس في دورته ١٤٠، بشأن اعتماد اللغة الصينية والتوسع في استخدامها في المنظمة.

وأن تلاحظ أن استخدام اللغة الصينية لم يتجاوز أعمال الترجمة الفورية في دورات الجمعية العمومية والمجلس.

وأن تحيط علما بأن جمهورية الصين الشعبية قد قدمت تبرعات لتعزيز استخدام اللغة الصينية في المنظمة.

وأن تحيط علما بأهمية التوسع في استخدام اللغة الصينية لتشمل جميع نشاطات المنظمة.

١- *تطلب* الى المجلس والأمين العام اتخاذ التدابير اللازمة في أقرب وقت ممكن لتكثيف استخدام اللغة الصينية في خدمات الترجمة الفورية والتحريرية بطريقة اطرادية.

٢- *تطلب* الى المجلس متابعة هذه التدابير عن كثب بهدف تحقيق استخدام اللغة الصينية في المنظمة على قدم المساواة مع اللغات الأخرى في المنظمة بحلول نهاية عام ٢٠٠١ في حدود موارد المنظمة.

٣- **تطلب** الى الأمين العام أن يعد النص الصيني الرسمي لاتفاقية شيكاغو لاعتماده في مؤتمر دولي يجتمع ابان انعقاد الدورة المقبلة للجمعية العمومية.

٤- **تطلب** الى المجلس أن يقدم تقريراً مرحلياً عن تنفيذ هذا القرار الى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية.

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

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

الخدمات الادارية

القرار ٣١-١: الشعار الرسمي والختم الرسمي للايكاو

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

القرار ١-٥٤: مطبوعات الايكاو

لما كان من الضروري لتحقيق أهداف المنظمة أن تتاح للدول المتعاقدة في شكل مطبوعات مناسبة نتائج أعمال المنظمة ومعلومات عن أنشطتها.

ولما كانت الجمعية العمومية تهتم، فيما يتعلق بهذه المطبوعات، بخفض التأخير في الانتاج والتوزيع وتفاذي ازدواج المحتويات، وخفض النفقات الى الحد الأدنى.

لذلك، فإن الجمعية العمومية تقرر:

١- أن تكون سياسة المنظمة اصدار نشرة شهرية، ومحاضر المناقشات والقواعد القياسية، ومراجع فنية ومعاجم متعددة اللغات وغيرها من المطبوعات التي يقرر المجلس، بناء على توصيات لجنة المطبوعات، أنها ضرورية لتحقيق أهداف المنظمة، وذلك في حدود الاعتمادات المالية للسنة المالية.

٢- أن يضع المجلس القواعد التنظيمية التي تحكم كل مراحل اعداد وتوزيع المطبوعات، ويجب أن تحدد هذه القواعد العلاقات بين لجان المجلس الدائمة وسلطة المطبوعات المركزية في الأمانة العامة التي تتولى المسؤولية الكاملة عن تنسيق برنامج المطبوعات من كافة جوانبه.

٣- أن يقدم الأمين العام الى المجلس توصيات ليسترشدها في وضع هذه القواعد التنظيمية، مع الإشارة بوجه خاص الى شكل المطبوعات وأسلوب الطباعة وحجم المطبوعات وطريقة انتاجها، مع اقامة الاعتبار الواجب لاحتياجات المنتفعين بها، والوفورات الكبيرة التي يمكن تحقيقها من خلال استعمال أسلوب "الافوست" في الطباعة، واقامة نظام دائم للطلب على هذه

المطبوعات مع الراغبين في شرائها لخفض العدد، ومزايا الانتاج المحلي لبعض المطبوعات في أماكن خارج كندا، واعداد وبيع فهرس شامل لمطبوعات الايكاو، وتحقيق التجانس في سياسة التسعير، وتعيين وكلاء في جميع أنحاء العالم لبيع مطبوعات الايكاو.

القرار ٢٤-٢١: اصدار الوثائق وتوزيعها

حيث أن الجمعية العمومية قد أبدت، وفقا للقرار ١-٥٤، منذ نشأة المنظمة اهتماما بالحد من التأخير في انتاج وتوزيع مطبوعات الايكاو ووثائقها.

وإذ تضع نصب عينيها الحاجة الى ممارسة الاقتصاد والتماس الكفاءة في أعمال المنظمة وفي توزيع الوثائق وإدارة الاجتماعات. وحيث أنه توجد قواعد واتفاقات في الايكاو بشأن لغات العمل.

وحيث أن من الأهمية القصوى الاعتراف بأن لغات العمل المتفق عليها هي، من حيث النشر والتوزيع، متساوية في الأهمية في جميع مجالات المنظمة وأوجه نشاطها.

وحيث أن الجمعية العمومية قد اتخذت بالفعل قرارات أخرى تنص على استخدام اللغات في لجنة الملاحه الجوية، اعترافا صريحا منها بمبدأ المساواة.

وحيث أنه يجب أن تتوفر لجميع الدول المتعاقدة فرص عادلة ومتكافئة للاطلاع على الوثائق التي تنتجها المنظمة في مختلف لغات العمل المتفق عليها.

فإن الجمعية العمومية:

١- تعتمد التوزيع المتزامن بجميع لغات عمل الايكاو كمبدأ يطبق على مطبوعات ووثائق المنظمة وفقا للشروط التي تقرها الجمعية العمومية والمجلس.

٢- تطلب الى المجلس:

أ) أن يطبق، بالتعاون الوثيق مع الأمين العام، المبدأ آنف الذكر الخاص بالتوزيع المتزامن في اللغات المتفق عليها، وأن يراقب عن كثب الامتثال لهذا المبدأ.

ب) أن يبلغ الدورات القادمة للجمعية العمومية بما يتم احرازه من تقدم فيما يتعلق بالتطبيق الفعال والكامل للمبدأ آنف الذكر.

٣- تدعو الدول المتعاقدة الى التعاون مع المنظمة في تحقيق أهداف هذا القرار.

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

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

القرار ٣-٥: ارسال الوثائق الخاصة باجتماعات الايكاو

ان الجمعية العمومية الثالثة تقرر:

٢- أن يبقى المجلس الى الحد الممكن عمليا على أسلوبه الجاري الذي يتمثل في ارسال الوثائق* الرئيسية المساندة لجداول أعمال الاجتماعات قبل افتتاح الاجتماع بتسعين يوما على الأقل.

القرار ٣٨-١٢: البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة وممارساتها التي تخص

الملاحة الجوية

* الوثائق الرئيسية المساندة" تعنى دراسة الأمانة العامة للمشكلة بالاضافة الى أية مواد مناسبة ذات أهمية كافية بما يبرر اضافتها لدراسة الأمين العام. أما الوثائق التالية، مثل تعليقات الدول المتعاقدة على جدول الأعمال، فينبغي أن توزع في أقرب وقت ممكن.

الباب العاشر — الشؤون المالية

النظم المالية

القرار ٣٦-٣٥: تعديل النظام المالي

حيث أن المجلس قد وافق على إنشاء الصندوق الفرعي لإدراج الإيرادات لإضفاء المزيد من الزخم وكفالة استدامة الأنشطة المدرة للدخل، وفي الوقت نفسه لزيادة الشفافية والمساءلة في مجال العمليات؛

وحيث أن المجلس قد وافق على مبدأ الميزنة على أساس النتائج من أجل المواعمة بشكل أفضل بين الاحتياجات المالية للمنظمة والنتائج المخططة؛

وحيث أن المجلس قد وافق على اعتماد المعايير المحاسبية الدولية التي اعتمدها الأمم المتحدة ومجلس الرؤساء التنفيذيين المعني بالتنسيق في الأمم المتحدة وتطبيقها في ٢٠١٠/١/١ أو قبل ذلك من أجل تحسين نوعية التقارير المالية في منظومة الأمم المتحدة وزيادة قابليتها للمقارنة وتعزيز مصداقيتها؛

وحيث أن المجلس قد وافق على تعديلات أخرى على النظام المالي للمزيد من التوضيح وتبسيط الضوء بقدر أكبر على الإجراءات والممارسات الجاري تطبيقها والإجراءات والممارسات التي ستطبق في المستقبل عندما ينفذ النظام المالي الجديد؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن التعديلات الواردة أدناه المدخلة على القاعدتين الماليتين ٥-٢ و ٦-٢ قد تم إقرارها وستصبح نافذة اعتباراً من ٢٠٠٨/١/١.

٢- تؤكد النظام المالي الذي أقره المجلس وسيصبح نافذا اعتباراً من ٢٠٠٨/١/١ بصيغته الواردة في المرفق بورقة العمل A36-WP/45, AD/11.

٣- تحيط علماً بأن هذا القرار يحل، اعتباراً من ٢٠٠٨/١/١، محل جميع القرارات السابقة بشأن النظام المالي (١٢-٣٥ و ١٤-٥٤ و ١٤-٥٥ و ١٨-٢٧ و ٢١-٣٥ و ٢٤-٢٩ و ٣٢-٢٩ و ٣٣-٢٩ و ٣٥-٢٥).

٤- وتوافق على التغييرات التالية في ورقة العمل A36-WP/45, AD/11:

القاعدة المالية ٥-٢

ج) حتى المبلغ الذي يمثل الزيادة في الإيرادات المتفرقة الفعلية في أي سنة مالية أو أكثر لم تعرض بعد على الجمعية العمومية عن مبلغ الإيرادات الذي أخذته في الاعتبار الجمعية العمومية عند اقرار اعتمادات تلك السنة الواحدة أو الأكثر، وذلك بصرف النظر عن أحكام الفقرتين (أ) و(ب) أعلاه، لتمويل الإنفاق على مشاريع مرتبطة بكفاءة تنفيذ خطة أعمال المنظمة.

القاعدة المالية ٦-٢

يُحدد الفائض النقدي على أنه الفرق بين الفائض المتراكم المقيد في البيانات المالية تحت بند "الصندوق العام" وبين الاشتراكات واجبة التحصيل من الدول المتعاقدة. ويجوز استخدام الفائض النقدي للوفاء بالمصروفات وتمويل حالات العجز في الصندوق

المتجدد المنشأ بموجب القاعدة المالية ٧-٨، بشرط موافقة المجلس إلا أنه يتم التصرف في الفائض النقدي المتبقي في نهاية السنة السابقة لسنة انعقاد الجمعية العمومية على النحو الذي تقررته الجمعية العمومية

القرار ٣٧-٢٩: تعديل النظام المالي

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

فإن الجمعية العمومية تقرر:

١- إعتامد التعديلات المبينة في تذييل الورقة A37-WP/57, AD/14 على المادة ٥-٢ من النظام المالي ودخولها حيز التطبيق ابتداء من ١ يناير ٢٠١١، وتأكيد التعديلات على المواد الأخرى من النظام المالي بموجب المادة ١٤-١ من النظام المالي.

القرار ٣٨-٢٨: تعديل النظام المالي

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

فإن الجمعية العمومية تقرر تأكيد 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 المئوية، وبغض النظر عن سلطته بموجب القاعدة المالية ٥-٩ في نقل الأموال بين الأهداف الاستراتيجية والاستراتيجيات الداعمة، أن يُرحّل إلى السنة التالية أي رصيد لم ينفق من اعتمادات أي سنة مالية خلال الفترة التي تفصل بين الدورات العادية ثلاثية السنوات للجمعية العمومية. ولا يتجاوز مجموع الاعتمادات المنفقة والمرحلة إجمالي الاعتماد المأذون به زائدا المبالغ المرحلة من السنة السابقة. ويُلغى أي رصيد لم ينفق من الاعتمادات وكذلك الاعتمادات التي لم تُرحّل إلى السنة التالية.	يجوز للأمين العام، في حدود ١٠ في المائة من الاعتماد المخصص لكل هدف استراتيجي أو استراتيجية داعمة، ويجوز للمجلس في حالة تجاوز هذه النسبة المئوية، وبغض النظر عن سلطته بموجب القاعدة المالية ٥-٩ في نقل الأموال بين الأهداف الاستراتيجية والاستراتيجيات الداعمة، أن يُرحّل إلى السنة التالية أي رصيد لم ينفق من اعتمادات أي سنة مالية. ولا يتجاوز مجموع الاعتمادات المنفقة والمرحلة إجمالي الاعتماد المأذون به زائدا المبالغ المرحلة من السنة السابقة. ويُلغى أي رصيد لم ينفق من الاعتمادات وكذلك الاعتمادات التي لم تُرحّل إلى السنة التالية.
٦-٧	يُقيد الدخل بما في ذلك من استثمارات صندوق رأس المال العامل والصندوق العام والفوائد المصرفية لحساب الصندوق العام التي يحصلها الصندوق أي صندوق لحساب ذلك الصندوق، باستثناء: أ) بوصفها إيرادات متفرقة، دخل الاستثمارات والفوائد المصرفية الذي يحصله الصندوق العام وصندوق رأس المال العامل تقيد لصالح إيرادات متفرقة؛ ب) دخل الاستثمارات والفوائد المصرفية الذي تحصله الصندوق العام وصندوق رأس المال العامل تقيد لصالح إيرادات متفرقة؛ ب) دخل الاستثمارات والفوائد المصرفية الذي تحصله الصندوق العام لصندوق تمويل برنامج التعاون الفني، تُقيد لصالح صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية أو للجهة الممولة، حسبما هو محدد في الاتفاق مع الجهة الممولة.	يُقيد الدخل بما في ذلك الفوائد المصرفية التي يحصلها أي صندوق لحساب ذلك الصندوق، باستثناء: أ) دخل الاستثمارات والفوائد المصرفية الذي يحصله الصندوق العام وصندوق رأس المال العامل تقيد لصالح إيرادات متفرقة؛ ب) دخل الاستثمارات والفوائد المصرفية الذي تحصله الصندوق العام لصندوق تمويل برنامج التعاون الفني، تُقيد لصالح صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية أو للجهة الممولة، حسبما هو محدد في الاتفاق مع الجهة الممولة.

أنصبة الاشتراكات

القرار ٣٦-٣١: قسمة نفقات الايكاو فيما بين الدول المتعاقدة (المبادئ التي يجب أن تطبق عند تحديد جداول أنصبة الاشتراكات)

ان الجمعية العمومية تقر:

- ١- أن تحدد جداول أنصبة الاشتراكات لقسمة نفقات المنظمة على أساس المبادئ المذكورة أدناه:
- (أ) فيما يلي بيان المبادئ العامة التي تحدد قسمة النفقات بين الدول المتعاقدة:
- (١) قدرة الدول المتعاقدة على الدفع، مقبلة بالدخل القومي مع الأخذ في الاعتبار نصيب الفرد من الدخل القومي.
- (٢) شأن الدول المتعاقدة وأهميتها في الطيران المدني.

- ٣) استعمال نظام من النسب المئوية لتحديد حصة كل دولة من نفقات المنظمة من رقم كلي قدره ١٠٠ في المائة.
- ٤) تحديد حد أدنى وحد أقصى للاشتراك.
- ب) فيما يتعلق بالمبادئ الواردة في الفقرة أ) أعلاه:
- ١) يحدد نظام النسبة المئوية اشتراكات الدول حتى رقمين عشريين.
- ٢) يكون الحد الأدنى للاشتراك أية دولة متعاقدة ٠.٠٦ في المائة عن كل سنة مالية كاملة.
- ٣) الحد الأقصى للاشتراك أية دولة متعاقدة في أي سنة لا يفوق، من حيث المبدأ، نسبة ٢٥ في المائة من إجمالي الاشتراكات.
- ج) يؤخذ ما يلي في الحسبان عند تطبيق المبادئ الواردة في الفقرة أ) أعلاه:
- ١) في احتساب جدول الأنصبة، يكون لشرط القدرة على الدفع وزن بنسبة ٧٥ في المائة، ويكون للشأن والأهمية في الطيران المدني وزن بنسبة ٢٥ في المائة، ويتم الحصول منهما على رقمي المعاملين لكل دولة في صورة نسب مئوية من الكل.
- ٢) عند احتساب قدرة الدول المتعاقدة على الدفع يجب النظر فحسب الى الدخل القومي الكلي ونصيب الفرد من الدخل القومي وحدهما وإخضاعهما للتقييم الكمي وإدخالهما في جدول الأنصبة المحسوب.
- ٣) يجري تعديل للدخل القومي لكل دولة استنادا الى الترتيبات السارية في هذا الصدد في الأمم المتحدة في الوقت الذي يقوم فيه الأمين العام بإعداد جداول أنصبة اشتراكات المنظمة.
- ٤) يقاس الشأن والأهمية في الطيران المدني بالحمولة المتاحة بالأطنان الكيلومترية على خطوط النقل الجوي المنتظمة للدولة.
- ٥) تعطى الحمولة المتاحة بالأطنان الكيلومترية وزنا بنسبة ٧٥ في المائة للخطوط الجوية الدولية و ٢٥ في المائة للخطوط الجوية الداخلية.
- د) يوزع الفرق بين الحد الأقصى للاشتراك المحسوب وفقا للمبادئ المذكورة والحد الأقصى الثابت للاشتراك على الدول المتعاقدة المتبقية وفقا لنفس المبادئ.
- هـ) الزيادة في اشتراك دولة ما عن اشتراكها في السنة السابقة، والمعبر عنها بنسبة مئوية من الاشتراكات الكلية، يجب ألا تتعدى نسبة ٢٠ في المائة من اشتراك السنة السابقة لعام ٢٠٠٨ ولن يتم المزيد من تطبيق مبدأ الحدود للسنوات التالية.
- ٢- ألا تخضع جداول أنصبة الاشتراكات المعتمدة للتعديل بغية إدخال اشتراكات الدول الأعضاء الجدد التي تنضم لعضوية المنظمة في خلال الفترة الفاصلة بين دورات الجمعية العمومية، بل يجب أن تظل اشتراكات الدول الجديدة مضافة الى الجدول المئوي القائم وترفع تلك الاشتراكات الى حساب الصندوق العام.
- ٣- أن يقوم الأمين العام بإعداد مشروع جداول أنصبة الاشتراكات لكل فترة من فترات السنوات الثلاث المتتالية، وذلك على أساس المبادئ المذكورة في الفقرة ١ أعلاه.
- ٤- إن هذا القرار يوحد المبادئ القائمة فيما يتعلق بأنصبة الاشتراكات في المنظمة، ويحل، اعتبارا من أول يناير ٢٠٠٨، محل القرارين ٢١-٣٣ و ٢٣-٢٤.

القرار ٢٦-٢٣: السبل والوسائل الرامية الى التغلب على التأخيرات في تسديد الاشتراكات

إن الجمعية العمومية إذ تلاحظ:

- ١- أن المجلس قدم الى الجمعية العمومية، وفقا للقرار ٢٤-٢٨، الفقرة ٥، تقريرا عن السبل والوسائل الرامية الى التغلب على التأخيرات في تسديد الاشتراكات، ونظرت الجمعية العمومية فيه.
- ٢- أنه بينما يترتب على المتأخرات طويلة الأجل مصاعب مالية للمنظمة، فإن ما يثير القلق بوجه خاص هو التأخير في دفع اشتراكات السنة الجارية الذي ينشأ عنه عجوزات في النقد السائل ويهدد قدرة المنظمة على الوفاء بالتزاماتها الجارية.
- ٣- أنه في اعداد الميزانية، يجب أن يقتصر ادراج الفوائد على ايرادات الفوائد التي ينتظر أن تتحقق من استثمار الأموال غير المستخدمة من صندوق رأس المال العامل. وينبغي عدم ادراج أي دخل من الفوائد الأخرى التي يعتمد تحقيقها على توقيت سداد الاشتراكات من جانب الدول المتعاقدة، ذلك لأن توقيت دفع الاشتراكات يخرج عن نطاق سيطرة المنظمة.

تقرر:

- ١- أن نكثف السياسة الجارية التي تتمثل في السعي المباشر لدى الدول لكي تقوم بدفع اشتراكات السنة الجارية في مواعيدها، وابلغها بالآثار الخطيرة التي يجرها التأخير في دفع الاشتراكات على أعمال المنظمة.
- ٢- أن تنفذ خطة للحوافز اعتبارا من أول يناير ١٩٨٧ للتشجيع على دفع الاشتراكات في مواعيدها، وهي خطة تقضي بأن الفائض الذي يتحقق في كل سنة من السنوات المالية الثلاث التي تسبق سنة الجمعية العمومية، بحد أقصى مساو للفوائد التي تجنيها المنظمة من الاستثمارات في كل سنة من هذه السنوات، سوف يوزع على الدول المتعاقدة وفقا لجدول محسوبة فيه عوامل الترجيح على أساس تواريخ ومبالغ الاشتراكات المدفوعة عن السنة الجارية، كما توزع عليها حصتها من الفائض غير الموزعة المتراكمة من ميزانيات السنوات السابقة.
- ٣- أن يوزع بين الدول المتعاقدة، بعد اعتماد الجمعية العمومية للحسابات المراجعة، مبلغ تشجيعي مساو لقيمة الفائدة المجنية خلال السنوات الثلاث، وفقا لنقاط الحوافز المجمع على مدى فترة السنوات الثلاث. وإذا قل مبلغ الفائض المتاح للتوزيع عن قيمة الفوائد المجنية فعلا فلا يوزع غير المبلغ المتاح للتوزيع. ويوزع النصيب المستحق من الحوافز المحتسب بهذه الصورة على الدول المتعاقدة بالاضافة الى الفوائض الأخرى في الميزانية، وهي الفوائض التي توزع وفقا للمادة ٦-٢ (أ) من النظام المالي.

القرار ٣٦-٣٤: صندوق رأس المال العامل

القرار ٣٦-٣٢: أنصبة الاشتراك في الصندوق العام للسنوات ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠

إن الجمعية العمومية تقرر:

- ١- أن تحسب المبالغ المتوجبة على الدول المتعاقدة للسنوات ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠ عملا بالمادة ٦١ من الفصل الثاني عشر من اتفاقية شيكاغو وفقا للجدول المحددة أدناه.

٢٠١٠	٢٠٠٩	٢٠٠٨	
في المئة	في المئة	في المئة	
0.06	0.06	0.06	أفغانستان
0.06	0.06	0.06	ألبانيا
0.08	0.08	0.08	الجزائر
0.06	0.06	0.06	أندورا
0.06	0.06	0.06	أنغولا
0.06	0.06	0.06	أنتيغوا وبربودا
0.31	0.31	0.33	الأرجنتين
0.06	0.06	0.06	أرمينيا
1.71	1.71	1.77	أستراليا
0.71	0.71	0.74	النمسا
0.06	0.06	0.06	أذربيجان
0.06	0.06	0.06	جزر البهاما
0.09	0.09	0.07	البحرين
0.08	0.08	0.08	بنغلادش
0.06	0.06	0.06	بربادوس
0.06	0.06	0.06	بيلاروس
0.80	0.80	0.83	بلجيكا
0.06	0.06	0.06	بليز
0.06	0.06	0.06	بنن
0.06	0.06	0.06	بوتان
0.06	0.06	0.06	بوليفيا
0.06	0.06	0.06	البوسنة والهرسك
0.06	0.06	0.06	بوتسوانا
0.89	0.89	0.92	البرازيل
0.06	0.06	0.06	بروني دار السلام
0.06	0.06	0.06	بلغاريا
0.06	0.06	0.06	بوركينافاسو
0.06	0.06	0.06	بوروندي
0.06	0.06	0.06	كمبوديا
0.06	0.06	0.06	الكاميرون
2.39	2.39	2.48	كندا
0.06	0.06	0.06	الرأس الأخضر
0.06	0.06	0.06	جمهورية أفريقيا الوسطى
0.06	0.06	0.06	تشاد
0.25	0.25	0.26	شيلي
3.67	3.67	2.42	الصين

٢٠١٠	٢٠٠٩	٢٠٠٨	
في المئة	في المئة	في المئة	
0.20	0.20	0.21	كولومبيا
0.06	0.06	0.06	جزر القمر
0.06	0.06	0.06	كونغو
0.06	0.06	0.06	جزر كوك
0.06	0.06	0.06	كوستاريكا
0.06	0.06	0.06	كوت ديفوار
0.06	0.06	0.06	كرواتيا
0.07	0.07	0.07	كوبا
0.06	0.06	0.06	قبرص
0.22	0.22	0.18	الجمهورية التشيكية
0.06	0.06	0.06	جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية
0.06	0.06	0.06	جمهورية الكونغو الديمقراطية
0.54	0.54	0.56	الدنمارك
0.06	0.06	0.06	جيبوتي
0.06	0.06	0.06	الجمهورية الدومينيكية
0.06	0.06	0.06	اكوادور
0.16	0.16	0.17	مصر
0.06	0.06	0.06	السلفادور
0.06	0.06	0.06	غينيا الاستوائية
0.06	0.06	0.06	اريتريا
0.06	0.06	0.06	استونيا
0.06	0.06	0.07	اثيوبيا
0.06	0.06	0.06	فيجي
0.47	0.47	0.48	فنلندا
5.00	5.00	5.17	فرنسا
0.06	0.06	0.06	الغابون
0.06	0.06	0.06	غامبيا
0.06	0.06	0.06	جورجيا
6.85	6.85	7.08	ألمانيا
0.06	0.06	0.06	غانا
0.44	0.44	0.46	اليونان
0.06	0.06	0.06	غرينادا
0.06	0.06	0.06	غواتيمالا
0.06	0.06	0.06	غينيا
0.06	0.06	0.06	غينيا-بيساو
0.06	0.06	0.06	غيانا
0.06	0.06	0.06	هايتي

٢٠١٠	٢٠٠٩	٢٠٠٨	
في المئة	في المئة	في المئة	
0.06	0.06	0.06	هندوراس
0.19	0.19	0.14	هنغاريا
0.06	0.06	0.07	ايسلندا
0.55	0.55	0.54	الهند
0.28	0.28	0.29	أندونيسيا
0.19	0.19	0.18	جمهورية ايران الاسلامية
0.06	0.06	0.06	العراق
0.50	0.50	0.42	ايرلندا
0.45	0.45	0.47	اسرائيل
3.59	3.59	3.71	ايطاليا
0.06	0.06	0.06	جامايكا
11.75	11.75	12.16	اليابان
0.06	0.06	0.06	الأردن
0.06	0.06	0.06	كازاخستان
0.06	0.06	0.06	كينيا
0.06	0.06	0.06	كيريباتي
0.18	0.18	0.19	الكويت
0.06	0.06	0.06	قيرغيزستان
0.06	0.06	0.06	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
0.06	0.06	0.06	لاتفيا
0.06	0.06	0.06	لبنان
0.06	0.06	0.06	ليسوتو
0.06	0.06	0.06	ليبيريا
0.06	0.06	0.06	الجمهورية العربية الليبية
0.06	0.06	0.06	ليتوانيا
0.36	0.36	0.38	لكسمبورغ
0.06	0.06	0.06	مدغشقر
0.06	0.06	0.06	ملاوي
0.55	0.55	0.57	ماليزيا
0.06	0.06	0.06	ملايف
0.06	0.06	0.06	مالي
0.06	0.06	0.06	مالطة
0.06	0.06	0.06	جزر المارشال
0.06	0.06	0.06	موريتانيا
0.06	0.06	0.07	موريشيوس
1.63	1.63	1.46	المكسيك
0.06	0.06	0.06	ولايات ميكرونيزيا الموحدة

٢٠١٠	٢٠٠٩	٢٠٠٨	
في المئة	في المئة	في المئة	
0.06	0.06	0.06	موناكو
0.06	0.06	0.06	منغوليا
0.06	0.06	0.06	الجبل الأسود
0.08	0.08	0.09	المغرب
0.06	0.06	0.06	موزمبيق
0.06	0.06	0.06	ميانمار
0.06	0.06	0.06	ناميبيا
0.06	0.06	0.06	ناورو
0.06	0.06	0.06	نيبال
1.90	1.90	1.96	هولندا
0.36	0.36	0.37	نيوزيلندا
0.06	0.06	0.06	نيكاراغوا
0.06	0.06	0.06	النيجر
0.06	0.06	0.06	نيجيريا
0.55	0.55	0.57	النرويج
0.11	0.11	0.11	عمان
0.16	0.16	0.16	باكستان
0.06	0.06	0.06	بالاو
0.06	0.06	0.06	بنما
0.06	0.06	0.06	بابوا غينيا الجديدة
0.06	0.06	0.06	باراغواي
0.10	0.10	0.10	بيرو
0.17	0.17	0.18	الفلبين
0.41	0.41	0.42	بولندا
0.45	0.45	0.47	البرتغال
0.24	0.24	0.16	قطر
2.37	2.37	2.45	جمهورية كوريا
0.06	0.06	0.06	جمهورية مولدوفا
0.08	0.08	0.07	رومانيا
0.79	0.79	0.73	الاتحاد الروسي
0.06	0.06	0.06	رواندا
0.06	0.06	0.06	سانت كيتس ونيفيس
0.06	0.06	0.06	سانت لوسيا
0.06	0.06	0.06	سانت فنسنت والغرينادين
0.06	0.06	0.06	ساموا
0.06	0.06	0.06	سان مارينو
0.06	0.06	0.06	ساو تومي وبرينسيبي
0.69	0.69	0.71	المملكة العربية السعودية

٢٠١٠	٢٠٠٩	٢٠٠٨	
في المئة	في المئة	في المئة	
0.06	0.06	0.06	السنغال
0.06	0.06	0.06	صربيا
0.06	0.06	0.06	سيشيل
0.06	0.06	0.06	سيراليون
1.20	1.20	1.24	سنغافورة
0.06	0.06	0.06	سلوفاكيا
0.07	0.07	0.07	سلوفينيا
0.06	0.06	0.06	جزر سليمان
0.06	0.06	0.06	الصومال
0.45	0.45	0.46	جنوب أفريقيا
2.30	2.30	2.38	اسبانيا
0.08	0.08	0.08	سري لانكا
0.06	0.06	0.06	السودان
0.06	0.06	0.06	سورينام
0.06	0.06	0.06	سوازيلند
0.75	0.75	0.77	السويد
0.97	0.97	1.00	سويسرا
0.06	0.06	0.06	الجمهورية العربية السورية
0.06	0.06	0.06	طاجيكستان
0.54	0.54	0.56	تايلند
0.06	0.06	0.06	جمهورية مقدونيا اليوغسلافية السابقة
0.06	0.06	0.06	تيمور - ليشتي
0.06	0.06	0.06	توغو
0.06	0.06	0.06	تونغا
0.06	0.06	0.06	ترينيداد وتوباغو
0.06	0.06	0.06	تونس
0.43	0.43	0.44	تركيا
0.06	0.06	0.06	تركمستان
0.06	0.06	0.06	أوغندا
0.06	0.06	0.06	أوكرانيا
0.88	0.88	0.64	الامارات العربية المتحدة
5.74	5.74	5.94	المملكة المتحدة
0.06	0.06	0.06	جمهورية تنزانيا المتحدة
25.00	25.00	25.00	الولايات المتحدة
0.06	0.06	0.06	أوروغواي
0.06	0.06	0.06	أوزبكستان
0.06	0.06	0.06	فانواتو

٢٠١٠	٢٠٠٩	٢٠٠٨	
في المئة	في المئة	في المئة	
0.15	0.15	0.16	فنزويلا
0.09	0.09	0.07	فيتنام
0.06	0.06	0.06	اليمن
0.06	0.06	0.06	زامبيا
0.06	0.06	0.06	زمبابوي
100.00	100.00	100.00	

القرار ٣٧-٢٧: أنصبة الاشتراك في الصندوق العام للسنوات ٢٠١١ و ٢٠١٢ و ٢٠١٣

إن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن مبالغ الاشتراكات المفروضة على الدول المتعاقدة عن السنوات ٢٠١١ و ٢٠١٢ و ٢٠١٣ عملا بالمادة (٦١) من الفصل الثاني عشر من اتفاقية شيكاغو يجب أن تحدد وفقا للجدول الواردة أدناه.

٢٠١٣	٢٠١٢	٢٠١١	
%	%	%	
0.06	0.06	0.06	أفغانستان
0.06	0.06	0.06	ألبانيا
0.11	0.11	0.11	الجزائر
0.06	0.06	0.06	أندورا
0.06	0.06	0.06	أنغولا
0.06	0.06	0.06	أنتيغوا وبربودا
0.25	0.25	0.25	الأرجنتين
0.06	0.06	0.06	أرمينيا
1.72	1.72	1.72	أستراليا
0.65	0.65	0.65	النمسا
0.06	0.06	0.06	أذربيجان
0.06	0.06	0.06	جزر البهاما
0.13	0.13	0.13	البحرين
0.06	0.06	0.06	بنغلاديش
0.06	0.06	0.06	بربادوس
0.06	0.06	0.06	بيلاروس
0.82	0.82	0.82	بلجيكا
0.06	0.06	0.06	بليز
0.06	0.06	0.06	بنن
0.06	0.06	0.06	بوتان
0.06	0.06	0.06	دولة يوليفيا المتعددة القوميات

<u>٢٠١٣</u>	<u>٢٠١٢</u>	<u>٢٠١١</u>	
%	%	%	
0.06	0.06	0.06	البوسنة والهرسك
0.06	0.06	0.06	بوتسوانا
1.33	1.33	1.33	البرازيل
0.06	0.06	0.06	بروني دار السلام
0.06	0.06	0.06	بلغاريا
0.06	0.06	0.06	بوركينافاسو
0.06	0.06	0.06	بوروندي
0.06	0.06	0.06	كمبوديا
0.06	0.06	0.06	الكاميرون
2.55	2.55	2.55	كندا
0.06	0.06	0.06	الرأس الأخضر
0.06	0.06	0.06	جمهورية أفريقيا الوسطى
0.06	0.06	0.06	تشاد
0.28	0.28	0.28	شيلي
4.06	4.06	4.06	الصين
0.22	0.22	0.22	كولومبيا
0.06	0.06	0.06	جزر القمر
0.06	0.06	0.06	الكونغو
0.06	0.06	0.06	جزر كوك
0.06	0.06	0.06	كوستاريكا
0.06	0.06	0.06	كوت ديفوار
0.07	0.07	0.07	كرواتيا
0.07	0.07	0.07	كوبا
0.06	0.06	0.06	قبرص
0.27	0.27	0.27	الجمهورية التشيكية
0.06	0.06	0.06	جمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية
0.06	0.06	0.06	جمهورية الكونغو الديمقراطية الشعبية
0.56	0.56	0.56	الدنمارك
0.06	0.06	0.06	جيبوتي
0.06	0.06	0.06	الجمهورية الدومينيكية
0.06	0.06	0.06	لكوادور
0.17	0.17	0.17	مصر
0.06	0.06	0.06	السلفادور
0.06	0.06	0.06	غينيا الاستوائية

<u>٢٠١٣</u>	<u>٢٠١٢</u>	<u>٢٠١١</u>	
%	%	%	
0.06	0.06	0.06	اريتريا
0.06	0.06	0.06	استونيا
0.08	0.08	0.08	اثيوبيا
0.06	0.06	0.06	فيجي
0.50	0.50	0.50	فنلندا
4.92	4.92	4.92	فرنسا
0.06	0.06	0.06	غابون
0.06	0.06	0.06	غامبيا
0.06	0.06	0.06	جورجيا
6.56	6.56	6.56	ألمانيا
0.06	0.06	0.06	غانا
0.50	0.50	0.50	اليونان
0.06	0.06	0.06	غرينادا
0.06	0.06	0.06	غواتيمالا
0.06	0.06	0.06	غينيا
0.06	0.06	0.06	غينيا بيساو
0.06	0.06	0.06	غيانا
0.06	0.06	0.06	هايتي
0.06	0.06	0.06	هندوراس
0.22	0.22	0.22	هنغاريا
0.06	0.06	0.06	آيسلندا
0.73	0.73	0.73	الهند
0.26	0.26	0.26	اندونيسيا
0.20	0.20	0.20	جمهورية ايران الاسلامية
0.06	0.06	0.06	العراق
0.65	0.65	0.65	آيرلندا
0.39	0.39	0.39	اسرائيل
3.52	3.52	3.52	ايطاليا
0.06	0.06	0.06	جامايكا
9.08	9.08	9.08	اليابان
0.06	0.06	0.06	الأردن
0.06	0.06	0.06	كازاخستان
0.06	0.06	0.06	كينيا
0.06	0.06	0.06	كيريباتي
0.23	0.23	0.23	الكويت

<u>٢٠١٣</u>	<u>٢٠١٢</u>	<u>٢٠١١</u>	
%	%	%	
0.06	0.06	0.06	قيرغيزستان
0.06	0.06	0.06	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
0.06	0.06	0.06	لاتفيا
0.06	0.06	0.06	لبنان
0.06	0.06	0.06	ليسوتو
0.06	0.06	0.06	ليبيريا
0.09	0.09	0.09	الجمهورية العربية الليبية
0.06	0.06	0.06	ليتوانيا
0.31	0.31	0.31	لوكسمبورج
0.06	0.06	0.06	مدغشقر
0.06	0.06	0.06	مالاوي
0.47	0.47	0.47	ماليزيا
0.06	0.06	0.06	ملديف
0.06	0.06	0.06	مالي
0.06	0.06	0.06	مالطة
0.06	0.06	0.06	جزر المارشال
0.06	0.06	0.06	موريتانيا
0.06	0.06	0.06	موريشيوس
1.72	1.72	1.72	المكسيك
0.06	0.06	0.06	ولايات ميكرونيزيا الموحدة
0.06	0.06	0.06	موناكو
0.06	0.06	0.06	منغوليا
0.06	0.06	0.06	مونتينيغرو
0.10	0.10	0.10	المغرب
0.06	0.06	0.06	موزامبيق
0.06	0.06	0.06	ميانمار
0.06	0.06	0.06	ناميبيا
0.06	0.06	0.06	ناورو
0.06	0.06	0.06	نيبال
1.85	1.85	1.85	مملكة هولندا
0.30	0.30	0.30	نيوزيلندا
0.06	0.06	0.06	نيكاراغوا
0.06	0.06	0.06	النيجر
0.06	0.06	0.06	نيجيريا
0.61	0.61	0.61	النرويج

<u>٢٠١٣</u>	<u>٢٠١٢</u>	<u>٢٠١١</u>	
%	%	%	
0.07	0.07	0.07	عمان
0.15	0.15	0.15	باكستان
0.06	0.06	0.06	بالاو
0.06	0.06	0.06	بنما
0.06	0.06	0.06	بابوا غينيا الجديدة
0.06	0.06	0.06	باراغواي
0.10	0.10	0.10	بيرو
0.16	0.16	0.16	الفلبين
0.59	0.59	0.59	بولندا
0.48	0.48	0.48	البرتغال
0.41	0.41	0.41	قطر
2.41	2.41	2.41	جمهورية كوريا
0.06	0.06	0.06	جمهورية مولدوفا
0.15	0.15	0.15	رومانيا
1.46	1.46	1.46	الاتحاد الروسي
0.06	0.06	0.06	رواندا
0.06	0.06	0.06	سانت كيتس ونيفيس
0.06	0.06	0.06	سانت لوسيا
0.06	0.06	0.06	سانت فنسنت وجرينادين
0.06	0.06	0.06	ساموا
0.06	0.06	0.06	سان مارينو
0.06	0.06	0.06	سان تومي وبرينسيبي
0.77	0.77	0.77	المملكة العربية السعودية
0.06	0.06	0.06	السنغال
0.06	0.06	0.06	صربيا
0.06	0.06	0.06	سيشيل
0.06	0.06	0.06	سيراليون
1.07	1.07	1.07	سنغافورة
0.11	0.11	0.11	سلوفاكيا
0.07	0.07	0.07	سلوفينيا
0.06	0.06	0.06	جزر سليمان
0.06	0.06	0.06	الصومال
0.42	0.42	0.42	جنوب أفريقيا
2.47	2.47	2.47	اسبانيا
0.07	0.07	0.07	سرى لانكا

٢٠١٣	٢٠١٢	٢٠١١	
%	%	%	
0.06	0.06	0.06	السودان
0.06	0.06	0.06	سورينام
0.06	0.06	0.06	سوازيلند
0.74	0.74	0.74	السويد
0.95	0.95	0.95	سويسرا
0.06	0.06	0.06	الجمهورية العربية السورية
0.06	0.06	0.06	طاجيكستان
0.50	0.50	0.50	تايلند
0.06	0.06	0.06	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة
0.06	0.06	0.06	تيمور - ليشتي
0.06	0.06	0.06	توغو
0.06	0.06	0.06	تونغا
0.06	0.06	0.06	ترينيداد وتوباغو
0.06	0.06	0.06	تونس
0.63	0.63	0.63	تركيا
0.06	0.06	0.06	تركمانستان
0.06	0.06	0.06	أوغندا
0.10	0.10	0.10	أوكرانيا
1.07	1.07	1.07	الامارات العربية المتحدة
5.68	5.68	5.68	المملكة المتحدة
0.06	0.06	0.06	جمهورية تنزانيا المتحدة
25.00	25.00	25.00	الولايات المتحدة
0.06	0.06	0.06	أوروغواي
0.06	0.06	0.06	أوزبكستان
0.06	0.06	0.06	فانواتو
0.22	0.22	0.22	جمهورية فنزويلا البوليفارية
0.10	0.10	0.10	فيتنام
0.06	0.06	0.06	اليمن
0.06	0.06	0.06	زامبيا
0.06	0.06	0.06	زيمبابوي
100.00	100.00	100.00	

القرار 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.

الميزانيات

القرار ٣٦-٢٩: ميزانيات السنوات ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠

أ) **إن الجمعية العمومية** تحيط علماً بالنسبة لميزانية السنوات ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠ بما يلي:

١- قدم المجلس إلى الجمعية العمومية، وفقاً للمادة ٦١ من اتفاقية شيكاغو تقديرات الميزانية السنوية [تقديرات إرشادية لتكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني] لكل من السنوات المالية ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠، وأن الجمعية العمومية نظرت فيها.

٢- توافق الجمعية العمومية وفقاً للمادتين ٤٩ (هـ) و ٦١ من اتفاقية شيكاغو على ميزانيات المنظمة.

ب) **فيما يتعلق ببرنامج التعاون الفني، فإن الجمعية العمومية:**

إنه تدرك أن تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني تمول أساساً من الرسوم مقابل تنفيذ المشاريع المسند تنفيذها إلى المنظمة من مصادر تمويل خارجية مثل الحكومات وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي ومصادر أخرى. **وإنه تدرك** أنه لا يمكن تحديد برنامج التعاون الفني بدرجة عالية من الدقة إلى أن تتخذ حكومات البلدان المانحة والبلدان المستفيدة قراراً بشأن المشاريع ذات الصلة.

وإنه تدرك أنه بسبب الوضع المذكور أعلاه، فإن صافي أرقام الميزانية السنوية لتكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية المبينة أدناه بالدولار الكندي للسنوات ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠ لا تمثل سوى تقديرات إرشادية:

سنة ٢٠٠٨	سنة ٢٠٠٩	سنة ٢٠١٠
٩ ٧٢٣ ٠٠٠	٩ ٨٢٧ ٠٠٠	١٠ ٣٢٨ ٠٠٠

وإنه تدرك أن التعاون الفني وسيلة مهمة لتعزيز تنمية الطيران المدني وسلامته.

وإنه تدرك الظروف التي تواجه برنامج التعاون الفني للمنظمة وضرورة اتخاذ تدابير متواصلة.

وإنه تدرك أن أي عجز مالي في الميزانية في نهاية أي سنة مالية ينبغي أن يمول أولاً من الفائض المتراكم في صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية وأن طلب المساندة من ميزانية البرنامج العادي سيكون بمثابة الملجأ الأخير.

تقرر اعتماد التقديرات الإرشادية لميزانية تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية التابعة لبرنامج التعاون الفني بموجب هذا القرار، على أن يكون مفهوماً أن أي تعديلات لاحقة على التقديرات الإرشادية ستتم ضمن إطار التقديرات السنوية لميزانية تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية وذلك وفقاً لأحكام المادة ٩ من النظام المالي، بشرط ألا تتجاوز الاحتياجات الإجمالية في أي وقت الأموال الموضوعة تحت تصرف المنظمة لهذا الغرض.

ج) **فيما يتعلق بالبرنامج العادي، فإن الجمعية العمومية:**

تقرر:

١- الترخيص بإنفاق المبالغ التالية بالدولار الكندي على البرنامج العادي للسنوات المالية ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠ وفقا للنظام المالي وطبقا لأحكام هذا القرار، وذلك لكل سنة على حدة من السنوات المذكورة أدناه:

٢٠١٠	٢٠٠٩	٢٠٠٨	
			البرنامج
16 185 000	15 014 000	14 415 000	أ) - السلامة
8 778 000	6 532 000	5 019 000	ب) - الأمن
1 755 000	1 672 000	1 674 000	ج) - البيئة
21 304 000	21 436 000	20 640 000	د) - الكفاءة
2 046 000	2 114 000	1 951 000	هـ) - الاستمرارية
790 000	658 000	607 000	و) - القانون
19 638 000	18 582 000	18 670 000	التنظيم والإدارة
14 871 000	14 001 000	14,086,000	دعم البرامج
<u>140 000</u>	<u>76 000</u>	<u>2 889 000</u>	إعادة الهيكلة التنظيمية
<u>85 507 000</u>	<u>80 085 000</u>	<u>79 951 000</u>	مجموع الاعتمادات المصرح بها
85 371 000	79 692 000	79 386 000	المصروفات التشغيلية
136 000	393 000	565 000	رأس المال

٢- تمويل مجموع الاعتمادات المصرح بها لكل سنة على حدة على النحو التالي بالدولار الكندي، وفقا للنظام المالي:

٢٠١٠	٢٠٠٩	٢٠٠٨	
			أ) باشتراكات مقرر على الدول المتعاقدة
79 204 000	74 060 000	74 060 000	وفقا للقرار المتعلق بجدول الاشتراكات
1 917 000	1 917 000	1 917 000	ب) بالإيرادات المتفرقة
			ج) بفائض الصندوق الفرعي لإدارة الإيرادات
<u>4 386 000</u>	<u>4 108 000</u>	<u>4 108 000</u>	
<u>85 507 000</u>	<u>80 085 000</u>	<u>79 951 000</u>	المجموع

٣- يستعرض المجلس طريقة قسمة الأنصبة على الدول المتعاقدة، بما يتماشى مع المادة ٦-٦ من النظام المالي لتحديد ما إذا كان ينبغي للأمين العام أن يطلب، كممارسة اعتيادية، الاشتراكات بأكثر من عملة واحدة اعتبارا من عام ٢٠٠٨، بالنظر إلى الحاجة لإدارة مخاطر سعر الصرف بفعالية، وكذلك ضرورة تجنب تحميل الدول المتعاقدة والأمانة العامة أعباء إدارية مفرطة.

القرار ٣٧-٢٦: ميزانيات السنوات ٢٠١١ و ٢٠١٢ و ٢٠١٣

- أ- *إن الجمعية العمومية*، بالنسبة لميزانية السنوات ٢٠١١-٢٠١٢-٢٠١٣، **تلاحظ** ما يلي:
- ١- بموجب المادة ٦١ من الاتفاقية، قدّم المجلس ونظرت الجمعية العمومية في تقديرات الميزانية السنوية [تقديرات دلالية لتكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني (AOSC)] لكل سنة من السنوات المالية ٢٠١١ و ٢٠١٢ و ٢٠١٣؛
- ٢- بموجب المادتين ٤٩ (هـ) و ٦١ من الاتفاقية، توافق الجمعية العمومية على ميزانيات المنظمة.
- ب- *إن الجمعية العمومية*، فيما يتعلق ببرنامج التعاون الفني:
- إن تدرك** أن تكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني تموّل بصورة رئيسية من رسوم على تنفيذ مشاريع موكلة الى الايكاو للتنفيذ من قبل مصادر تمويل خارجية، كالحكومات وبرنامج الأمم المتحدة الانمائي ومصادر أخرى؛
- وإن تدرك** أن برنامج التعاون الفني لا يمكن تحديده بدرجة عالية من الدقة الى حين تقرير الحكومات المانحة والبلدان المتلقية بشأن المشاريع ذات الصلة؛
- وإن تدرك** في ضوء الحالة الآتفة الذكر، أن الأرقام السنوية الصافية لتكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني المبينة أدناه بالدولار الكندي للسنوات ٢٠١١ و ٢٠١٢ و ٢٠١٣ تمثل تقديرات دلالية للميزانية فقط:

٢٠١٣	٢٠١٢	٢٠١١
١١ ٦٠٠ ٠٠٠	١١ ٠٠٠ ٠٠٠	١٠ ٧٠٠ ٠٠٠

- وإن تدرك** أن التعاون الفني يشكل أداة هامة لتعزيز تنمية وسلامة الطيران المدني؛
- وإن تدرك** الظروف التي تواجه برنامج التعاون الفني في المنظمة وضرورة إتخاذ تدابير مستمرة؛
- وإن تدرك** أنه في حال انتهت تكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية في احدى السنوات المالية بعجز مالي، ينبغي تغطية هذا العجز أولاً من الفائض المتراكم في الصندوق الاحتياطي لتكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية وسوف تكون الدعوة للحصول على الدعم من ميزانية البرنامج العادي الملاذ الأخير.

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

ج- *إن الجمعية العمومية*، بالنسبة للبرنامج العادي:

تقرر أن يتم:

- ١- على نحو منفصل بالنسبة للسنوات المالية ٢٠١١ و ٢٠١٢ و ٢٠١٣، كل على حدة، فإن المبالغ التالية بالدولار الكندي التي تقتضي عرضاً مفصلاً للأموال، قد جرى التفويض بإيفاقها على البرنامج العادي وفقاً للنظام المالي ورهنا بأحكام هذا القرار:

البرنامج	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١٣	المجموع
السلامة	٢٢ ٨١٥ ٠٠٠	٢٣ ٤٣٧ ٠٠٠	٢٤ ٩١٣ ٠٠٠	٧١ ١٦٥ ٠٠٠
الأمن	١٣ ٤٠٣ ٠٠٠	١٣ ٧٧١ ٠٠٠	١٣ ٨٦٦ ٠٠٠	٤١ ٠٤٠ ٠٠٠
حماية البيئة والتنمية المستدامة للنقل الجوي	١١ ٤٣١ ٠٠٠	١١ ٨٤٣ ٠٠٠	١٢ ٣١١ ٠٠٠	٣٥ ٥٨٥ ٠٠٠
دعم البرنامج	١٩ ٧٤٨ ٠٠٠	٢٠ ٧١٤ ٠٠٠	٢٢ ١٤٣ ٠٠٠	٦٢ ٦٠٥ ٠٠٠
التنظيم والادارة	١٣ ٢٦٥ ٠٠٠	١٣ ٤٧٥ ٠٠٠	١٤ ٠٨٠ ٠٠٠	٤٠ ٨٢٠ ٠٠٠
التنظيم والادارة . الهيئات الادارية	٦ ٩٣٢ ٠٠٠	٧ ٠٠٤ ٠٠٠	٧ ٩٥١ ٠٠٠	٢١ ٨٨٧ ٠٠٠
مجموع الاعتمادات الموافق عليها	<u>٨٧ ٥٩٤ ٠٠٠</u>	<u>٩٠ ٢٤٤ ٠٠٠</u>	<u>٩٥ ٢٦٤ ٠٠٠</u>	<u>٢٧٣ ١٠٢ ٠٠٠</u>
تشغيل	٨٦ ٥٥٥ ٠٠٠	٨٩ ٥٥٤ ٠٠٠	٩٤ ٦٨١ ٠٠٠	٢٧٠ ٧٩٠ ٠٠٠
رأسمال	١ ٠٣٩ ٠٠٠	٦٩٠ ٠٠٠	٥٨٣ ٠٠٠	٢ ٣١٢ ٠٠٠

٢- تمويل الإعتمادات الموافق عليها لكل سنة على حدة بالدولار الكندي، وفقا لأحكام النظام المالي على النحو التالي:

البرنامج	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١٣	المجموع
أ) الأئصبة المقررة على الدول	٨٢ ٠٢٤ ٠٠٠	٨٤ ٢٥٦ ٠٠٠	٨٨ ٧٢٧ ٠٠٠	٢٥٥ ٠٠٧ ٠٠٠
ب) تحويلات من فائض الصندوق الفرعي لادارة الايرادات (ARGF)	٤ ٣٧٠ ٠٠٠	٤ ٦٨٨ ٠٠٠	٥ ٠٨٢ ٠٠٠	١٤ ١٤٠ ٠٠٠
ج) إيرادات متنوعة	١ ٢٠٠ ٠٠٠	١ ٣٠٠ ٠٠٠	١ ٤٥٥ ٠٠٠	٣ ٩٥٥ ٠٠٠
المجموع	<u>٨٧ ٥٩٤ ٠٠٠</u>	<u>٩٠ ٢٤٤ ٠٠٠</u>	<u>٩٥ ٢٦٤ ٠٠٠</u>	<u>٢٧٣ ١٠٢ ٠٠٠</u>

٣- على نحو منفصل بالنسبة للسنوات المالية ٢٠١١ و ٢٠١٢ و ٢٠١٣، كل على حدة، فإن المبالغ التالية بالدولار الكندي التي تقتضي عرضا مفصلا للأموال، قد جرى التفويض بإنفاقها على البرنامج العادي وفقا للنظام المالي ورهنا بأحكام هذا القرار الواجب تمويلها بدون زيادة الأئصبة المقررة على الدول من خلال صندوق تكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية بمبلغ ٥ ٣١١ ٥٠٠ دولار وبواسطة تحويل من خطة الحوافز لحساب الاشتراكات التي طال تأخرها بمبلغ ٢ ٢٠٢ ٢٠٠ دولار:

البرنامج	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١٣	المجموع
السلامة	١١٩ ٠٠٠	٩٧٧ ٠٠٠	٨٨٨ ٠٠٠	١ ٩٨٤ ٠٠٠
الأمن	٧١ ٠٠٠	٧٣ ٠٠٠	٧٦ ٠٠٠	٢٢٠ ٠٠٠
حماية البيئة والتنمية المستدامة للنقل الجوي	٤٨ ٠٠٠	٤٩ ٠٠٠	٥١ ٠٠٠	١٤٨ ٠٠٠
دعم البرنامج	٣٨٧ ٠٠٠	٣٩٩ ٠٠٠	٤٢٥ ٠٠٠	١ ٢١١ ٠٠٠
التنظيم والادارة	١ ٢٦٢ ٠٠٠	١ ٢٩٥ ٠٠٠	١ ٣٤٩ ٠٠٠	٣ ٩٠٦ ٠٠٠
التنظيم والادارة . الهيئات الادارية	١٤ ٠٠٠	١٥ ٠٠٠	١٦ ٠٠٠	٤٥ ٠٠٠
مجموع الاعتمادات الموافق عليها	<u>١ ٩٠١ ٠٠٠</u>	<u>٢ ٨٠٨ ٠٠٠</u>	<u>٢ ٨٠٥ ٠٠٠</u>	<u>٧ ٥١٤ ٠٠٠</u>

القرار ٣٨-٢٢: ميزانيات السنوات ٢٠١٤ و ٢٠١٥ و ٢٠١٦

- أ - *إن الجمعية العمومية، بالنسبة لميزانية السنوات ٢٠١١-٢٠١٢-٢٠١٣، تلاحظ ما يلي:*
- ١- بموجب المادة ٦١ من الاتفاقية، قدّم المجلس ونظرت الجمعية العمومية في تقديرات الميزانية السنوية [تقديرات دلالية لتكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني (AOSC)] لكل سنة من السنوات المالية ٢٠١١ و ٢٠١٢ و ٢٠١٣؛
- ٢- 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 تمّول بصورة رئيسية من رسوم على تنفيذ مشاريع موكلة إلى الايكاو للتنفيذ من قبل مصادر تمويل خارجية، كالحكومات وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي ومصادر أخرى؛
- وتدرك أن برنامج التعاون الفني لا يمكن تحديده بدرجة عالية من الدقة إلى حين تقرير الحكومات المانحة والبلدان المتلقية بشأن المشاريع ذات الصلة؛
- وتدرك في ضوء الحالة الآتفة الذكر، أن الأرقام السنوية الصافية لتكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني المبينة أدناه بالدولار الكندي للسنوات ٢٠١٤ و ٢٠١٥ و ٢٠١٦ تمثل تقديرات دلالية للميزانية فقط:

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

- وتدرك أن التعاون الفني يشكل أداة هامة لتعزيز تنمية وسلامة الطيران المدني؛
- وتدرك الظروف التي تواجه برنامج التعاون الفني في المنظمة وضرورة اتخاذ تدابير مستمرة؛
- وتدرك أنه في حال انتهت تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية في إحدى السنوات المالية بعجز مالي، ينبغي تغطية هذا العجز أولاً من الفائض المتراكم في الصندوق الاحتياطي لتكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية وسوف تكون الدعوة للحصول على الدعم من ميزانية البرنامج العادي الملاذ الأخير.

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

- ج - *إن الجمعية العمومية، بالنسبة للبرنامج العادي:*

تقرر ما يلي:

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

٢٠١٤	٢٠١٥	٢٠١٦	المجموع

الأهداف الاستراتيجية

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

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

المجموع	٢٠١٦	٢٠١٥	٢٠١٤	
266,550,000	92,355,000	88,075,000	86,120,000	أ) 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:

صندوق رأس المال العامل

القرار ٣٨-٢٧ صندوق رأس المال العامل

إن الجمعية العمومية،

١- إذ تلاحظ:

- أ) أن المجلس قد قدم وفقا للقرار ٣٧-٢٨ تقريرا عن مدى كفاية المستوى المقرر لصندوق رأس المال العامل وعن سلطة الاقتراض المرتبطة به، وأن الجمعية العمومية قد نظرت في هذا الموضوع؛
- ب) أن تراكم الاشتراكات المتأخرة والتأخر في دفع اشتراكات السنة الجارية شكلا عقبة 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 لالتزاماتها 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.

تحت على القيام بما يلي:

-٢

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

تقرر ما يلي:

-٣

- (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.

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

إن الجمعية العمومية:

١- إذ تلاحظ:

- أ) أن المادتين ٦-٩ و ٧-٥ من النظام المالي تتصان على أن يحدد المجلس، إذا لم تكن الجمعية العمومية في حالة انعقاد، أنصبة الاشتراكات والسلف المقدمة لصندوق رأس المال العامل والمقررة على أي دولة عضو جديدة، وذلك رهناً بالموافقة عليها أو تعديلها في الدورة التالية للجمعية العمومية؛
- ب) أن المجلس قد تصرف وفقاً لذلك فيما يتصل بالدولة التي أصبحت عضواً في منظمة الطيران المدني الدولي بعد الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية وأصبح عليها أن تدفع اشتراكات، على النحو الوارد أدناه؛
- ٢- تؤكد الإجراء الذي اتخذته المجلس في تقدير نصيب الدولة أدناه من الاشتراكات وسلفتها في صندوق رأس المال العامل وذلك بالنسب المئوية المذكورة أدناه والتي تنطبق اعتباراً من التاريخ المبين:

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

الاشتراكات المتأخرة

القرار ٣٨-٢٤: 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 للائيكو 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؛

تحث جميع الدول الأعضاء التي عليها متأخرات أن تضع ترتيبات مناسبة لتصفية متأخراتها؛

وتحت جميع الدول الأعضاء، وبوجه خاص الدول المنتخبة في المجلس، أن تتخذ كافة الإجراءات الضرورية لدفع اشتراكاتها في مواعيدها المقررة؛

وتقرر ما يلي:

١- ينبغي أن تسلّم 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- تخوّل المجلس سلطة مناقشة وعقد ترتيبات مع الدول الأعضاء التي تأخرت في دفع اشتراكاتها لثلاث سنوات أو أكثر، لتسوية المتأخرات المتركمة نحو المنظمة، وتقديم تقرير عن تلك التسويات أو الترتيبات 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، واشتراك السنة الجارية، وتجري تسوية جزئية لمتأخراتها 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 علّق حقها في التصويت بموجب الفقرة ٦ من المنطوق أعلاه، شريطة ما يلي:

(أ) إذا كانت هذه الدولة قد عقدت مع المجلس بالفعل اتفاقاً يقضي بتسوية التزاماتها القائمة وبدفع الاشتراكات الجارية، وإذا كانت قد 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 تمول 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 بالايكاو؛
- ١١- لا تتمتع بأهلية المشاركة في انتخابات المجلس واللجان والهيئات سوى الدول التي ليس لديها اشتراكات سنوية متأخرة باستثناء اشتراكات السنة الجارية؛
- ١٢- يُكلّف الأمين العام بأن يبلغ المجلس بشأن أي حق تصويت يعتبر معلقاً وعن أي حق تصويت ألغي تعليقه بموجب الفقرتين ٦ و ٧ من منطوق القرار، وبأن يطبق بناء على ذلك الإجراءات المنصوص عليها في الفقرة ١٠؛
- ١٣- يحلُّ هذا القرار محل قرار الجمعية العمومية ٣٧-٣٢.

القرار ٣٨-٢٥: حوافز تسوية الاشتراكات التي طال تأخرها

ان الجمعية العمومية:

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

تقرر ما يلي:

- ١- أن يقتصر توزيع الفوائض النقدية على الدول الأعضاء التي تكون قد دفعت، في تاريخ توزيع الفوائض، اشتراكاتها عن السنوات المالية التي تحققت فيها تلك الفوائض، وأن تلغي أحقية الدول التي عليها اشتراكات مستحقة عن السنوات المعنية في الحصول على الفوائض، وذلك باستثناء الدول التي عقدت اتفاقات مع المنظمة وامتثلت لشروط تلك الاتفاقات؛
- ٢- توزيع أنصبة الفائض النقدي على الدول الأعضاء التي عليها اشتراكات متأخرة لثلاث سنوات كاملة أو أكثر عقدت ترتيبات مع المنظمة لتسوية اشتراكاتها التي طال تأخرها وامتثلت لشروط تلك الاتفاقات، حتى وإن لم تكن قد دفعت اشتراكاتها عن السنوات المالية التي تحددت فيها تلك الفوائض؛
- ٣- اعتباراً 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 كُتب مسألة الاشتراكات المتأخرة، وتأثير خطط الحوافز على قيام الدول بدفع المتأخرات، وأن يقدم تقريراً إلى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية بشأن نتائج تلك الجهود بما في ذلك نتائج التدابير الأخرى التي يتعين النظر فيها؛
- ٥- يحل هذا القرار محل قرار الجمعية العمومية ٣٥-٢٧.

القرار ٣٤-١: استعمال أموال من الحساب المنفصل الذي أنشئ بموجب الفقرة ٣ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٣٣-١٧

ان الجمعية العمومية،

أن تضع في اعتبارها أن الفقرة ٣ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٣٣-٢٧ تنص على حفظ مدفوعات الاشتراكات من الدول المتعاقدة التي عليها متأخرات لثلاث سنوات كاملة أو أكثر، في حساب منفصل لتمويل الإنفاق على أنشطة أمن الطيران والمشاريع الجديدة وغير المتوقعة المرتبطة بالسلامة الجوية و/أو تعزيز كفاءة تنفيذ برامج الايكاو، على أن يكون ذلك تحت رقابة المجلس، وعلى أن يقدم المجلس تقريراً عنه إلى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية.

وان تذكر بأن قرار الجمعية العمومية ٣٣-١٠ يؤيد مفهوم إقامة تسهيل مالي دولي للسلامة الجوية بهدف تمويل المشاريع المتعلقة بالسلامة التي لا تستطيع الدول توفير الموارد المالية اللازمة لها أو الحصول عليها بطريقة أخرى، على أن يكون وجه الإنفاق الرئيسي هو علاج الثغرات المرتبطة بالسلامة المحددة من خلال برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية كعنصر من عناصر الخطة العالمية للسلامة الجوية.

وان تذكر أيضاً بأن الفقرة أ) من الفقرة ٥ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٣٣-١٠ تشجع الدول المتعاقدة على النظر في تقديم مساهمات طوعية لتمويل الأعمال التحضيرية اللازمة لانشاء التسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية.

وان تلاحظ أن المجلس قد نظر في دورتيه ١٦٧ و ١٦٨ في مسألة استعمال أموال من الحساب المنفصل الذي أنشئ بموجب الفقرة ٣ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٣٣-٢٧، لتمويل أنشطة معينة متعلقة بأمن الطيران والتسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية.

وتلاحظ أنه من الضروري لعمل الايكاو على الوجه السليم أن تدفع الدول المتعاقدة اشتراكاتها في مواعيد استحقاقها، وأن استخدام الأموال المودعة في الحساب المنفصل لا ينبغي أن ينشئ حافزا للدول المتعاقدة لكي تمتنع عن سداد اشتراكاتها لتوجيه تلك الاشتراكات نحو وجه استخدام محدد.

وان تأخذ في الحسبان رأي المجلس أنه ينبغي دعوة هذه الدورة الاستثنائية للجمعية العمومية لأن تصدر قرارا، كمسألة تتعلق بالسياسة العامة ودون المساس بالقرارات المذكورة آنفا، بشأن استخدام الأموال القائمة حاليا في الحساب المنفصل.

بناء عليه:

١- **توافق** على أن يتم، على أساس غير متكرر، استخدام الأموال المحتفظ بها بموجب الفقرة ٣ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٣٣-٢٧، والبالغ قدرها ٣,١٤ مليون دولار أمريكي زائدا الفوائد المحققة، وذلك على النحو التالي:

(أ) ثلث اجمالي المبلغ المحتفظ به على هذا النحو لتمويل أنشطة أمن الطيران ذات الطابع العام والتي تعود بالنفع على جميع الدول المتعاقدة أو على عدد كبير منها.

(ب) ثلث اجمالي المبلغ المحتفظ به على هذا النحو لتمويل تعزيز التنفيذ الفعال لبرامج الايكاو ومن ضمنها برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.

(ج) ثلث اجمالي المبلغ المحتفظ به على هذا النحو للتمويل الكلي أو الجزئي للأنشطة المتعلقة بالتسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية، وتشمل انشاء وتشغيل وإدارة التسهيل، بما في ذلك المشاريع التجريبية التي من المزمع تنفيذها تحت رعاية التسهيل لمصلحة مجموعة محددة أو مجموعات محددة من الدول على الصعيدين الاقليمي أو الاقليمي الفرعي، ولكن لا يجوز بأي حال من الأحوال اتاحة هذا المبلغ لأي دولة واحدة بصفتها المقترض الوحيد أو المستفيد الوحيد من أي منحة في اطار التسهيل.

٢- **تؤكد** مجددا على أنه يجب أن يخضع ذلك الاجراء لرقابة المجلس ويجب رفع تقرير عنه الى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية.

٣- **توافق** بناء على ذلك على النظر في هذه المسألة في الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية التي ستعقد في عام ٢٠٠٤.

٤- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على النظر في تقديم مساهمات طوعية لتمويل عملية تطوير التسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية.

القرار ٣٨-٢٧: صندوق رأس المال العامل

الحسابات ومراجعة الحسابات

القرار ٣٧-٣٠: الموافقة على حسابات المنظمة عن السنوات المالية ٢٠٠٧ و ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ والنظر في تقارير المراجعة الخاصة بها

حيث أن حسابات المنظمة للسنوات المالية ٢٠٠٧ و ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ وتقارير مراجعة الحسابات عنها المقدمة من المراجع العام لكندا (٢٠٠٧) وديوان الحسابات لفرنسا (٢٠٠٨ و ٢٠٠٩) - العضو بالفريق المشترك للمراجعين الخارجيين لحسابات الأمم المتحدة والوكالات المتخصصة - بصفة المراجع الخارجي لحسابات الايكاو، قد عرضت على الجمعية العمومية بعد تعميمها على الدول المتعاقدة.

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

- ١- تأخذ علماً بتقرير المراجع الخارجي عن الحسابات المراجعة للسنة المالية ٢٠٠٧ وتعليقات الأمين العام في الرد على توصيات تقرير المراجعة.
- ٢- تأخذ علماً بتقرير المراجع الخارجي عن الحسابات المراجعة للسنة المالية ٢٠٠٨ وتعليقات الأمين العام في الرد على توصيات تقرير المراجعة.
- ٣- تأخذ علماً بتقرير المراجع الخارجي عن الحسابات المراجعة للسنة المالية ٢٠٠٩ وتعليقات الأمين العام ذات الصلة في الرد على توصيات تقرير المراجعة، وتقرير بشأن حالة تنفيذ توصيات السنوات السابقة الصادرة عن المراجع الخارجي.
- ٤- توافق على الحسابات المراجعة عن السنة المالية ٢٠٠٧.
- ٥- توافق على الحسابات المراجعة عن السنة المالية ٢٠٠٨.
- ٦- توافق على الحسابات المراجعة عن السنة المالية ٢٠٠٩.

القرار ٣٨-٢٩: إقرار حسابات المنظمة عن السنوات المالية ٢٠١٠ و٢٠١١ و٢٠١٢ والنظر في تقارير المراجعة الخاصة بها

حيث أن حسابات المنظمة للسنوات المالية ٢٠١٠ و٢٠١١ و٢٠١٢ 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 عُرِضت على الجمعية العمومية بعد تعميمها على الدول الأعضاء؛ وحيث أن المجلس قد نظر في تقارير المراجعة وقدمها إلى الجمعية العمومية لكي تنظر فيها؛ وحيث أنه جرى استعراض المصروفات وفقاً للفقرة (و) من المادة ٤٩ من الفصل الثامن من الاتفاقية؛ فإن الجمعية العمومية:

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

- ٥- تقر البيانات المالية المدققة عن السنة المالية ٢٠١١؛
- ٦- تقر البيانات المالية المدققة عن السنة المالية ٢٠١٢.

القرار ١٠-٥ : اجراءات المراجعة المشتركة للحسابات

لما كانت الايكاو قد لجأت منذ البداية لخدمات مراجعي حسابات محترفين.

وبما أنه قد تم انشاء فريق مشترك لمراجعي حسابات الأمم المتحدة والوكالات المتخصصة وفقا لقرار الأمم المتحدة رقم ٣٤٧ (٤).

وبما أنه ثمة التزام بموجب الاتفاق بين الأمم المتحدة والايكاو بتحقيق التجانس الى أقصى حد ممكن في العمليات والممارسات الادارية والمالية.

وبما أنه ثبت أنه من غير العملي السير في خطة بديلة مما سيقتضي اتخاذ اجراءات للربط بين النظامين المتبعين.

فإن الجمعية العمومية تقر:

- ١- ابطال الاجراء المتخذ وفقا للقرار ١-٦٣ الذي يصرح بتعيين مراجعي حسابات المنظمة.
- ٢- تثبيت قرار مجلس الايكاو بتعيين عضو من الفريق المشترك لمراجعي حسابات الأمم المتحدة والوكالات المتخصصة كمراجع خارجي لحسابات الايكاو.

القرار ٣٦-٣٨ : تعيين المراجع الخارجي للحسابات

إن الجمعية العمومية:

- ١- **إن تلاحظ:**
- (أ) أن النظام المالي ينص على أن يعين المجلس مراجعا خارجيا لحسابات المنظمة بشرط تأكيد ذلك الاجراء من قبل الجمعية العمومية.
- (ب) أن المجلس استعرض الترشيحات المقدمة من الدول المتعاقدة في ٢٠٠٧، ووافق على تعيين السيد فيليب سيغان، الرئيس الأول لديوان المحاسبة بفرنسا عضو "فريق المراجعين الخارجيين لحسابات الأمم المتحدة ووكالاتها المتخصصة" في منصب المراجع الخارجي لحسابات الايكاو عن السنوات المالية ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠ وفقا للمادة ١٣-١ من النظام المالي للمنظمة.
- ٢- **تعرب** عن خالص تقديرها للسيدة شيلا فريزر، المراجع العام لكندا لما قدمته للمنظمة من خدمات رفيعة المستوى بصفتها المراجع الخارجي لحساباتها، وعلى ما قدمته من مساعدة فعالة وتعاون لمسؤولي الايكاو ولهيئاتها خلال فترة ولايتها، وتعنتم هذه الفرصة لتعرب مجددا عن خالص شكرها لأسلافها الذين كانوا مراجعين عامين لكندا أيضا.
- ٣- **تؤكد** القرار الذي اتخذه المجلس بتعيين السيد فيليب سيغان، الرئيس الأول لديوان المحاسبة بفرنسا مراجعا خارجيا لحسابات الايكاو عن السنوات المالية ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠.

القرار ٣٧-٣١: تعيين المراجع الخارجي للحسابات

إن الجمعية العمومية:

- ١- *إن تحيط علما* بما يلي:
- أ) ينص النظام المالي على أن يعين المجلس مراجعا خارجيا لحسابات المنظمة رهنا بتأكيد الجمعية العمومية على ذلك الإجراء.
- ب) وافق المجلس على تمديد تعيين الرئيس الأول لديوان المحاسبة بوصفه مراجعا خارجيا لحسابات الايكاو للسنوات ٢٠١١ و ٢٠١٢ و ٢٠١٣ بنفس الرسوم المفروضة على فترة السنوات الثلاث الحالية.
- ٢- *تؤكد* على الإجراء الذي اتخذته المجلس بتعيين السيد ديديه ميغو، الرئيس الأول لديوان المحاسبة، بوصفه مراجعا خارجيا لحسابات الايكاو للسنوات المالية ٢٠١١ و ٢٠١٢ و ٢٠١٣.

القرار ٣٨-٣٠: تعيين المراجع الخارجي للحسابات

إن الجمعية العمومية:

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

مسائل متنوعة

القرار ٣٦-٣٩: دراسة عن توزيع التكاليف بين صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية (AOSC) وميزانية البرنامج العادي

تطلب الجمعية العمومية من المجلس أن ينظر ويقرّ سياسة استرداد التكاليف وأن يعمل مع الأمانة العامة لضمان أن يوفر المشروع التجريبي معلومات دقيقة وفي حينها كي يتخذ المجلس قرارا على أساسها.

القرار ٣٣-٢٤ : صندوق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات

لما كان المجلس يعتبر أن تحسين نظم المعلومات والاتصالات في المنظمة وسيلة مهمة لتحسين الكفاءة والانتاجية في المنظمة، المنصوص عليها في قراري الجمعية العمومية ٣٢-٢ و ٣٢-١.

ولما كانت الجمعية العمومية قد أخذت علما بأن نظام المحاسبة الراهن دام أكثر من ثلاثين سنة، وان ادخال التحسينات عليه أصبح أمرا ضروريا للوفاء باحتياجات الدول المتعاقدة الى المعلومات عن البرنامج العادي وبرنامج التعاون الفني.

ولما كانت الجمعية العمومية قد أخذت علما بتعليقات مراجع الحسابات الخارجي، الواردة في الوثيقة رقم A33-WP/28, AD/12 (Doc 9780)، بشأن عدم كفاية نظام المالية الحالي في الايكاو وتعرضه للخطر.

وإدراكا لأن الميزانية البرنامجية التقديرية لم تشمل استثمارات كبيرة في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **ترجو من** الدول أن تقدم تبرعات نقدية أو عينية لصالح تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في الايكاو.
- ٢- **تقرر** استخدام فوائد الصندوق العام التي تربو على المبالغ المدرجة في الميزانية في بند الإيرادات المتفرقة للعامين ٢٠٠١ و ٢٠٠٢ لتحسين تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، وعلى وجه الخصوص لتنفيذ نظام معلومات جديد للمالية.
- ٣- **تقرر** أن يستخدم أيضا لتمويل تحسينات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في الايكاو رصيد الاعتمادات غير المخصصة، بما فيها من اعتمادات اضافية تحت سلطة المجلس بموجب القاعدة المالية ٥-٢، وذلك اعتبارا من ٢٠٠١/١٢/٣١.
- ٤- **تقرر** انشاء صندوق لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات بالموارد المذكورة أعلاه.
- ٥- **تكلف** الأمين العام بأن يعطي أولوية عالية لتحديث النظم المالية، وتعزيز مواقع الايكاو على شبكة الانترنت، وتوحيد أجهزة الكمبيوتر لحفظ الملفات.
- ٦- **تطلب** الى المجلس أن يرصد التقدم المحرز في استخدام صندوق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، وأن يقدم تقريرا عن استخدام هذا الصندوق الى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية.

القرار ٣٥-٣٢ : صندوق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات

ان الجمعية العمومية

أذ تشير الى:

- ١- ان تحسينات نظم المعلومات والاتصالات في المنظمة وسيلة مهمة لتحسين كفاءة وانتاجية المنظمة على النحو المبين في قراري الجمعية العمومية ٣١-٢ و ٣٢-١.

- ٢- ان نظام المحاسبة الجاري تجاوز عمره الثلاثين سنة، وان التحسينات ضرورية لتلبية احتياجات الدول المتعاقدة من المعلومات عن البرنامج العادي وبرنامج التعاون الفني.
- ٣- ان الميزانية البرنامجية التقديرية لا تشمل استثمارات كبيرة في مجال تكنولوجيا الاتصالات والمعلومات.
- ٤- انه بموجب قرار الجمعية العمومية ٣٣-٢٤ أنشئ صندوق لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات لتمويل تحديث النظم المالية وتعزيز مواقع الايكاو على الانترنت وتوحيد أجهزة خدمة الملفات بالكمبيوتر.
- تحيط علما** بالنقير المقدم عن صندوق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، وبالتقدم المحرز في المشاريع الثلاثة، وبالنفقات المصروفة عليها حتى الآن.

تلاحظ:

- ١- ان مبلغ ٢.٥ مليون دولار المخصص حتى الآن لا يكفي لتمويل تحديث النظم المالية والنظم الأخرى المتصلة بها.
- ٢- ان التكاليف التقديرية الأولية لتنفيذ النظم الحديثة المالية المتكاملة والنظم ذات الصلة تصل الى نحو ٨ ملايين دولار.
- ٣- ان تطوير موقع الايكاو على الانترنت وتعزيزه يقتضيان ٥٠٠ ٠٠٠ دولار.

وتقرر ما يلي:

- ١- الاذن بتحويل مبلغ مليوني دولار من الأموال المتراكمة في صندوق تكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية التابع لبرنامج التعاون الفني الى صندوق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات لتمويل جزء من تكلفة تحديث النظم المالية والنظم ذات الصلة.
- ٢- الاذن للمجلس بتحويل المبالغ المتاحة والتي تعتبر ملائمة لتمويل تحديث النظم المالية والنظم الأخرى ذات الصلة، من حوافز تسوية حساب الاشتراكات التي طال تأخرها الى صندوق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، بعد البحث الدقيق في التكاليف التقديرية ومراعاة احتياجات المنظمة.

وتطلب:

- ١- الى الدول أن تقدم تبرعات نقدية أو عينية لتحديث النظم المالية والنظم ذات الصلة وتطوير مواقع الايكاو على الانترنت.
- ٢- الى المجلس أن يتابع التقدم المحرز بفضل استخدام صندوق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، وأن يقدم الى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية تقريراً عن استخدام صندوق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات.
- ٣- الى المراجع الخارجي للحسابات أن يولي اهتماماً خاصاً للاستخدام الملائم للأموال المخصصة لتحديث النظام المالي والنظم الأخرى المرتبطة به عند قيامه بالتدقيق.

القرار ٢٢-٣٠: استعراض جميع جوانب خدمات اللغات

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

المرفق (أ)

التحفظات على القرارات التي اعتمدها الجمعية العمومية للايكاو

يشير هذا المرفق إلى التحفظات على القرارات التي اعتمدها الجمعية العمومية للايكاو. وبالنسبة لكل تحفظ مبين، يشار إلى رقم وعنوان القرار و، عند الانطباق، إلى ذلك الجزء من القرار الذي يشير إليه التحفظ، وإلى الدولة (الدول) التي أبدت التحفظ، وإلى الوثيقة (الوثائق) التي تحتوي على التحفظ وإلى بيان المساندة المرافق من الدولة العضو (الدول الأعضاء) إذا كان قد تم تقديمه.

القرار	الدولة	المراجع
١٨-٣٨: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ	أستراليا	الفقرة ١٠ من الديباجة، الفقرات ٦ و ٢٠ و ٢١
	الأرجنتين، أستراليا، والبحرين، والبرازيل، والصين، وكوبا، والهند، وليتوانيا (بالنيابة عن الدول الثماني والعشرين الأعضاء في الاتحاد الأوروبي ^١ والدول	الفقرة ٧

^١ 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.

القرار	الدولة	المراجع
	الأربع عشرة أخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (إيكاك) ^٢ ، والاتحاد الروسي، والمملكة العربية السعودية وجمهورية فنزويلا البوليفارية	
	وليتوانيا (بالنيابة عن الدول الثماني والعشرين الأعضاء في الاتحاد الأوروبي والدول الأربع عشرة أخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (إيكاك))، وسنغافورة	الفقرة ١٦
	أفغانستان، أستراليا، كندا، اليابان، نيوزيلندا، قطر، الإمارات العربية المتحدة، الولايات المتحدة	الفقرة ١٦ (ب)
	أستراليا، كندا، اليابان، وليتوانيا (بالنيابة عن الدول الثماني والعشرين الأعضاء في الاتحاد الأوروبي والدول الأربع عشرة أخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (إيكاك))، نيوزيلندا، جمهورية كوريا، والولايات المتحدة.	المبدأ التوجيهي (ع) من الملحق

^٢ ألبانيا، أرمينيا، أذربيجان، البوسنة والهرسك، جورجيا، آيسلندا، جمهورية مولدوفا، موناكو، الجبل الأسود، النرويج، سان مارينو، صربيا، سويسرا، وجمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة.

المرفق (ب)

قائمة القرارات الناتجة عن الادمج مع الاشارة الى مصدرها

القرار	ادمج القرارات	القرار	ادمج القرارات
*٦-١٦	١٩-١٥ ، ٤-١٥ ، ٣-١٤ ، ٨-١٢ ، ٦-١٠ ، ٢٠-٤	*٩-٢١	٩-١٨ ، ٨-١٧ ، ٣-١٧ ، ٢-١٧ ، ٣٧-١٦
*٩-١٦	٥-١٢ ، ٥-١٥ ، ٨-١٥ ، المرفق (ج)	*١٠-٢١	٧-١٨ ، ٦٥-١٦
١٠-١٦	٥-١٥ ، ٥-١٢	*٣٣-٢١	٣-١٩ ، ٢٥-١٨ ، ٢٤-١٨ ، ٣٠-١٢ ، ٥-١٩ ، ٤-١٩
١٣-١٦	٤-١٤ ، ٦-٤	*١٢-٢٢	١٩-٢١ ، ١١-١٨
*١٤-١٦	٩-١٠ ، ٤-٤ ، ٨-٢	*١٣-٢٢	١٢-١٨ ، ٣-١٦
*٢٣-١٦	٢٠-١٥ ، ١٩-١٥ ، ٣٢-١٤	١٣-٢٣	٢٨-٢٢ ، ٢٢-٢١ ، ١٦-١٨
*٢٦-١٦	٣٣-١٠ ، ٤٤-١	*٧-٢٦	١١-١٧ ، ١٠-١٧ ، ٩-١٧ ، ٧-١٧ ، ٦-١٧ ، ٥-١٧ ، ٢٣-١٧ ، ١٧-١٧ ، ١٦-١٧ ، ١٤-١٧ ، ١٣-١٧ ، ٢١-٢٠ ، ١٧-٢٢ ، ١٦-٢٢ ، ٩-٢١ ، ٢-٢٠ ، ١٩-٢٤ ، ١٨-٢٤ ، ٢٢-٢٣
*٢٧-١٦	٢٣-١٥ ، ٣٦-١٤ ، ٢١-١٢ ، ٣٥-١٠	*٦-٣١	٩-٢٩ ، ٨-٢٩
*٢٨-١٦	٢٣-١٥ ، ٣٦-١٤ ، ٢١-١٢ ، ٣٥-١٠	*١١-٣١	٩-٢٩ ، ٨-٢٩
*٢٩-١٦	٣٦-١٤ ، ٢١-١٢ ، ٣٥-١٠ ، ١٥-٢		١٤-٢٢ ، ١٣-٢٢ ، ١٢-٢٢ ، ٤-١٦ ، فقرات توجيهية (ج) و (أ) و (ب) ، ١٥-٢٢ ، ١٠-٢٣ ، ٣-٢٨ ، ١٢-٢٩
*٣٠-١٦	٣٦-١٤ ، ٢١-١٢ ، ٣٥-١٠ ، ٤٠-١	*١٥-٣١	٣-٢٧ ، ٣٦-١٦ ، ٤٠-١٠ ، ٦-٧
*٣٢-١٦	٢١-١٥ ، ٢٢-٢ ، ٤٥-١	*١٧-٣٢	٣٢-١٠ ، ١٥-٧ ، ١٤-٧ ، ١٩-٤ ، ٩-٢ ، ٢٢-١٥ ، ٥-١٥ ، ١٩-١٢ ، ١٨-١٢ ، ٣٦-١٠ ، ٢٩-١٦ ، ٢٨-١٦ ، ٢٧-١٦ ، ٢٦-١٦ ، ٢٢-١٦ ، ٢٠-١٨ ، ٣٤-١٦ ، ٣٣-١٦ ، ٣١-١٦ ، ٣٠-١٦ ، ١٢-٢٤ ، ٢٤-٢٢ ، ٢٨-٢١ ، ٢٦-٢١ ، ٢١-١٨ ، ١٨-٢٩ ، ١٥-٢٧ ، ٤-٢٧ ، ١٣-٢٦ ، ١٤-٢٤ ، ١٣-٣١ ، ١٢-٣١
*٣٣-١٦	١٧-٤ ، ١٣-٢		
*٣٤-١٦	٣٥-١٤ ، ٢٠-١٢ ، ٣٨-١٠		
*٣٦-١٦	٣٨-١٤ ، ٢٣-١٢ ، ٣٩-١٠		
*٥٤-١٦	٣٦-١٥ ، ٤٨-١٤ ، ١٤-١١		
*٥٦-١٦	٦-٩ ، ٧-٨ ، ١-٧ ، ٢-٦		
*٢٠-١٨	١٧-١٥ ، ٣٤-١٤		

* لم تعد سارية المفعول - انظر

<http://www.icao.int/Meetings/a38/Pages/resolutions/asp>

للقرارات التي لم تعد سارية المفعول.

المرفق (ج)

قائمة القرارات التي تم ادماجها مع الاشارة الى القرارات الناتجة عن الادمج

القرار	أدمج في	القرار	أدمج في	القرار
٤٠-١	*٣٠-١٦	٤٨-١٤	*٥٤-١٦	
٤٤-١	*٢٦-١٦	٤-١٥	*٦-١٦	
٤٥-١	*٣٢-١٦	٥-١٥	*٩-١٦ و *١٠-١٦	
٨-٢	*١٤-١٦	٨-١٥		
١٣-٢	*٣٣-١٦	المرفق (ج)	*٩-١٦	
١٥-٢	*٢٩-١٦	١٧-١٥	*٢٠-١٨	
٢٢-٢	*٣٢-١٦	١٩-١٥	*٢٣-١٦ و *٦-١٦	
٤-٤	*١٤-١٦	٢٠-١٥	*٢٣-١٦	
٦-٤	١٣-١٦	٢١-١٥	*٤٢-١٦	
١٧-٤	*٣٣-١٦	٢٣-١٥	*٢٨-١٦ و *٢٧-١٦	
٢٠-٤	*٦-١٦	٣٦-١٥	*٥٤-١٦	
٢-٦	*٥٦-١٦	٣-١٦	*١٣-٢٢	
١-٧	*٥٦-١٦	٤-١٦	*١١-٣١	
٦-٧	*١٥-٣١	٣٦-١٦	*١٥-٣١	
٧-٨	*٥٦-١٦	٣٧-١٦	*٩-٢١	
٦-٩	*٥٦-١٦	٥٦-١٦	*١٠-٢١	
٦-١٠	*٦-١٦	٢-١٧	*٩-٢١	
٩-١٠	*١٤-١٦	٣-١٧	*٩-٢١	
٣٣-١٠	*٢٦-١٦	٥-١٧	*٧-٢٦	
٣٥-١٠	*٢٧-١٦ و *٢٨-١٦	٦-١٧	*٧-٢٦	
٣٨-١٠	*٣٤-١٦ و *٣٠-١٦	٧-١٧	*٧-٢٦	
٣٩-١٠	*٣٦-١٦	٨-١٧	*٩-٢١	
٤٠-١٠	*١٥-٣١	٩-١٧	*٧-٢٦	
١٤-١١	*٥٤-١٦	١٠-١٧	*٧-٢٦	
٥-١٢	*٩-١٦ و *١٠-١٦	١١-١٧	*٧-٢٦	
٨-١٢	*٦-١٦	١٣-١٧	*٧-٢٦	
٢٠-١٢	*٣٤-١٦	١٤-١٧	*٧-٢٦	
٢١-١٢	*٢٧-١٦ و *٢٨-١٦	١٦-١٧	*٧-٢٦	
٢٣-١٢	*٢٩-١٦ و *٣٠-١٦	١٧-١٧	*٧-٢٦	
٣٠-١٢	*٣٦-١٦	٢٣-١٧	*٧-٢٦	
٣-١٤	*٦-١٦	٧-١٨	*١٠-٢١	
٤-١٤	١٣-١٦	٩-١٨	*٩-٢١	
٣٢-١٤	*٢٣-١٦	١١-١٨	*١٢-٢٢	
٣٤-١٤	*٢٠-١٨	١٢-١٨	*١٣-٢٢	
٣٥-١٤	*٣٤-١٤	١٦-١٨	١٣-٢٢	
٣٦-١٤	*٢٧-١٦ و *٢٨-١٦	٢٤-١٨	*٣٣-٢١	
٣٨-١٤	*٢٩-١٦ و *٣٠-١٦	٢٥-١٨	*٣٣-٢١	
	*٣٦-١٦	٣-١٩	*٣٣-٢١	
		٤-١٩	*٣٣-٢١	
		٥-١٩	*٣٣-٢١	

* لم تعد سارية المفعول. انظر

<http://www.icao.int/Meetings/a38/Pages/resolutions/asp>

للقرارات التي لم تعد سارية المفعول.

القرار	أدمج في	القرار	أدمج في	القرار
٢-٢٠	*٧-٢٦	٢٢-٢٣	*٧-٢٦	
٩-٢١	*٧-٢٦	١٨-٢٤	*٧-٢٦	
١٩-٢١	*١٢-٢٢	١٩-٢٤	*٧-٢٦	
٢٢-٢١	١٣-٢٣			
١٢-٢٢	*١١-٣١	٣-٢٧		
١٣-٢٢	*١١-٣١	٣-٢٨		
١٤-٢٢				
				الفقرات التوجيهية
				١ (ج) و ٣ (أ) و ١ (ب)
١٥-٢٢	*١١-٣١	٨-٢٩	*١١-٣١	
١٦-٢٢	*٧-٢٦	٩-٢٩	*١١-٣١	
١٧-٢٢	*٧-٢٦	١٢-٢٩	*١١-٣١	
٢٨-٢٢	١٣-٢٣			
١٠-٢٣	*١١-٣١			
٢١-٢٣	*٧-٢٦			

* لم تعد سارية المفعول. انظر
<http://www.icao.int/Meetings/a38/Pages/resolutions.aspx>
 للقرارات التي لم تعد سارية المفعول.

المرفق (د)

فهرس القرارات السارية المفعول حسب الموضوع

الحوادث

- عدم افشاء بعض سجلات الحوادث والوقائع: القرار ٣-٣٨ (I-101)
تقديم المساعدة الى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم: ١-٣٨ (I-104)
التحقيق: القرار ١٢-٣٨، المرفق (ن) (II-17)، القرار ١٠-٣٦ (I-100)
سبل تقادي الحوادث: القرار ١٠-٣٦ (I-100)

تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية: القرار ٣٦-٣٩ (X-31)

أفريقيا

- الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية: ٧-٣٨ (II-20)
اتفاقيات واتفاقات:

- الثنائية، تنفيذ المخططات الإقليمية: القرار ١٩-٢٢ (II-22)
اتفاق بين الايكاو والأمم المتحدة: القرار ٢-١ (I-44)
جواز سفر الأمم المتحدة: القرار ٢٥-٢ (I-45)

اقتصاديات الناقلين الجويين: القرار ١٤-٣٨ المرفق (و)، (III-14)

قانون الجو

- اتفاقيات: القرار ٢٢-٣٧ المرفق (ب) (V-1)
تدريس: القرار ٢٢-٣٧ المرفق (د) (V-3)

البريد الجوي: القرار ١٤-٣٨، المرفق (ز) (III-14)

لجنة الملاحة الجوية

- التشكيل: القرار ١٣-٣٨ (I-20)
العضوية: القرار ٢-١٨ (I-19) القرار ٢-٢٧ (I-21)
فرق الخبراء: القرار ١٢-٣٨، المرفق (ب) (II-7)
استعمال اللغات: القرار ٢٩-٢٢ (IX-2)

تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية

- الميرر الاقتصادي: القرار ١٠-١٦ (IV-5)
التنفيذ: القرار ١٩-٢٢ (II-22)، القرار ١١-٣٨ (II-2)، القرار ١٢-٣٨، المرفق (هـ) (II-2)
التمويل المشترك: القرار ٦٥-١ (IV-1)
المخططات الإقليمية والاجراءات التكميلية: القرار ١٢-٣٨، المرفق (هـ) (II-9)
القواعد والتوصيات الدولية واجراءات لخدمات الملاحة الجوية: القرار ١١-٣٨، (II-2)
البحث والانتاقد: القرار ١٢-٣٨، المرفق (ح) (II-12)

سياسات الملاحة الجوية: القرار ٩-١٥ (II-2)، القرار ١٢-٣٨ (II-5)

نوعية الهواء: القرار ١٧-٣٨، المرفق (ح) (I-64)

الطرق الجوية: استخدام الطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي: القرار ١٤-٣٦ (II-19)

الحركة الجوية

التنسيق بين الحركتين الجويتين المدنية والعسكرية: القرار ١٢-٣٨، المرفق (ط) (II-13)
حدود المجالات الجوية لخدمات الحركة الجوية: القرار ١٢-٣٨، المرفق (ز) (II-11)

النقل الجوي

بيان موحد بسياسات الايكاو: القرار ١٤-٣٨ (III-1)
خدمات: القرار ١٣-٢٧ (I-81)

الطائرات

قواعد عالمية لتصميم الطائرات: القرار ١١-٣٣ (I-83)
التطهير من الحشرات: القرار ١٤-٣٧ (I-80)
تأجير واستئجار وتبادل الطائرات: القرار ١٣-٢٣ (II-34)
أنواع جديدة من الطائرات، تخطيط النظم: القرار ١٤-٢٣ (II-31)
الضوضاء: السياسات والبرامج: القرار ١٧-٣٨، المرفق (ج) (I-57)
الضوضاء: الطائرات النفاثة دون الصوتية: القرار ١٧-٣٨، المرفق (د) (I-59)
الطائرات فوق الصوتية: القرار ١٧-٣٨، المرفق (ز) (I-64)
انبعاثات محركات الطائرات: القرار ١٨-٣٨، (I-66)
الازدحام في المطارات وفي الفضاء الجوي: القرار ١١-٢٧ (II-32)

المطارات

الضوضاء: القرار ١٧-٣٨، المرفق (هـ) (I-61)
توفير المطارات الملائمة: القرار ١٢-٣٨، المرفق (ي) (II-15)
اعادة تشغيل المطارات: القرار ١١-٢٢ (VI-6)
خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية: القرار ١٤-٣٨، المرفق (هـ) (III-13)

الازدحام في الفضاء الجوي

انظر الازدحام في المطارات وفي الفضاء الجوي

شهادات صلاحية الطائرات للطيران: القرار ١١-٣٣ (I-83) والقرار ١٢-٣٨، المرفق (ج) (II-7)
المخدرات والكحول: برامج الفحص: القرار ١٢-٣٣ (II-37)

المتأخرات: تسوية: القرار ١-٣٤ (X-27)، القرار ٢٤-٣٨ (X-24)

الجمعية العمومية

دورات استثنائية: القرار ٥-١٤ (I-24)
دعوات: القرار ٣-٥ (I-26)
قرارات، توحيدها: المرفقان (ب) و(ج)
القرارات السارية المفعول: المرفق (هـ)
القرارات السارية المفعول: فهرس الموضوعات: المرفق (د)
القرارات، التحفظات: المرفق (أ)
النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية (I-25)
النص العربي: المقرر ٢٥ (I-25)
النص الروسي: المقرر ٢٢ (I-25)
وتيرة انعقاد دورات الجمعية العمومية ومكان انعقادها: القرار ١-٨ (I-23)، القرار ١٣-١٦ (I-25)،
المقرر ٢٢ (I-25)

أنصبة الاشتراكات

الدفع، التأخيرات: القرار ٢٣-٢٦ (X-4)
المبادئ: القرار ٣١-٣٦ (X-3)

- أنصبة الاشتراكات للسنوات ٢٠٠٨-٢٠١٠: القرار ٣٦-٣٢ (X-5)
 أنصبة الاشتراكات للسنوات ٢٠١١-٢٠١٣: القرار ٣٧-٢٧ (X-11)
 أنصبة الاشتراكات للسنوات ٢٠١٤-٢٠١٦: القرار ٣٨-٢٦ (X-16)

المساعدة الى الدول (انظر أيضا التعاون الفني):

- تمويل الخطط الاقليمية: القرار ١٠-١٦ (IV-5)
 تنفيذ الخطط الاقليمية: القرار ١٦-١٠ (IV-5)، القرار ٢٢-١٩ (II-22)، القرار ٣٨-١٢، المرفق (هـ) (II-9)
 تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية واجراءات لخدمات الملاحة الجوية القرار ٣٨-١١، (II-2)
 الزيارات، موظفو الأمانة العامة الفنيون: القرار ٣٨-١٢، المرفق (م) (II-16)
 الموظفون والمعدات، إعادة تشغيل المطارات: القرار ٢٢-١١ (VI-6)
 خدمات البحث والانتفاذ: القرار ٣٨-١٢، المرفق (ح) (II-12)
 تقارير مراجعة الحسابات: القرار ٣٧-٣٠ (X-28)، القرار ٣٨-٢٩ (X-29)

حوادث الطيران:

- المساعدة للضحايا وأسرهم: القرار ٣٨-١٠ (I-104)
 التحقيقات: القرار ٣٨-١٢، المرفق (ن) (II-17)
 حماية السجلات: القرار ٣٨-٣ (I-101)
 خطة عمل أمن الطيران: المساهمات المالية: القرار ٣٦-١٨ (VII-16)
 التدريب على الطيران: القرار ٣٨-١٢، المرفق (د) (II-8)
 التأمين ضد مخاطر الحرب: المساعدة: القرار ٣٣-٢٠ (V-10)

النهج المتوازن

انظر الضوضاء

الميزانيات

- ٢٠٠٨-٢٠٠٩-٢٠١٠: القرار ٣٦-٢٩ (X-17)
 ٢٠١١-٢٠١٢-٢٠١٣: القرار ٣٧-٢٦ (X-19)
 ٢٠١٤-٢٠١٥-٢٠١٦: القرار ٣٨-٢٢ (X-21)

الشهادات

- الصلاحية للطيران: القرار ٣٨-١٢، المرفق (ج) (X-7)
 طواقم قيادة الطائرة، كفاءة واجازات: القرار ٢١-٢٤ (II-35)، القرار ٣٨-١٢، المرفق (ج) (X-7)
 المشغلون الأجانب: القرار ٣٦-٦ (I-91)

اتفاقية شيكاغو، ١٩٤٤

- السياسة فيما يتعلق بالتعديل: القرار ٤-٣ (I-2)
 المادة ٣ مكرر - اضافة: القرار ٢٥-١ (I-9)، القرار ٢٥-٢ (I-11)، القرار ٢٧-١ (I-11)
 المادة ٤٥ - المقر الدائم: القرار ٨-٤ (I-26)، القرار ٨-٥ (I-27)
 المادة ٤٨ (أ) - الدورات الاستثنائية للجمعية العمومية: القرار ١٤-٥ (I-24)
 المادة ٥٠ (أ) - عضوية المجلس: القرار ١٣-١ (I-15)، القرار ١١٧-١ (I-16)، القرار ٢١-٢ (I-17)،
 القرار ٢٨-١ (I-18)، القرار ٢٨-٢ (I-19)
 المادة ٥٦ - لجنة الملاحة الجوية: القرار ١٨-٢ (I-19)، القرار ٢٧-٢ (I-21)
 المادة ٨٣ مكرر - اضافة: القرار ٢٣-٣ (I-9)،
 المادة ٨٣ مكرر - نقل بعض المهام والواجبات: القرار ٢٣-٢ (I-7)
 المادة ٩٣ مكرر - عضوية الايكاو: القرار ١-٣ (I-13)
 المواد ٤٨ (أ) و ٤٩ (هـ) و ٦١ - دورات الجمعية العمومية: القرار ٨-١ (I-23)
 النص المعتمد الصيني: القرار ٣٢-٢ (I-6)

- النصان المعتمدان، الفرنسي والاسباني: القرار ١٦-١٦ (I-3)
 النص المعتمد، الروسي: القرار ٢٢-٢٢ (I-4)
 البند الختامي، تعديل القرار ٣-٢٢ (I-5)، القرار ٣-٢٤ (I-5)، القرار ٢٩-٣١ (I-6)، القرار ٣-٣٢ (I-6)
- الطائرات المدنية: سوء استخدام: إعلان: القرار ١-٣٣ (VII-1)
 الطيران المدني: الأثر على البيئة: القرار ١٧-٣٨، المرفق (ح) (I-64)
 تغير المناخ: القرار ١٨-٣٨ (I-66)
- الحقوق التجارية
 /نظر اتفاقات وترتيبات
- الأمراض المعدية: الحماية والوقاية:
 السفر عن طريق الجو: القرار ١٣-٣٧ (I-79)
 الركاب والطواقم: القرار ١٢-٣٥ (I-78)
- الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)
 بيان موحد بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة: القرار ١٥-٣٥ (I-84)
 أعمال المتابعة لمؤتمر سنة ١٩٩٨: القرار ١٢-٣٢ (I-87)
 الاتصالات جو - أرض العالمية: الجوانب القانونية: القرار ١٩-٢٩ (I-12)
 النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS):
 ميثاق حقوق الدول والتزاماتها القرار ١٩-٣٢ (V-8)
 تنفيذ: اطار قانوني: القرار ٢٠-٣٢ (V-9)، القرار ٢٢-٣٧، المرفق (و) (V-5)
 الجوانب القانونية: القرار ٢٢-٣٧، المرفق (و) (V-5)
- الدول المتعاقدة
- الخطوات المطلوبة فيما يتعلق بالمساعدة الفنية: القرار ١٧-٣٦ (VI-1)
 التعاون: التحقيق: حوادث الطائرات: القرار ١٢-٣٨، المرفق (ن) (II-17)
 التعاون، سلامة الطيران المدني: القرار ٣-٢٥ (I-12)
 التعاون، إعادة تشغيل المطارات: القرار ١١-٢٢ (VI-6)
 الاضطلاع بالالتزامات المالية /نظر الاشتراكات المتأخرة
 استخدام العاملين في الخدمات الأرضية للطيران: القرار ١٢-٣٨، المرفق (ك) (II-16)
 الاسهام في الأعمال الفنية: القرار ١٢-٣٨، المرفق (ل) (II-16)
 العلاقات مع الايكاو: القرار ١٤-١ (I-34)، القرار ١٥-١ (I-37) القرار ٢٦-٢ (I-34)، القرار ٢٧-٢ (I-35)
- برنامج منع ارتطام الطائرات بالمرتفعات وهي تحت السيطرة: القرار ٩-٣١ (I-98)
- اتفاقية الطيران المدني الدولي، ١٩٤٤
 /نظر اتفاقية شيكاغو، ١٩٤٤
- اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها:
 المادة الرابعة: تطبيق: القرار ٢-٣٥ (VII-19)
- اتفاقيات وبروتوكولات
- اتفاقية بيجين: ١٩-٣٨ (V-6)
 بروتوكول بيجين: ١٩-٣٨ (V-6)
 بروتوكول كيوتو: ١٨-٣٨ (I-66)
 اتفاقية مونتريال: القرار ٢٠-٣٨ (V-7)
- التعاون بين الدول المتعاقدة: سلامة الطيران المدني: القرار ٣-٢٥ (I-12)
- المجلس
 الهيئة التحكيمية: القرار ٢٣-١ (I-26)

- الدورة الاستثنائية: القرار ٥-٢٤ (I-39)
- التزامات الدول الأعضاء: القرار ١-٤ (I-19)
- زيادة عدد الأعضاء: القرار ١-١٣ (I-15)، القرار ١-١٧ (I-16)، القرار ٢-٢١ (I-17)، القرار ١-٢٨ (I-18)، القرار ٢-٢٨ (I-19)
- طائرة كويبية، تخريب وتدمير: القرار ٥-٢٢ (I-40)
- الاختلافات (القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الحركة الجوية): القرار ١١-٣٨ (II-2)
- تطهير الطائرات من الحشرات: القرار ١٤-٣٧ (I-80)
- الخلافاً: البت فيها: القرار ٢٣-١ (I-26)
- الوثائق
- ارسال الوثائق: القرار ٥-٣ (IX-7)
- اصدار الوثائق وتوزيعها: القرار ٢١-٢٤ (IX-6)
- التنمية الاقتصادية: القرار ١٧-٣٦ (VI-1)
- التنظيم الاقتصادي: القرار ١٤-٣٨، المرفق (أ) (III-2)
- الشعار الرسمي والختم الرسمي: القرار ١-٣١ (I-33)
- الاتجار بالانبعاثات: القرار ١٨-٣٨ (I-66)
- حماية البيئة
- تغير المناخ: القرار ١٨-٣٨ (I-66)
- عام: القرار ١٧-٣٨، المرفق (أ) (I-54)
- سياسات الايكاو وممارساتها: القرار ١٧-٣٨ (I-53) والقرار ١٨-٣٨ (I-66)
- منع جلب الأنواع الدخيلة الخطرة: القرار ٢١-٣٦ (I-76)
- الخبراء
- المكاتب الاقليمية: القرار ١٢-٣٨، المرفق (م) (II-16)
- المساعدة الفنية: القرار ١٧-٣٦ (VI-1)
- المراجع الخارجي: القرار ١٠-٥ (X-30)، القرار ٣٨-٣٦ (X-30)
- التعيين القرار ٣٨-٣٦ (X-30) والقرار ٣١-٣٧ (X-31)، والقرار ٣٠-٣٨ (X-31)
- التسهيلات: القرار ١٦-٣٨ (III-15)
- منح الزمالة والمنح الدراسية: القرار ١٧-٣٦، المرفق (ب) (VI-3)
- النظام المالي: القرار ٣٥-٣٦ (X-1) والقرار ٢٩-٣٧ (X-2) والقرار ٢٨-٣٨ (X-2)
- طواقم قيادة الطائرة، شهادات الكفاءة والاجازات: القرار ١٢-٣٨، المرفق (ج) (II-7)
- أجهزة التدريب على الطيران بالمحاكاة، القرار ١٠-٣٨ (II-39)
- التنبؤ والتخطيط الاقتصادي: القرار ١٤-٣٨، المرفق (ج) (III-10)
- الاتصالات جو - أرض (العالمية)
- نظر الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM)
- الخطة العالمية للملاحة الجوية: القرار ٢-٣٨، المرفق (ب) ()
- التخطيط العالمي للسلامة: القرار ٢-٣٨، (II-24)
- الخطة العالمية للسلامة الجوية: القرار ٢-٣٨، المرفق (أ) (II-25)

التوافق العالمي للقواعد: القرار ٢٩-٣ (I-82)

النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية
/نظر الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)

شروط توظيف العاملين الأرضيين: القرار ٣٨-١٢، المرفق (ك) (II-16)

استبدال الهالونات: القرار ٣٨-٩ (II-39)

المقر الرئيسي: مقعد دائم: القرار ٨-٤ (I-26)، القرار ٨-٥ (I-27)
خطف الطائرات

/نظر التدخل غير المشروع

الرحلات التي تتم لأغراض انسانية: القرار ٢٩-١٤ (I-104)

الايكاو

الشعار الرسمي والختم الرسمي: القرار ٣١-١ (I-33)

الاحتفال بالذكرى الخمسين (١٩٩٤): القرار ٢٩-١ (I-1)

تحسين الانتاجية: القرار ٣١-٢ (I-28) القرار ٣٢-١ (I-30) القرار ٣٣-٣ (I-32)

العضوية: القرار ٣-١ (I-13)، القرار ١-٩ (I-14)،

المقر الدائم: القرار ٨-٤ (I-26)، القرار ٨-٥ (I-27)

سياسات: المجال القانوني: القرار ٣٧-٢٢ (V-1)

السياسة العامة: القرار ٣٧-٢٢ المرفق (أ) (V-1)

تنفيذ المخططات الاقليمية

المساعدة والمشورة: القرار ٢٢-١٩ (II-22)؛ القرار ٣٨-١٢ (II-5)

سلامة الطيران في أفريقيا القرار ٣٨-٧ (II-20)

صندوق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات: القرار ٣٣-٢٤ (X-32)، القرار ٣٥-٣٢ (X-32)

الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ: القرار ٣٨-١٨ (I-66)

لجنة الخدمة المدنية الدولية: القرار ٢١-١٢ (I-49)

اليوم الدولي للسلام: القرار ٢٤-١ (I-82)

التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران (إيفاس): القرار ٣٤-١ (X-27)

وثائق الايكاو الدولية

التصديق، حالات: القرار ٣٧-٢٢ المرفق (ج) (V-2)

المنظمات الدولية

علاقتها مع الايكاو: القرار ١٠-١ (I-43)، القرار ١١-١ (I-43)، القرار ٥-٣ (I-26)

الأمم المتحدة/نظر الأمم المتحدة

دعوات للمشاركة في الدورات المقبلة للجمعية العمومية: القرار ٥-٣ (I-26)

الغزو العراقي للكويت: آثاره على الطيران: ٢٨-٧ (I-41)

اسرائيل: القرار ١٩-١ (I-38)، القرار ٢٠-١ (I-38)

مطار القدس: القرار ٢١-٧ (I-39)، القرار ٢٣-٥ (I-39)

التمويل المشترك: القرار ٦٥-١ (IV-1)، القرار ٣٧-١٤ (IV-4)، والقرار ١٠-١٦ (IV-5)

وحدة التفتيش المشتركة: القرار ٧-٢٢ (I-49)

جواز سفر الأمم المتحدة: القرار ٢٥-٢ (I-45)

استخدام الأراضي: تخطيط وإدارة: القرار ١٧-٣٨، المرفق (و) (I-63)

شروط كفاءة اللغة المستخدمة في الاتصالات الهاتفية اللاسلكية: القرار ١٨-٣٨ (I-66)

اللغات

العربية، التوسع في استخدام خدمات اللغة العربية في الايكاو: المقرر ٢٦ (IX-3)، القرار ٢١-٢٩ (IX-4)
الاستخدام المحدود للغة العربية: المقرر ٢١ (IX-3)

استخدام اللغة العربية في دورات الجمعية العمومية: المقرر ٢٣ (IX-3)

الصينية، التوسع في استخدام خدمات اللغة الصينية في الايكاو: القرار ١٦-٣١ (IX-4)
تقديم: المقرر ٢٢ (IX-4)

خدمات: القرار ٣٠-٢٢ (IX-2)، القرار ٢٥-٣٧ (IX-1)

استخدام، لجنة الملاحة الجوية: القرار ٢٩-٢٢ (IX-2)

قانون المعاهدات: اتفاقية فيينا لعام ١٩٨٦: القرار ٥-٣٣ (I-36)

الاستيلاء على طائرة لبنانية وتحويل مسارها: القرار ١-٢٠ (I-38)

اللجنة القانونية: القرار ٥-٧ (I-22)

اسقاط طائرة ليبية: القرار ١-١٩ (I-38)

اجازات، أطقم قيادة الطائرة: القرار ٢٤-٢١ (II-35)، القرار ١٢-٣٨، المرفق (ج) (II-7)

الاجتماعات

الملاحة الجوية: القرار ١٢-٣٨، المرفق (أ) (II-6)

الوثائق: القرار ٥-٣ (IX-7)

الايكاو، اشتراك منظمة التحرير الفلسطينية بصفة مراقب: القرار ٦-٢٢ (I-50)

الاجتماعات غير الرسمية: القرار ١٩-٢٢، الفقرة (ج) (II-23)

اعداد الاجتماعات وتصريف أعمالها: القرار ١٦-١١ (II-33)

الوكالات المتخصصة، دعوة حركات التحرير لحضور اجتماعات: المقرر ٢١ (IX-3)

العقاقير المخدرة

القضاء على النقل غير المشروع للعقاقير المخدرة بطريق الجو: دور الايكاو: القرار ١٢-٢٧ (I-76)

برنامج فحص المخدرات: القرار ١٢-٣٣ (II-37)

الضوضاء

النهج المتوازن: القرار ١٧-٣٨، المرفق (ج) (I-57)

الفضاء الخارجي: القرار ١١-٢٩ (I-52)

منظمة التحرير الفلسطينية: الاشتراك في الايكاو بصفة مراقب: القرار ٦-٢٢ (I-50)

فرق الخبراء: القرار ٣٨-١٢، المرفق (ب) (II-7)

السلم والأمن: القرار ٥-٥ (I-46)

الأهداف العالمية للملاحة القائمة على الأداء: القرار ٣٧-١١ (II-28)

السياسة العامة للموظفين: القرار ٥١-١ (VIII-1)

المزايا والحصانات: القرار ٢٦-٢ (I-34)، القرار ٢٧-٢ (I-35)، القرار ٣-٢٦ (I-36)

اجراءات خدمات الملاحة الجوية

الانشاء: القرار ١١-٣٨ (II-2)

الصياغة: القرار ١١-٣٨ (II-2)

تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحة الجوية: القرار ١١-٣٨ (II-2)

سياسة الاعلام: القرار ١٥-١ (I-37)

المطبوعات: القرار ٥٤-١ (IX-5)

طيف الترددات اللاسلكية: سياسة الايكاو: القرار ٢٦-٣٨ (X-16)

الاتصالات الهاتفية اللاسلكية: اللغة الانجليزية: الكفاءة: القرار ٨-٣٨ (II-37)

الممارسات الموصى بها

التعريف: القرار ١١-٣٨ (II-2)

الانشاء: القرار ١٧-٣٨، المرفق (ب) (I-55)

الصياغة: القرار ١١-٣٨ (II-2)

التنفيذ: القرار ١١-٣٨ (II-2)

هيئات الطيران المدني الاقليمية: علاقاتها مع الايكاو: القرار ١٧-٢٧ (I-47) والقرار ٢١-٣٧ (I-48)

المكاتب الاقليمية: الأمانة العامة: القرار ١٢-٣٨، المرفق (م) (II-16)

المنظمات الاقليمية: علاقاتها مع الايكاو: القرار ٢١-٣٧ (I-48)

المخططات الاقليمية

التمويل: القرار ١٠-١٦ (IV-5)

الصياغة: القرار ١٢-٣٨، المرفق (هـ) (II-9)

التنفيذ: القرار ١٩-٢٢ (II-22)، القرار ١٢-٣٨، المرفق (هـ) (II-9)

مساهمات طوعية في شكل معدات وأموال: القرار ١٧-٣٦، المرفق (ب) (VI-3)

الاجراءات الاقليمية التكميلية

الصياغة: القرار ١٢-٣٨، المرفق (هـ) (II-9)

التنفيذ: القرار ١٢-٣٨، المرفق (هـ) (II-9)

طائرتين روسيتين: أعمال إرهابية وتدمير: القرار ١-٣٥ (I-42)

حماية النقل الجوي الدولي العام: القرار ١٣-٢٧ (I-81)

السلامة

جمع ومعالجة بيانات السلامة: القرار ٤-٣٨ (II-27)

صندوق سلامة الطيران: القرار ١٦-٣٧ (I-97)
 تخطيط الايكاو العالمي للسلامة: القرار ٢-٣٨ (II-24)
 العوامل البشرية: القرار ١٢-٣٨، المرفق (س) (II-18)
 معلومات: مدونة السلوك: القرار ١-٣٧ (I-50)
 التعاون والمساعدة الاقليميان على سد الثغرات التي تشوب السلامة: القرار ٥-٣٨ (I-93)
 سلامة المدارج: القرار ٦-٣٧ (I-100)
 الاستراتيجية الموحدة لسد ثغرات السلامة الجوية: القرار ٥-٣٨ (I-93)

سلامة الملاحة: القرار ٦-٣٢ (I-41)

مراقبة السلامة الجوية

برنامج التدقيق: القرار ١١-٣٢ (I-88)، القرار ٩-٣٣ (I-90)، القرار ٥-٣٧ (I-95)
 تحسين: القرار ١٣-٢٩ (I-88)

خدمات البحث والانتفاذ: القرار ١٢-٣٨، المرفق (ح) (II-12)

الأمانة العامة

التعيينات والترقيات: القرار ٨-١ (VIII-7)
 المساواة بين الجنسين، القرار ٢٧-٣٦ (VIII-5)
 السياسة العامة للموظفين: القرار ٥١-١ (VIII-1)
 التمثيل الجغرافي: القرار ٦-١٤ (VIII-3)، القرار ٢٠-٢٤ (VIII-4)
 التوزيع على المستوى الوطني: القرار ٣١-٤ (VIII-3)
 المزايا والحصانات: القرار ٢٧-٢ (I-35)
 سياسة التوظيف: القرار ٦-١٤، الفقرتان ٢ و ٣ (VIII-4)
 الاعارة: القرار ٥١-١، الفقرة ٣ (VIII-1)
 العقود القصيرة الأجل: القرار ٦-١٤، الفقرة ٢ (VIII-4)
 خبراء المساعدة الفنية: القرار ١٧-٣٦، المرفق (ج) (VI-5)
 الأنشطة الفنية: القرار ١٢-٣٨، المرفق (د) (II-16)

المواصفات والاجراءات المتعلقة بالأمن
 /نظر التدخل غير المشروع

اسقاط طائرة ليبية: القرار ١-١٩ (I-38)

خلة الكريات المنجالية: القرار ٢٤-٢١ (II-35)

الطائرات فوق الصوتية: القرار ١٧-٣٨، المرفق (ز) (I-64)

لجنة المعاشات لموظفي الايكاو: القرار ٩-٣ (VIII-7)

القواعد القياسية

التعريف: القرار ١١-٣٨ (II-2)

الصياغة: القرار ١١-٣٨ (II-2)

تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحة الجوية: القرار ١١-٣٨ (II-2)

الاحصاءات: القرار ١٤-٣٨، المرفق (ب) (III-8)

إساءة استعمال العقاقير

المخدرات والكحول: برامج الفحص: القرار ١٢-٣٣ (II-37)

مكان العمل: دور الايكاو: القرار ١٦-٢٩ (II-36)

الطائرات فوق الصوتية
/نظر الطائرات

الأجهزة

التخطيط: القرار ٢٣-١٤ (II-31)

فرض الضرائب: القرار ٣٨-١٤ المرفق (د) (III-11)

التعاون الفني: القرار ٣٦-١٧ (VI-1)

التمويل: القرار ٣٦-١٧، المرفق (ب) (VI-3)

البرنامج: القرار ٣٦-١٧، المرفق (أ) (VI-1)، والقرار ٣٦-١٧، المرفق (ج) (VI-5)

الأنشطة الفنية: مشاركة الدول: القرار ٣٨-١٢، المرفق (ل) (II-16)

مدد عمل الأمين العام ورئيس المجلس: القرار ٣٨-٢١ (VIII-1)

التدخين: القيود: رحلات الركاب الدولية: القرار ٢٩-١٥ (I-77)

الأمم المتحدة

الاتفاق مع الايكافو: القرار ٢-١ (I-44)

القرار رقم 222 (IX)A الصادر عن المجلس الاقتصادي والاجتماعي: القرار ٣٦-١٧، المرفق (أ) (VI-1)

جواز سفر الأمم المتحدة: القرار ٢-٢٥ (I-45)

العلاقات مع الايكافو: القرار ٢-٢٤ (I-45)

الذكرى العاشرة: القرار ٩-١٦ (I-46)

اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ: القرار ٣٨-١٨ (I-66)

البرنامج العالمي للتدقيق في مراقبة السلامة الجوية: القرار ٣٢-١١ (I-89)، القرار ٣٧-٥ (I-95)، القرار ٣٣-٩ (I-90)؛ القرار ٣٨-١٥ (VII-4)

التدخل غير المشروع

تدمير الطائرات أثناء طيرانها: القرار ٢٧-٩ (VII-17)، القرار ٣٣-١ (VII-1)، القرار ٣٥-١ (I-42)

اعلان من الجمعية العمومية: القرار ١٧-١ (VII-2)

المجلس: اجراءات: القرار ٣٨-١٥، المرفق (ز) (VII-14)

السياسة العامة: القرار ٣٨-١٥، المرفق (أ) (VII-4)

الوثائق القانونية الدولية: القرار ٣٨-١٥، المرفق (ب) (VII-5)

المنظمات الدولية: التعاون: القرار ٣٨-١٥، المرفق (ج) (VII-15)

فرض الضوابط على تصدير أسلحة الدفاع الجوي المحمولة يدويا: القرار ٣٦-١٩ (VII-18)

إساءة استعمال الطائرات: اعلان: القرار ٣٣-١ (VII-1)

الدول: اجراءات: القرار ٣٨-١٥، المرفق (د) (VII-10)،

الاجراءات الأمنية الفنية: القرار ٣٨-١٥، المرفق (ج) (VII-6)

الاستيلاء غير المشروع على الطائرات: (تنظر أيضا التدخل غير المشروع): القرار ٣٨-١٥ (VII-3)

الركاب المشاعبين أو غير المنضبطين: التشريعات الوطنية: القرار ٣٧-٢٢، المرفق (هـ) (V-3)

تعليق حق التصويت: القرار ٣٨-٢٤ (X-24)

صندوق رأس المال العامل: القرار ٣٨-٢٧ (X-22)

المرفق (هـ)

فهرس القرارات سارية المفعول*
(حسب الترتيب العددي)

القرار	الصفحة	القرار	الصفحة	القرار	الصفحة
II-34	١٣-٢٣	I-15	١-١٣	I-44	٢-١
II-31	١٤-٢٣	I-24	٥-١٤	I-13	٣-١
I-82	١-٢٤	VIII-3	٦-١٤	VIII-7	٨-١
I-5	٣-٢٤	IV-4	٣٧-١٤	I-14	٩-١
I-39	٥-٢٤	II-2	٩-١٥	I-43	١٠-١
VIII-4	٢٠-٢٤	IV-5	١٠-١٦	I-43	١١-١
IX-6	٢١-٢٤	I-25	١٣-١٦	I-34	١٤-١
I-9	١-٢٥	I-3	١٦-١٦	I-37	١٥-١
I-11	٢-٢٥	VII-2	١-١٧	I-26	٢٣-١
I-12	٣-٢٥	I-16	١-١٧	VIII-1	٥١-١
I-36	٣-٢٦	I-19	٢-١٨	IX-5	٥٤-١
X-4	٢٣-٢٦	I-38	١-١٩	IV-1	٦٥-١
I-11	١-٢٧	I-38	١-٢٠	I-45	٢٤-٢
I-21	٢-٢٧	I-17	٢-٢١	I-45	٢٥-٢
VII-17	٩-٢٧	I-39	٧-٢١	I-34	٢٦-٢
II-32	١١-٢٧	I-49	١٢-٢١	I-35	٢٧-٢
I-76	١٢-٢٧	II-35	٢٤-٢١	IX-7	٥-٣
I-81	١٣-٢٧	I-4	٢-٢٢	VIII-7	٩-٣
I-47	١٧-٢٧	I-5	٣-٢٢	I-19	١-٤
I-18	١-٢٨			I-2	٣-٤
I-19	٢-٢٨	I-40	٥-٢٢	VIII-3	٣١-٤
I-41	٧-٢٨	I-50	٦-٢٢	I-26	٣-٥
I-1	١-٢٩	I-49	٧-٢٢	I-46	٥-٥
I-82	٣-٢٩	VI-6	١١-٢٢	X-30	١٠-٥
I-52	١١-٢٩	II-22	١٩-٢٢	I-22	٥-٧
I-88	١٣-٢٩	IX-2	٢٩-٢٢	I-23	١-٨
I-104	١٤-٢٩	IX-2	٣٠-٢٢	I-26	٤-٨
I-77	١٥-٢٩	I-7	٢-٢٣	I-27	٥-٨
II-36	١٦-٢٩	I-9	٣-٢٣	I-46	١٦-٩
I-12	١٩-٢٩	I-39	٥-٢٣	I-33	١٦-١١

* ملاحظة — فيما يتعلق بالقرارات التي لم تعد سارية، يرجى الرجوع إليها في المنشور المعنون "قرارات الجمعية العمومية التي لم تعد سارية" المتاح على الإنترنت في العنوان التالي: <http://www.icao.int/Meetings/a38/Pages/resolutions.aspx>.

بالإضافة إلى القرارات المذكورة في هذا الفهرس، هناك ثلاثة قرارات أخرى سارية لم تظهر نصوصها في الوثيقة الحالية للأسباب التالية: — القرار ١٢-٦، القرار ١٢-٤، القرار ١٤-١: تحكم هذه القرارات النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية. وتظهر الطبعة الحالية من هذا النظام في

. Doc 7600

الصفحة	القرار	الصفحة	القرار	الصفحة	القرار
X-28	٣٠-٣٧	I-91	٦-٣٦	IX-4	٢١-٢٩
X-31	٣١-٣٧	I-100	١٠-٣٦	I-33	١-٣١
		II-19	١٤-٣٦	I-28	٢-٣١
		VI-1	١٧-٣٦	I-98	٩-٣١
I-104	١-٣٨	VII-16	١٨-٣٦	IX-4	١٦-٣١
II-24	٢-٣٨				
I-101	٣-٣٨	VII-18	١٩-٣٦	I-6	٢٩-٣١
II-27	٤-٣٨	I-76	٢١-٣٦	I-30	١-٣٢
I-93	٥-٣٨	VIII-5	٢٧-٣٦	I-6	٢-٣٢
I-100	٦-٣٨			I-6	٣-٣٢
II-20	٧-٣٨	X-17	٢٩-٣٦	I-41	٦-٣٢
II-37	٨-٣٨	X-3	٣١-٣٦		
II-39	٩-٣٨	X-5	٣٢-٣٦	I-88	١١-٣٢
II-29	١٠-٣٨	X-1	٣٥-٣٦	I-87	١٢-٣٢
II-2	١١-٣٨	X-30	٣٨-٣٦	V-8	١٩-٣٢
II-5	١٢-٣٨			V-9	٢٠-٣٢
I-20	١٣-٣٨	X-31	٣٩-٣٦		
III-1	١٤-٣٨	I-50	١-٣٧	VII-1	١-٣٣
VII-4	١٥-٣٨			I-32	٣-٣٣
III-15	١٦-٣٨	I-95	٥-٣٧	I-36	٥-٣٣
I-53	١٧-٣٨	I-99	٦-٣٧	I-90	٩-٣٣
I-66	١٨-٣٨			I-83	١١-٣٣
V-6	١٩-٣٨	II-28	١١-٣٧		
V-7	٢٠-٣٨	I-79	١٣-٣٧	II-37	١٢-٣٣
VIII-2	٢١-٣٨	I-80	١٤-٣٧	V-10	٢٠-٣٣
X-21	٢٢-٣٨			X-32	٢٤-٣٣
X-24	٢٣-٣٨	I-97	١٦-٣٧	X-27	١-٣٤
X-24	٢٤-٣٨			I-42	١-٣٥
X-26	٢٥-٣٨	I-48	٢١-٣٧		
X-16	٢٦-٣٨	V-1	٢٢-٣٧	VII-19	٢-٣٥
X-22	٢٧-٣٨			I-78	١٢-٣٥
X-2	٢٨-٣٨	IX-1	٢٥-٣٧	I-84	١٥-٣٥
X-29	٢٩-٣٨	X-19	٢٦-٣٧	X-32	٣٢-٣٥
X-31	٣٠-٣٨	X-11	٢٧-٣٧		
		X-2	٢٩-٣٧		

