



Doc 9848

القرارات سارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٨ أكتوبر ٢٠٠٤)

نشرت بموجب سلطة الأمين العام

منظمة الطيران المدني الدولي

تصدير

- قائمة بالقرارات التي جرى توحيدها، مع الإشارة الى القرار الناتج عن عملية التوحيد هذه (المرفق (ج)).
- فهرس موضوعي للقرارات سارية المفعول (المرفق (د)).
- فهرس للقرارات سارية المفعول (المرفق (ه)).

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 الى الثامنة عشرة، وترجمة لعناوين القرارات التي لم تعد سارية والواردة في (المرفق (أ)).

كما تجدر الإشارة الى 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.

تتضمن هذه الوثيقة جميع القرارات سارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية حتى نهاية الدورة الخامس والثلاثين (سبتمبر/أكتوبر ٢٠٠٤).

وتتقسم الوثيقة الى عشرة أبواب، وتوجد عناوين فرعية عديدة في سبعة من أبوابها (انظر فهرس المحتويات). ويظهر نص كل قرار تحت الباب أو العنوان الفرعي الذي ينتمي اليه. 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 الى القرارات سارية المفعول (في الأبواب من ١ الى ١٠) ما يلي:

- قائمة القرارات أو أجزاء القرارات التي لم تعد سارية المفعول (المرفق (أ)).
- قائمة القرارات الناتجة عن دمج قرارات أو أجزاء منها، مع الإشارة الى مصدرها (المرفق (ب)).

الفهرس

الصفحة	الصفحة
VII-1	الباب الأول — المسائل الدستورية
VII-1	I-1 وأمور السياسة العامة
VII-3	I-1 اتفاقية الطيران المدني الدولي
VII-10	I-9 عضوية الأيكاو
	I-10 المنظمة وهيئاتها
	I-18 النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية
	I-24 العلاقات مع الدول المتعاقدة
	I-31 العلاقات مع المنظمات الدولية والهيئات الأخرى
	I-35 السياسة العامة بشأن البرامج الخاصة
VIII-1	الباب الثاني — الملاحة الجوية
VIII-1	لجنة الملاحة الجوية وأجهزتها الفرعية
VIII-1	II-1 والاجتماعات الفنية ومشاركة الدول المتعاقدة فيها
VIII-3	II-1 السكرتارية الفنية
VIII-3	II-1 السياسة الثابتة وأساليب تطبيقها
	II-1 فى مجال الملاحة الجوية
	II-1 الملاحق والجراءات لخدمات الملاحة
	II-18 الجوية والأدلة
	II-18 الخطط الإقليمية
	II-18 تنفيذ الخطط الإقليمية
	II-19 برنامج العمل فى مجال الملاحة الجوية
	II-19 البرامج الخاصة
	II-23 صلاحية الطائرات للطيران وتشغيل الطائرات
	II-25 اجازة وتدريب العاملين
	II-27 التحقيق فى حوادث الطائرات
	II-27 وحدات القياس
	II-27 التسهيلات والخدمات الأرضية والعاملون الأرضيون
	II-27 الاجراءات الفنية ضد أفعال التدخل غير المشروع
IX-1	الباب الثالث — النقل الجوى
IX-1	III-1 سياسات النقل الجوى المستمرة
IX-3	III-1
X-1	الباب الرابع — التمويل المشترك
X-1	IV-1
X-5	V-1
X-12	الميزانيات
X-14	صندوق رأس المال العامل
X-15	الاشتراكات المتأخرة
X-18	الحسابات ومراجعة الحسابات
X-20	مسائل متنوعة
A-1	المرفق (أ)
A-1	قرارات الجمعية العمومية التى لم تعد سارية قائمة بالقرارات أو أجزاء القرارات التى أعلنت الجمعية العمومية عدم سريانها بعد دورتها السادسة عشرة (باستثناء تلك المذكورة فى القرارات ١-١٨ و ١-٢١ و ١-٢٢ و ١-٢٣ و ٦-٢٤ و ٦-٢٦ و ٦-٢٧ و ٤-٢٩ و ٣-٣١ و ٤-٣٢ و ٦-٣٣ و ٤-٣٥)
A-11	VI-1
	الباب السادس — التعاون الفنى

الصفحة	الصفحة
D-1 المرفق (د) فهرس القرارات سارية المفعول حسب الموضوع	B-1 المرفق (ب) قائمة القرارات الناتجة عن ادماج بعض القرارات مع الاشارة الى مصدرها
E-1 المرفق (هـ) فهرس القرارات سارية المفعول حسب الترتيب العددي	C-1 المرفق (ج) قائمة القرارات التي تم ادماجها في قرارات جديدة مع الاشارة الى القرارات الناتجة عن الادماج

الباب الأول — المسائل الدستورية وأمور السياسة العامة

٣- تحت 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، يوماً 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، وباعداد برنامج يحتوي على جدول زمني للعمل في هذا الصدد.

ولما كان المجلس وهيئاته الفرعية استنتجت، بعد اجراء دراسة متعمقة لهذه المسألة، أن كثيراً من التعديلات المقترحة ليس مهيناً لاتخاذ قرارات فورية، وأن أيها منها لم يستلزم اصدار قرار من الجمعية العمومية في سنة ١٩٥٠.

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

ولما كان المجلس طلب رأى 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).

فان الجمعية العمومية تقرر الآتي:

١- أن أي تعديل للاتفاقية قد يكون له ما يبرره اذا ما تحقق الشرطان التاليان أحدهما أو كلاهما:

اتفاقية الطيران المدني الدولي

القرار ٢٩-١: الاحتفال بالذكرى الخمسين لانشاء الايكاو (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 مستقبلاً يمكن أن يساعد كثيراً على إيجاد وابقاء الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبه..." كما تنص المادة ٤٤ من هذه الاتفاقية على أنه ينبغي أن يكون هدف الايكاو هو "العمل على تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وعلى تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي من أجل... تلبية احتياجات شعوب العالم الى 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 تماماً 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.

فان الجمعية العمومية:

١- توافق على قيام المجلس باعداد برنامج للنشاطات يتضمن مؤتمراً أو اجتماعاً كبيراً يعقد بمقر الايكاو يوم ٧ ديسمبر ١٩٩٤ مع اصدار ما يناسب ذلك من مطبوعات.

٢- تحت الدول الأعضاء على انشاء نقطة اتصال وطنية وعلى تنفيذ برامج أنشطة على المستوى الوطني، وممولة من موارد محلية، للاحتفال بهذه الذكرى على نحو ملائم.

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

القرار ١٦-١٦: النصان الفرنسي والأسباني لاتفاقية الطيران المدني الدولي

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

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

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

١) اذا ثبت من واقع الخبرة أن هناك ضرورة لاجراء التعديل.

٢) اذا أمكن اظهار أن التعديل مفيد ومرغوب فيه.

٢- أنه يجب ألا يعد أي برنامج في المستقبل القريب لاجراء تعديل عام للاتفاقية.

٣- أن تعديل الاتفاقية يجب ألا يتم الا بواسطة تعديلات محددة.

٤- أن المادة ٩٤ من الاتفاقية يجب الابقاء عليها بشكلها الحالي.

٥- أن الدورة الحالية للجمعية العمومية يجب ألا تعتمد أي اجراء محدد لادخاله في بروتوكولات التعديل.

٦- ان 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 الى المجلس قبل انعقاد الدورة الرابعة للجمعية العمومية، عملا بالقرار ٢-٥ الصادر عن الجمعية العمومية، وأن يقدم اقتراحات الى الجمعية العمومية في هذا الصدد.

٧- ان المجلس يجب ألا يبادر باقتراح أي تعديل للاتفاقية لعرضه على الجمعية العمومية الا اذا اعتبر المجلس أن لهذا التعديل طابعا عاجلا.

٨- أن أية دولة متعاقدة ترغب في اقتراح تعديل للاتفاقية يجب أن تقدم اقتراحها كتابيا الى المجلس قبل تاريخ افتتاح الجمعية العمومية الذي سيعرض عليها ذلك التعديل بستة أشهر على الأقل. ويقوم المجلس بالنظر في مثل هذا الاقتراح وارساله الى الدول المتعاقدة مصحوبا بتعليقاته أو توصياته بشأنه وذلك قبل ثلاثة أشهر على الأقل من تاريخ افتتاح الجمعية العمومية.

القرار ٣-١: مادة جديدة ٩٣ مكرر

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

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

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

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

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

(ب) يفتح باب التصديق على البروتوكول من جانب أية دولة تكون قد انضمت الى 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 ايداع وثيقة التصديق الرابعة والتسعين.

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

(و) يقوم الأمين العام فوراً باخطار 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 ايداع وثيقة تصديقها عليه لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

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

فان الجمعية العمومية:

١- **تحت** كل الدول المتعاقدة على قبول بروتوكول بونينيس آيريس في أقرب وقت ممكن.

٢- **تقرر** أن تبدأ المنظمة على الفور في استخدام نص الاتفاقية باللغتين الفرنسية والاسبانية الملحق ببروتوكول بونينيس آيريس.

٣- **توصي** الدول المتعاقدة ألا تستخدم، لأغراض الاشارة، في مراسلاتها باللغة الفرنسية أو الاسبانية، في علاقاتها مع المنظمة أو الدول المتعاقدة الأخرى، سوى نص الاتفاقية بهاتين اللغتين الملحق ببروتوكول بونينيس آيريس.

٤- **تقرر** الغاء القرار ٣-٢.

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

ان الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي:

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

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

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

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

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

استبدال البند الأخير من الاتفاقية بالنص التالي:

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

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

ان الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي:

وقد اجتمعت خلال دورتها الثانية والثلاثين في مونتريال بتاريخ ٢٢ سبتمبر/أيلول ١٩٩٨.

وأحاطت علماً بأن الدول المتعاقدة قد أعربت بصفة عامة عن رغبتها في اتخاذ اجراء لضمان توافر اتفاقية الطيران المدني الدولي المبرمة في شيكاغو بتاريخ ٧ ديسمبر/كانون الأول ١٩٤٤ بوصفها النص الصيني الرسمي.

وقد اعتبرت أنه من الضروري، تحقيقاً للغرض المذكور آنفاً، اجراء تعديل لاتفاقية الطيران المدني الدولي المبرمة في شيكاغو بتاريخ ٧ ديسمبر/كانون الأول ١٩٤٤.

١- **تقرر** وفقاً لأحكام المادة ٩٤(أ) من الاتفاقية المذكورة آنفاً، التعديل التالي المقترح ليحل محل النص الحالي للبيد 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 صوراً معتمدة رسمياً منها لحكومات كل الدول التي قد توقع على هذه الاتفاقية أو تنضم إليها. ويفتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية في واشنطن العاصمة."

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

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

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

ان 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 الى هذا القرار فوراً، تحقيقاً للغرض المذكور أعلاه.

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

ان الجمعية العمومية:

لما 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 جداً أن يسري مفعول التعديل المذكور في أقرب وقت ممكن.

تهييب 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

ان 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.

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

ان الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي

وقد اجتمعت في دورتها الثالثة والعشرين بمونتريال في ٦/١٠/١٩٨٠.

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

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

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

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

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

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

"المادة ٨٣ مكرر

نقل بعض المهام والواجبات

(أ) بغض النظر عن أحكام المواد ١٢ و ٣٠ و ٣١ و ٣٢ (أ)، عند استثمار طائرة مسجلة في دولة متعاقدة بموجب اتفاق لايجار أو استئجار أو تبادل الطائرة أو بموجب أي ترتيب مماثل، بواسطة مستثمر يكون مركز أعماله الرئيسي أو يكون محل اقامته الدائمة ان لم يكن له مركز عمل رئيسي، في دولة متعاقدة أخرى، يجوز لدولة التسجيل، بالاتفاق مع تلك الدولة الأخرى، أن تنقل اليها 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.

(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 اليها.

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

(د) يسري مفعول البروتوكول بالنسبة للدول التي صدقت عليه في تاريخ ايداع وثيقة التصديق الرابعة والعشرين بعد المائة.

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

(و) يقوم الأمين العام فوراً باخطار 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 ايداع وثيقة تصديقها عليه لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

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

ان 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 الى هذا القرار فوراً، تحقيقاً للغرض المذكور أعلاه.

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

ان الجمعية العمومية:

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

تحث جميع الدول المتعاقدة على اتمام أية تغييرات لازمة في قانونها الوطني وأن تصدق على التعديل في أقرب وقت ممكن.

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

ان الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي:

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

ولما كان الطيران المدني الدولي يمكن أن يساعد كثيرا على إيجاد وابقاء الصداقة وحسن التفاهم بين أمم العالم وشعوبه، غير أن اساءة استخدام ذلك الطيران يمكن أن يصبح تهديدا 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 تمشيا مع الاعتبارات الأولية للإنسانية.

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

— تعترف بأن لكل دولة سيادة كاملة ومطلقة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها.

— وتتعهد لدى وضع القواعد المتعلقة بطائرات الدولة فيها بأن تعتد بسلامة الملاحة للطائرات المدنية.

— وتوافق على عدم استعمال الطيران المدني في أغراض لا تتفق مع أغراض هذه الاتفاقية.

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 فوراً باخطار جميع الدول المتعاقدة بتاريخ ايداع كل تصديق على البروتوكول.

و) يقوم الأمين العام فوراً باخطار 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 ايداع وثيقة تصديقها عليه لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

مدنية مسجلة في تلك الدولة أو يقوم باستثمارها مستثمر يكون مقر عمله الرئيسي أو إقامته الدائمة في تلك الدولة. وتجعل كل دولة متعاقدة كل انتهاك لتلك القوانين أو النظم المطبقة معاقبا عليه بعقوبات شديدة، وتعرض الحالة على سلطاتها المختصة وفقا لقوانينها أو نظمها.

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

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

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

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

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

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

(د) يصبح البروتوكول نافذا بالنسبة للدول التي صدقت عليه في التاريخ الذي تودع فيه وثيقة التصديق الثانية بعد المائة.

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

(و) يقوم الأمين العام باخطار كل الدول الأطراف في الاتفاقية المذكورة بالتاريخ الذي يصبح فيه البروتوكول ساريا.

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

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

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

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

٢- **توافق** وفقا لحكم المادة ٩٤(أ) من الاتفاقية المذكورة، على التعديل التالي المقترح للاتفاقية أنه 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 الى استعمال الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء طيرانها، وبأنه يجب، في حالة حدوث اعتراض، ألا تعرض أرواح الأشخاص الذين على متن الطائرة وسلامة الطائرة للخطر. ولا يفسر هذا الحكم على أنه يعدل بأي شكل من الأشكال حقوق والتزامات الدول المنصوص عليها في ميثاق الأمم المتحدة.

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

(ج) تتمثل كل طائرة مدنية لأي أمر صادر وفقا للفقرة (ب) من هذه المادة. ولهذا الغرض تضع كل دولة متعاقدة جميع الأحكام الضرورية في قوانينها أو نظمها الوطنية لجعل هذا الامتثال الزاميا لأي طائرة

فان الجمعية العمومية:

تناشد على وجه الاستعجال كل الدول المتعاقدة التي لم تصدق بعد على البروتوكول بادخال 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

ان الجمعية العمومية

أذ تلاحظ القرار ٢٥-١ الذي اعتمده الجمعية العمومية بالاجماع في هذا اليوم.

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

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

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

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

١- تناشد الدول المتعاقدة:

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

(ب) أن تتعاون الى 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.

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

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

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

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

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

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

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

ولما كانت الجمعية العمومية في قرارها ٢٥-٢ و٢٦-٢، والمجلس في قراره بتاريخ ١٤ يوليو و٧ ديسمبر ١٩٨٨، قد ناشدا كل الدول التي لم تصدق بعد على البروتوكول بادخال 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.

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 الإسبانية 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 إسبانيا.

ولما كانت الجمعية العامة، لدى موافقتها على مشروع الاتفاق بين منظمة الأمم المتحدة ومنظمة الطيران المدني الدولي

(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.

فان 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 فضائها الجوي.

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

ولما كان من المرغوب فيه الاسراع 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 انشاء منظمة الأمم المتحدة منذ التوقيع على الاتفاقية في ديسمبر ١٩٤٤.

ولما كانت الجمعية العمومية الحالية قد اعتمدت اتفاقا بهدف انشاء 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 الى منظمة الأمم المتحدة.

ولما كانت طلبات الانضمام الى 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 والى حين تقديم الطلب الى 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 الى سبعة وعشرين عضواً

ان الجمعية العمومية:

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

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

وإن تعتبر أنه من المناسب تزويد المجلس بستة مقاعد اضافية، وأن يزيد بذلك عدد أعضاء المجلس من واحد وعشرين الى سبعة وعشرين عضواً.

(الايكاو)، قد رهنّت موافقتها هذه على تطبيق الايكاو لأي قرار تتخذه الجمعية العامة بخصوص اسبانيا تحت حكم فرانكو.

لذلك، فإن الجمعية العمومية للايكاو، رغبة منها في تطبيق توصية الجمعية العامة والوفاء بالشرط الذي أوردته الجمعية العامة لموافقتها على مشروع الاتفاق بين منظمة الأمم المتحدة والايكاو، تعتمد بموجب هذا القرار التعديل التالي لاتفاقية الطيران المدني الدولي وفقاً 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 تتضم جميع دول العالم الى عضوية منظمة الطيران المدني الدولي حتى تتمكن هذه المنظمة من الاسهام بأقصى قدر من الفائدة في النهوض بالسلامة الجوية وفي تطور النقل الجوي على نحو من الفاعلية والانتظام.

القرار ١٧٠-١: تعديل المادة ٥٠ (أ) من الاتفاقية بغرض زيادة أعضاء المجلس الى ثلاثين عضوا

ان الجمعية العمومية:

وقد اجتمعت في دورة استثنائية، بنيويورك، في الحادي عشر من مارس ١٩٧١.

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

وانه تعتبر أنه من المناسب تزويد المجلس بثلاثة مقاعد اضافية وبذلك يرتفع عدد أعضاء المجلس من سبعة وعشرين الى 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 باعداد 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 اليها.

ج) تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

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 باعداد 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 اليها.

ج) تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

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

هـ) يقوم الأمين العام فوراً باخطار جميع الدول المتعاقدة بتاريخ ايداع كل تصديق على البروتوكول.

و) يقوم الأمين العام فوراً باخطار 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 اليه أعلاه، عند ايداع وثيقة تصديقها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

٣- **تقرر** أن يقوم الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي باعداد 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 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 ايداع الوثيقة السادسة والثمانين.

هـ) يقوم الأمين العام فوراً باخطار جميع الدول المتعاقدة بتاريخ ايداع كل تصديق على البروتوكول.

و) يقوم الأمين العام فوراً باخطار 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 ايداع وثيقة تصديقها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

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

ان الجمعية العمومية:

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

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

وان ترى أنه من الملائم زيادة عضوية تلك الهيئة من ثلاثة وثلاثين الى ستة وثلاثين عضوا.

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

هـ) يقوم الأمين العام فوراً باخطار جميع الدول المتعاقدة بتاريخ ايداع كل تصديق على البروتوكول.

و) يقوم الأمين العام فوراً باخطار 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 ايداع وثيقة تصديقها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

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

ان الجمعية العمومية:

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

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

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

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

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

"في المادة ٥٠ (أ) من الاتفاقية، تعدل الجملة الثانية باحلال 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.

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.

فان الجمعية العمومية:

١- توصي جميع الدول المتعاقدة بالأسراع في التصديق على تعديل المادة ٥٠ (أ) من الاتفاقية.

٢- وتكلف الأمين العام بتوجيه عناية الدول المتعاقدة الى 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.

فان الجمعية العمومية تقرر الآتي:

١- ان الدولة المتعاقدة التي تقدم اخطارا بموجب المادة ٤٥* من النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية الحالية، برغبتها في التقدم للترشيح من أجل الانتخاب في المجلس، يكون مفهوما أنها أشارت بذلك الى نيتها، لدى انتخابها، في تعيين ودعم تمثيل متفرغ في مقر المنظمة لتأمين مشاركة الدول الأعضاء بالمجلس في نشاط المنظمة.

* أصبحت الآن المادة ٥٥.

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 باحلال ' 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 باعداد 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 ايداع وثيقة التصديق الثامنة بعد المائة.

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

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

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

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

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

(و) يقوم الأمين العام فوراً باخطار 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 ايداع وثيقة تصديقها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

القرار ٢٢-٤: تشكيل لجنة الملاحة الجوية والاشتراك في أعمالها

لما كانت المادة ٥٦ من الاتفاقية تقضي بأن لجنة الملاحة الجوية تتألف من خمسة عشر عضواً يعينهم المجلس من بين الأشخاص الذين ترشحهم الدول المتعاقدة، لكنها لم تنص على أي تمييز على أساس الجنسية ولم تحدد ما إذا كانت هذه الترشيحات يجب أن تقدمها الدول الأعضاء في المجلس أو غير الأعضاء فيه.

ولما كان هؤلاء الأعضاء يجب ألا يكونوا مؤهلين مهنيًا فحسب، بل يجب أيضاً أن يكسروا وقتهم الكامل لأداء مسؤولياتهم.

ولما كانت الجمعية العمومية ترغب في تهيئة الفرصة أمام كل الدول المتعاقدة المهتمة بالأمر لكي تشارك على أتم وجه ممكن في أعمال لجنة الملاحة الجوية.

ولما كان من المستطاع تحقيق الأهداف المذكورة أعلاه، بما يتمشى ومقتضيات الاتفاقية، من خلال اجراءات ملائمة يضعها المجلس.

ولما كانت الجمعية العمومية قد استعرضت القرارات ٨-٢ (جزءاً من نص الفقرة ٣ والفقرة ٤) و ٤-٤ و ١٠-٩، وقررت، عملاً بأحكام القرار ١٥-٢، ضرورة توحيدها ثم الغائها.

فان الجمعية العمومية:

١- **تقرر** تكليف المجلس بأن يسعى، في كل مرة يباشر فيها تعيين أعضاء جدد في لجنة الملاحة الجوية،

٢- أن يكلف المجلس بتقديم تقرير الى 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 الملاحة الجوية الى خمسة عشر عضواً

ان الجمعية العمومية:

وقد اجتمعت في دورتها الثامنة عشرة في فيينا.

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

وإذ تعتبر أنه من الملائم زيادة أعضاء هذه اللجنة من اثني عشر الى خمسة عشر عضواً.

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 بأعداد 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.

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 نافذا بالنسبة للدول التي صدقت عليه في تاريخ ايداع وثيقة التصديق الثامنة بعد المائة.

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

(و) يقوم الأمين العام فوراً باخطار 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 ايداع 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 اعتمدته الجمعية العمومية في دورتها الأولى (القرار ١-٤٦) ويحل محله.

دستور اللجنة القانونية

"١- تكون اللجنة القانونية (المشار إليها فيما بعد باسم "اللجنة") لجنة دائمة من لجان المنظمة، من انشاء الجمعية العمومية وتكون مسؤولة أمام المجلس، مع مراعاة الاستثناءات المحددة أدناه.

٢- تكون واجبات ووظائف اللجنة كما يلي:

(أ) أن تقدم المشورة الى المجلس، بناءً على طلبه، حول المسائل المتعلقة بتفسير وتعديل اتفاقية الطيران المدني الدولي.

للحصول من جميع الدول المتعاقدة على ترشيحات يمكن من بينها اختيار الخمسة عشر عضواً في اللجنة.

٢- **تبحث** كل الدول المتعاقدة، وخصوصاً الدول غير الممثلة في المجلس، على بذل مزيد من الجهود لاقتراح مرشحين لعضوية اللجنة.

٣- **توصي** المجلس ألا يعين أكثر من شخص واحد من بين الأشخاص الذين ترشحهم دولة متعاقدة واحدة، وأن يأخذ في الحسبان تماماً أنه من المرغوب فيه تمثيل جميع المناطق الجغرافية في العالم.

٤- **توصي** بأن يتخذ المجلس الخطوات لتحقيق وتشجيع مشاركة كل الدول المتعاقدة على أتم وجه ممكن في أعمال اللجنة.

٥- **تعلن** أن هذا القرار يلغي القرار ١٦-١٤ ويحل محله.

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

ان الجمعية العمومية:

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

وأن **تعتبر** أنه من الملائم زيادة عدد أعضاء تلك الهيئة من ١٥ عضواً الى ١٩ عضواً.

وأن **تعتبر** أنه من الضروري، تحقيقاً للغرض المذكور أعلاه، اجراء 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 باعداد بروتوكول باللغات الانجليزية والفرنسية والروسية

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 اعطاء المنظمة بعض المرونة بما يسمح بخفض وتيرة دورات الجمعية العمومية، اذا بدا ذلك التخفيض مستحسنا.

ولما كان من الضروري ادخال 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 تقررته الجمعية العمومية، ولا يقل هذا العدد عن ثلثي مجموع عدد الدول المتعاقدة.

فان 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.

تحدد 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 باعداد بروتوكول باللغات الانجليزية والفرنسية والاسبانية، بحيث يكون كل منها متساويا في الحجية، متضمنا التعديل المقترح المذكور أعلاه.

(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 الى 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 كمتثلين لها، ويكون الاشتراك فيها مفتوحا 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 مفهوما أن باستطاعة اللجنة أن تعدل، خلال أية دورة من دوراتها، مشروع جدول الأعمال لتحسين تصريف أعمالها بما يتمشي وأحكام هذا الدستور. وتعد دورات اللجنة في الأماكن والمواعيد التي يحددها المجلس أو يوافق عليها.

٦- تعتمد اللجنة نظامها الداخلي. ويخضع هذا النظام الداخلي، كما يخضع أي تعديل عليه يمس العلاقات بين اللجنة وهيئات المنظمة الأخرى أو دول أو منظمات أخرى، لموافقة المجلس.

٧- تنتخب اللجنة أعضاء هيئتها الرئاسية.

٨- للجنة أن تكون لجانا فرعية تعقد اجتماعاتها اما في نفس فترة انعقاد اللجنة، أو في المواعيد والأماكن التي تحددها اللجنة، بشرط موافقة المجلس.

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

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

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

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

قررت أن يقوم الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بأعداد بروتوكول باللغات الانجليزية والفرنسية والاسبانية، بحيث يكون كل منها متساوياً في الحجية، متضمناً التعديل المقترح المذكور أعلاه ومتضمناً الأحكام الواردة أدناه.

وبالتالي، وبناء على قرار الجمعية العمومية المذكور آنفاً.

قام الأمين العام للمنظمة بأعداد 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 نافذاً بالنسبة للدول التي صدقت عليه في تاريخ ايداع وثيقة التصديق السادسة والستين.

يقوم الأمين العام فوراً باخطار جميع الدول المتعاقدة بتاريخ ايداع كل تصديق على البروتوكول.

يقوم الأمين العام فوراً باخطار 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 ايداع وثيقة تصديقها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

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 ايداع وثيقة التصديق الثانية والأربعين.

٧- يقوم الأمين العام فوراً باخطار جميع الدول المتعاقدة بتاريخ ايداع كل تصديق على البروتوكول.

٨- يقوم الأمين العام فوراً باخطار 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 ايداع وثيقة تصديقها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

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

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

ان الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي:

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

واندأحت علماً 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.

واند ترى أنه من الملائم زيادة العدد المذكور الى خمس العدد الاجمالي للدول المتعاقدة.

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، آخذاً 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، فضلاً عن جميع الاعتبارات الملائمة.

المقرر ٢٢: امكانية انشاء 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 ٢٣-١: تحويل المجلس سلطة العمل كهيئة تحكيمية

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

"أن يعمل، بناء على طلب صريح من كل الأطراف المعنية، كهيئة تحكيمية للبت فيما يعرض عليه من خلافات تنشأ بين الدول الأعضاء بصدد شؤون الطيران المدني الدولي. ويجوز للمجلس أن يقدم تقريراً استشاري، أو يمكن للأطراف المعنية، اذا ما قررت ذلك صراحة، أن تلتزم نفسها مقدماً بقبول قرار المجلس. وتحدد الاجراءات 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- الى حين انتهاء المنظمة من اجراء 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 اليه كل الأطراف في تلك الخلافات طلباً صريحاً بذلك.

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

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

النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية

— القرارات ٦-١٢ و ٤-١٢ و ١٤-١

— مقررات صادرة عن الجمعية العمومية في دوراتها ١٢ و ١٦ و ١٨ و ٢١ و ٢٢ و ٢٥ (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، P-Min., Doc 9437 A25-Res., 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، وفقاً للقرار ١٥-٢، ضمهما ثم الغاءهما.

فإن الجمعية العمومية تقرر اعتبار وتيرة انعقاد الدورات العادية للجمعية العمومية مرة كل ثلاث سنوات على أنها العرف المعتاد للمنظمة، مع جواز انعقاد دورات عادية ببنية

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

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

تقرر:

١- أن يقوم الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بأعداد بروتوكول باللغات الانجليزية والفرنسية والاسبانية، بحيث يكون كل منها متساوياً في الحجية، متضمناً 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 ايداع وثيقة التصديق الثانية والأربعين.

٧- يقوم الأمين العام فوراً باخطار جميع الدول المتعاقدة بتاريخ ايداع كل تصديق على البروتوكول.

٨- يقوم الأمين العام فوراً باخطار 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 ايداع وثيقة تصديقها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

توصي بأن تتخذ جميع الدول المتعاقدة اجراءات عاجلة للتصديق على التعديل المذكور آنفاً.

٢- أن تخول المجلس، في تلك الحالات، السلطة لأن يقدم تقريراً استشارياً، أو أن يصدر قراراً ملزماً للأطراف، اذا قررت الأطراف صراحة أن تلتزم مقدماً بقبول قرار المجلس باعتباره قراراً إلزامياً.

٣- وأن تحدد الاجراءات التي تحكم مداوات التحكيم بالاتفاق بين المجلس وكل الأطراف المعنية.

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

تقرر الجمعية العمومية، في دورتها الخامسة:

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

القرار ٤-٨: 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 الى مكان آخر بصفة أخرى غير الصفة المؤقتة.

وانتعتبر أن هذا النقل لا يمكن تنفيذه بدون تعديل الاتفاقية.

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

القرار ٨-٥: بحث الاقتراحات الرامية الى 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 لاجراء دراسة متأنية لأي اقتراح بنقل المقر الدائم للمنظمة.

فان الجمعية العمومية تقر:

ان أي اقتراح بنقل المقر الدائم للمنظمة يجب ألا يبحث في أية دورة من دورات الجمعية العمومية مستقبلا الا اذا تم اخطار جميع الدول المتعاقدة بذلك الاقتراح، مصحوبا بجميع المستندات ذات الصلة به، قبل افتتاح تلك الدورة للجمعية العمومية بما لا يقل عن ١٢٠ يوما.

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 تتجاوب بفاعلية مع هذه التحديات في وقت يعاني فيه مجتمع الطيران من مصاعب مالية.

فان الجمعية العمومية:

١- تعرب عن تقديرها للمجلس وللأمين العام على التقدم المحرز في وضع خطة عمل استراتيجية للمنظمة.

٢- تؤيد ما قرره المجلس بشأن مواصلة تطوير خطة العمل الاستراتيجية وانشاء آلية للإشراف تشمل اجراء استعراض سنوي للتقدم المحرز.

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

- (أ) تكثيف الجهود الرامية الى 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، الى كل دورة عادية تعقدها الجمعية العمومية.

٤- تكلف المجلس بما يلي:

- (أ) ترشيد أساليب واجراءات 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 واجراءات عمل المجلس وهيئاته المساعدة، سعيا الى تحقيق الترشيح وتفويض السلطة وتحسين كفاءة المنظمة.

(ج) كفالة فاعلية الجهاز الاشرافي الذي يقدم تقارير مستقلة الى المجلس، بما يضمن فاعلية البرامج ووضوحها والمساءلة عنها.

٥- تدعو الأمين العام، في حدود اختصاصه، الى أن يواصل اتخاذ مبادرات من أجل تحسين انتاجية المنظمة وكفاءتها من خلال تنفيذ اصلاحات في الأساليب الاجرائية والتنظيمية والادارية، وأن يقدم تقارير في هذا الشأن الى المجلس.

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

٧- وتدعو المجلس الى احاطة الدول علما بالتقدم المحرز من أجل تنفيذ الفقرات ٣ الى ٥ أعلاه في موعد أقصاه ١/٥/١٩٩٧، والى تقديم تقرير كامل عن هذا التنفيذ الى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية.

مرفق

قائمة اعتبارات لتحسين إنتاجية المنظمة

(و) تحسين إجراءات القاء 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 7600/5 Doc، 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 وولايته 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 الاشرافي (الفقرة ٤ ج) من منطوق القرار)

يتركز الاهتمام هنا على وضع إجراءات قوية لتقديم التقارير بصورة مستقلة ومباشرة الى 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 الملاحه الجوية الاقليمية 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.

عملية التخطيط المنتظمة (الفقرة ١٣) من منطوق القرار)

(أ) انشاء ربط مباشر وواضح بين خطة العمل الاستراتيجية والميزانية البرنامجية.

(ب) دوضع إجراءات لاعداد الميزانية البرنامجية بطريقة تركز على تخصيص الموارد على المستوى الاستراتيجي لا على مستوى التفاصيل الادارية ("من القمة الى القاعدة" لا من "القاعدة الى 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 اطار خطة العمل الاستراتيجية (مثل تكيف برنامج العمل الفني في مجال الملاحه 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 ونقل 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 اسهابا الى 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) الغاء شرط اعداد المحاضر لاجتماعات اللجان (مثلا حدث في الدورة الحالية).

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

فان الجمعية العمومية:

١- تعرب عن تقديرها للمجلس والأمين العام على النظم 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 اضعاف المنظمة أو يكون له آثار سلبية على أدائها لمهامها:

أ) مواصلة العمل الذي يضمن فاعلية الايكاو في التصدي للتحديات القائمة في قطاع الطيران سريع التغير، وفي النهوض بالسلامة والأمن في جميع أنحاء العالم.

ب) تأمين التمويل الكامل والموظفين للبرامج ذات الأولوية العالية التي تؤثر في سلامة جمهور المسافرين.

ج) ضمان قيام مكتب تقييم البرامج والتدقيق والمراجعة الادارية بأعماله على النحو المنشود، أي لتحسين ادارة البرامج والشفافية والمساءلة.

د) فحص برامج الايكاو بصورة انتقادية لتحديد أولوياتها ومدى مواكبتها للعصر، والغاء أو تقليص أنشطة البرامج التي لم تعد لها أولوية في أعمال الايكاو، أو التي يمكن أن تؤديها منظمات أخرى، أو التي يمكن أدائها بالتعاقد الخارجي.

هـ) ترشيد فرق الخبراء وتوحيد أعمالها حيثما كان ذلك ممكنا.

و) تركيز جهود هذه الفرق على ما يلي:

١) تحسين عملية اعداد واعتماد القواعد والتوصيات مع ايلاء 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.

ج) تحسين وتشهيل الاتصالات مع الدول المتعاقدة، لاسيما حين تتعلق هذه الاتصالات بالقواعد والتوصيات، وذلك من خلال تدابير منها التوسع في استخدام أجهزة الارسال الالكتروني.

د) توطيد درجة الاستقلال الذاتي في عملية التخطيط الاقليمي ودرجة السلطة والموارد التي تمنح لمكاتب الايكاو الاقليمية، مع العمل على كفاءة التنسيق المناسب على المستوى العالمي.

هـ) دراسة العلاقة بين الايكاو وغيرها من الهيئات (العاملة في مجال الطيران أو في مجالات أخرى ذات صلة، على المستويين العالمي والاقليمي) سعيا الى تحديد مجال مسؤولية كل منها والقضاء على التداخل في المسؤوليات، وتنظيم برامج مشتركة حيثما كان ذلك مناسباً.

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

ز) ترشيد الجداول الزمنية والوثائق وتقليل مدة عقد اجتماعات الايكاو بوجه عام.

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

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

لما كانت الايكاو 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، لاسيما 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.

٤- **تكلف المجلس بما يلي:**

(أ) أن يواصل تبسيط عمل الجمعية العمومية بالتركيز على تقديم الارشاد 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 الايكاو، وذلك في المجالات الهامة مثل تنفيذ قرارات الجمعية العمومية، والادارة المالية، واعتماد اصدار القواعد والتوصيات، وتقديم التقارير عن المخالفات الى الجمعية العمومية، والتحضير للمؤتمرات الدبلوماسية التي تعقد في اطار الايكاو.

(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، اذا كان ذلك ضروريا وملائما.

(د) أن ينظر فيما اذا كان تخفيض عدد اجتماعات المجلس وهيئاته الفرعية يمكن أن يحقق مكاسب من حيث فاعلية اشراف المجلس على المنظمة ويخفض كذلك من تكاليف الخدمات التي تقدم الى المجلس.

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

٥- **تدعو المجلس والأمين العام، كلا في نطاق**

اختصاصه، الى القيام بما يلي:

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

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

(ج) أن يبحث امكانية اجراء خفض كبير في التكاليف الادارية ضمن ميزانية البرنامج العادي على مدى دورتي الميزانية الثلاثية المقبلتين، مع مراعاة العملية الجارية في الأمم المتحدة والمنظمات الأخرى، وذلك بعد تعريف مكونات التكاليف الادارية وتكاليف دعم البرنامج في الايكاو.

٦- **تدعو الأمين العام الى ما يلي:**

(أ) أن ينظر فيما اذا كان تنفيذ برنامج لمكافآت وحوافز الموظفين يعد اجراء ملائما واقتصاديا.

(ب) أن يعزز أداء المكاتب الاقليمية.

(ج) أن ينظر في امكانية دمج المكاتب الاقليمية لتحسين تنفيذ البرنامج. وينبغي النظر في هذا الاجراء في ضوء التكنولوجيا الجديدة والأساليب الجديدة لمعالجة المشاكل في مختلف الأقاليم.

٧- **تدعو المجلس الى أن يبلغ الدول بالتقدم**

المحرز في تنفيذ الفقرات ٣ الى ٦ من منطوق هذا القرار بحلول ١/٥/٢٠٠٠، وأن يقدم تقريرا كاملا الى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية.

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

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

وبما أنه لدى الايكاو هيئات خبراء تتعامل باستمرار مع مسائل السلامة والأمن وتقدم المشورة الى 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.

فان الجمعية العمومية:

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

ولما كانت هذه التحسينات لا يمكن أن تتحقق الا بتعاون جميع الدول المتعاقدة، بحيث يتخذ كل منها اجراءات ملائمة داخل اقليمها.

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 اداراتها الوطنية بتعيين موظف أو موظفين يتولون المسؤولية المحددة عن القيام، عند الضرورة، بإنشاء وتنسيق تسهيلات الاتصال مع المنظمة.

٣- أن تقوم الدول المتعاقدة بتزويد المنظمة، في غضون المدد التي يقرها المجلس، بتقارير عن مدى التقدم المحرز في تنفيذ القواعد والتوصيات والاجراءات المعتمدة من جانب المنظمة، أو عن الأسباب التي أدت الى 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 لاعارة موظفين من اداراتها 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 بارسال النص النهائي للملحق الخاص بها الى الأمين العام للأمم المتحدة، وابلاغه بأنها تقبل "البنود 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".

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

ان الجمعية العمومية، اذ يثير شاعها تزايد الأعباء الواقعة على عاتق الدول من الوجهة المالية ومن حيث الموظفين، تطلب من المجلس:

١- أن يستمر في دراسته لموضوع زيادة الكفاءة في الاعداد لاجتماعات المنظمة وفي تصريف أعمال تلك الاجتماعات، على سبيل المثال، من خلال اعداد وثائق أكثر افناعا وإيجازا، وتقييد جدول الأعمال فضلا عن اجراء أي تخفيضات معقولة في عدد الاجتماعات.

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

القرار ٣١-١: الشعار الرسمي والختم الرسمي للايكاو

ان 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.

تعلم 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 الى بعض الخطوات التي يمكن أن تتخذ لتحسين التسهيلات القائمة للاتصال.

القرار ٢٧-٢: توصية موجهة للدول المتعاقدة لكي تمنح الايكاو المزايا والحصانات المنصوص عليها في الاتفاقية العامة بشأن مزايا وحصانات الوكالات المتخصصة والملحق الثالث لتلك الاتفاقية، الى 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، الى حين قبولها الرسمي للاتفاقية العامة بشأن مزايا وحصانات الوكالات المتخصصة، بما فيها الملاحق التي تخص كل وكالة، بأن تمنح فوراً والى أقصى حد ممكن، المزايا والحصانات المنصوص عليها في الاتفاقية العامة المذكورة وفي ملحقها، الى الوكالات المتخصصة والى الأشخاص الذين يحق لهم التمتع بها بحكم صلتهم بتلك الوكالات "على أساس الفهم بأنه للوكالات المتخصصة أن تتخذ كل الاجراءات الموازية الضرورية بخصوص أعضائها الذين هم غير أعضاء في الأمم المتحدة".

فان الجمعية العمومية:

توصي الدول المتعاقدة، الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي، بأن تمنح فوراً والى أقصى حد ممكن المزايا والحصانات المنصوص عليها في الاتفاقية العامة بشأن مزايا وحصانات الوكالات المتخصصة، بما فيها الملحق الذي يخص الايكاو، الى الايكاو والأشخاص الذين يحق لهم التمتع بها بحكم صلتهم بالايكاو، وذلك الى 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 تبادل على الفور، وبقدر ما يمكن في هذا الصدد الى منح منظمة الطيران المدني الدولي

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

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

فان الجمعية العمومية:

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

٢- تقبل "البند 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، الى الأمين العام للأمم المتحدة.

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

— أن المنظمة تقبل "البند 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، وفقاً للمادة ٤٢ من "البند

القياسية"، بإرسال نص الاتفاقية العامة ونص الملحق الخاص بالايكاو الى الدول المتعاقدة غير الأعضاء في الأمم المتحدة، ودعوة هذه الدول الى قبول ما يتعلق منها بالايكاو، وذلك بإيداع وثيقة قبول هذه الاتفاقية اما لدى الأمين العام للأمم المتحدة أو لدى الأمين العام للايكاو.

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 ايداع وثائق الاقرار الرسمي بها، وشجعت المنظمات الأخرى التي يحق لها الانضمام الى الاتفاقية أن تبادر الى الانضمام إليها في وقت مبكر.

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

فان الجمعية العمومية:

١- **تقرر** أنه ينبغي للايكاو أن تقر رسمياً باتفاقية فيينا لقانون المعاهدات بين الدول والمنظمات الدولية أو فيما بين المنظمات الدولية (لعام ١٩٨٦).

٢- **ترخص** لرئيس المجلس بأن يوقع على وثيقة اقرار رسمي للاتفاقية يتم ايداعها بالنيابة عن الايكاو.

٣- **تحث** الدول التي لم تصدق على الاتفاقية على القيام بذلك حتى يسري مفعولها في أقرب فرصة ممكنة.

القرار ١-١٥: سياسة الاعلام في الايكاو

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

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

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، الى الدول الأعضاء التي لم تنفذ ذلك الطلب باتخاذ الاجراء الضروري لاعفاء مواطنيها الموظفين بالأمم المتحدة من ضرائب الدخل الوطنية فيما يتعلق بمرتباتهم ومكافآتهم المدفوعة لهم من الأمم المتحدة.

فان الجمعية العمومية:

١- **تحث** كل الدول المتعاقدة على اتخاذ الخطوات للانضمام الى اتفاقية المزايا والحصانات للوكالات المتخصصة، اذا لم تكن قد فعلت ذلك.

٢- **تحث** كل الدول المتعاقدة على اتخاذ كل ما في مقدورها من تدابير لتطبيق مبادئ الاتفاقية المذكورة.

٣- **تطلب** الى الأمين العام أن يسترعي اهتمام كل الدول المتعاقدة الى هذا القرار.

٤- **تطلب** الى المجلس أن يرفع تقريراً الى الدورة العادية التالية للجمعية العمومية بشأن تنفيذ هذا القرار.

القرار ٣٣-٥: اقرار 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 وللاقرار الرسمي من قبل المنظمات الدولية.

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

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

ان 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.

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

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

وإذ تأخذ علما بأن مجلس الايكاو قد أدان اسرائيل في ٢٠ أغسطس ١٩٧٣ بسبب فعلها هذا.

وإذ تذكر بأن مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة قد أدان اسرائيل في قراره رقم ٢٦٢ في ١٩٦٨ بسبب فعلها المدبر ضد مطار بيروت المدني الذي نتج عنه تدمير ١٣ طائرة تجارية ومدنية، وإذ تذكر بأن الجمعية العمومية للايكاو 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 اسرائيل على الامتنال لأهداف اتفاقية شيكاغو وأغراضها.

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

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

٣- تحذر رسميا اسرائيل أنها اذا واصلت ارتكاب مثل هذه الأعمال فإن الجمعية العمومية ستخذ تدابير أخرى ضد اسرائيل لحماية الطيران المدني الدولي.

لذلك، فإن الجمعية العمومية تقرر الآتي:

(أ) أن تكون سياسة المنظمة في مجال الاعلام موجهة في المقام الأول لاعلام الشخصيات والجماعات المهتمة اهتماما مباشرا بالطيران المدني الدولي وبنشاطات المنظمة وأهدافها على أساس منتظم، وأن تكون موجهة في المقام الثاني الى عامة الجمهور في الدول المتعاقدة ككل لتحقيق أوسع نطاق من الاعلام لنشاطات المنظمة، وذلك في حدود الامكانيات المالية وبالتعاون الى أقصى حد ممكن مع ادارات العلاقات العامة للأمم المتحدة.

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

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

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

ان الجمعية العمومية:

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

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

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

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

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

القرار ٢٤-٥: الدورة الاستثنائية للمجلس

ان 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

ان الجمعية العمومية:

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

وان 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 اقليمها، وأنه لا يجوز لأي خطوط جوية منتظمة أو خطوط جوية دولية غير منتظمة تستعمل لغرض أخذ أو انزال ركاب أو بضائع أو بريد أن تطير فوق اقليم دولة متعاقدة أو اليه الا باذن 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، الى مطار القدس أو منه بدون الحصول على ترخيص مسبق وفقاً لأحكام المواد المذكورة.

القرار ٢٣-٥: مطار القدس

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

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

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

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

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

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

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

وبما أن اسرائيل مستمرة في نقضها وتحديها لقرارات الايكاو.

فان الجمعية العمومية:

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

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

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

٤- تحث اسرائيل على أن تلغي هذه الاجراءات وأن تلتزم بقرارات الجمعية العمومية للايكاو.

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

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

التعاون بين الأمم والشعوب، الأمر الذي يتوقف عليه السلام العالمي.

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

وإذ تلاحظ أدانة 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

ان الجمعية العمومية:

إذ تعتبر أن فعل التخريب الاجرامي 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.

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

وإذ تضع في اعتبارها كذلك أنه من الملائم اتخاذ اجراءات نموذجية تجاه فعل على هذا القدر من الخطورة، لاطهار 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 الاجرامي 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

ان الجمعية العمومية:

تذكيرا منها بأن اتفاقية الطيران المدني الدولي تقوم على أساس الاعتقاد بأن تقدم الطيران المدني يمكن أن يساعد كثيرا على ايجاد وابقاء الصداقة وحسن التفاهم بين أمم العالم وشعوبه، كما أن كل اساءة استعمال له يمكن أن تشكل تهديدا للسلامة العامة، وأنه من المرغوب فيه تجنب كل خلاف، وتنمية

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

ان الجمعية العمومية،

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

وان تلاحظ الحاجة الى توحيد الجهود الدولية لمكافحة خطر قيام المنتحرين بتنفيذ أعمال ارهابية على متن الطائرات وفي المناطق الأخرى المخصصة للجمهور.

وان تعي جميع الصعوبات في التعرف على الارهابيين الانتحاريين وكشف الأجهزة المتفجرة على أجسادهم.

واقنتاعا منها بالحاجة الى اعتماد تدابير ملائمة لمواجهة هذه الأعمال الارهابية.

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

وان 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 الارهابية عن عميق تعاطفها وتعازيها.

٣- وتحث الدول المتعاقدة على التعاون النشط على مساهلة المسؤولين عن دعم أو مساعدة أو ايواء مرتكبي هذه الهجمات ومعاقبتهم عقابا شديدا هم ومنظميها وموجهيها.

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

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

٦- تطلب الى 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 الى أن دولة متعاقدة معينة أطلقت في ٣١/٨/١٩٩٨ جسما مدفوعا بمقذوفات وأن جزءا من هذا الجسم سقط في مياه المحيط الهادئ قبالة ساحل سانريكو في شمال شرق اليابان.

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

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

فان 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 والاجراءات المتصلة بها، بغية منع تكرار هذه الأنشطة المنطوية على أخطار محتملة.

٣- تكلف الأمين العام بأن يبادر فورا الى ابلاغ هذا القرار الى جميع الدول المتعاقدة.

القرار ١١-١: 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 الى تعزيز نشاط المنظمة والى تقدم الطيران المدني الدولي.

لذلك فان الجمعية العمومية:

ألف - تقرّر:

١- أن تصرّح 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 ومدوبون 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- ان 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 امكان تنفيذ تلك الترتيبات دون زيادة في الميزانية المعتمدة للسنة المعنية.

باء - 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.

جيم - تطلب الى المجلس أن يرفع تقريرا الى الدورة التالية للجمعية العمومية عن طبيعة ونطاق كل من الترتيبات المعقودة بموجب هذا القرار.

القرار ٩-٣٥: بيان موحد بسياسات الايكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع

القرار ١-٣٣: اعلان بشأن اساءة استعمال الطائرات المدنية كأسلحة دمار بشأن الأعمال الارهابية الأخرى في الطيران المدني

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

العلاقات مع المنظمات الدولية والهيئات الأخرى

القرار ١٠-١: العلاقات مع المنظمات الدولية العامة

بما أن هناك 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 فان هذه الجمعية العمومية:

١- تصرّح 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 الى إقامة تعاون فعال، على شرط امكان 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 الى الدورة التالية للجمعية العمومية عن طبيعة ونطاق كل من الترتيبات المعقودة بموجب هذا القرار.

القرار ٢-١: اعتماد الاتفاق مع الأمم المتحدة

القرار ٢-٢٤: العلاقات مع الأمم المتحدة

ان الجمعية العمومية:

وقد نظرت في توصيات الجمعية العامة للأمم المتحدة الواردة في قرارها 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 الى الدورة الثانية للجمعية العمومية عن هذا الموضوع (A2-AD/1).

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

٢- توافق على الطريقة التي نفذ بها حتى الآن الاتفاق بين الايكاو والأمم المتحدة.

٣- تكلف المجلس بأن يستمر في سعيه لاقامة علاقات تعاونية وثيقة مع الأمم المتحدة لتحقيق الأهداف المنصوص عليها في الاتفاق المعقود مع تلك المنظمة.

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

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

فان 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 الايكاو لجواز سفر الأمم المتحدة.

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

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

لذلك، فان الجمعية العمومية للايكاو تعتمد بموجب هذا، اتفاق العلاقات بين الايكاو والأمم المتحدة، وتقرر:

(أ) التصريح للمجلس بعقد ترتيبات اضافية 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 الايكاو والأمم المتحدة بصدد المسائل الجوية التي تتدرج تحت اختصاص الايكاو، كما تقتضيه المادة العشرون من الاتفاق. ويجب، مع ذلك، أن تعرض تلك الترتيبات على الجمعية العمومية للموافقة عليها بصفة نهائية.

(ج) التصريح لرئيس المجلس بالتوقيع مع المسؤول المختص في الأمم المتحدة على بروتوكول يقضي بسريان مفعول اتفاق العلاقات بين الأمم المتحدة والايكاو.

(د) التصريح للمجلس بعقد مفاوضات مع الأمم المتحدة لتتقيد اتفاق العلاقات، كما تقضي بذلك المادة الحادية والعشرون من الاتفاق. ويجب أن تعرض التتقيحات التي يتفق عليها المجلس على الجمعية العمومية للموافقة عليها بصفة نهائية.

والتي تؤثر تأثيراً مباشراً على السلم والأمن الدوليين، كما هو وارد في اتفاقية الطيران المدني الدولي، مع اقامة الاعتبار الواجب للوضع الخاص للأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي الذين هم غير أعضاء في الأمم المتحدة.

القرار ٩-١٦: الذكرى العاشرة لانشاء الأمم المتحدة

ان الجمعية العمومية، وقد أخذت علماً بأن الأمم المتحدة ستحتفل بالذكرى العاشرة لانشائها، وذلك في سان فرانسيسكو بين ٢٠ و ٢٦ يونيو ١٩٥٥.

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

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

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

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

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

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

٢- يَحُولُ 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 والايكاو بخصوص التدابير العاجلة التي من شأنها أن تساعد في حفظ السلم والأمن الدوليين

ان الجمعية العمومية:

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

وان تذكر (أ) أنه بموجب أحكام المادة السابعة من الاتفاق بين الأمم المتحدة ومنظمة الطيران المدني الدولي، فان 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 وقرارهما، (ب) ان المادة العشرين من الاتفاق بين الأمم المتحدة ومنظمة الطيران المدني الدولي أشارت الى امكان عقد ترتيبات جديدة بين الأمم المتحدة والايكاو فيما يتعلق بالمسائل الجوية التي تدخل ضمن اختصاص المنظمة وتؤثر تأثيراً مباشراً في الأمن العالمي، كما هو وارد في اتفاقية الطيران المدني الدولي.

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

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

تعلم:

ان 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

الايكاو المتعاقدة غير الأعضاء في الهيئة الإقليمية المعنية الى حضور اجتماعاتها بصفة مراقبين.

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

القرار ٢٢-٧: لائحة وحدة التفتيش المشتركة

ان الجمعية العمومية:

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

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

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

تقرر:

١- قبول لائحة وحدة التفتيش المشتركة التي سستمر في أن تكون مسؤولة أمام المجلس بالنسبة لأنشطة الوحدة المتعلقة بالايكاو.

٢- أن يستمر اختصاص الوحدة في شموليته لوظائف الأمين العام، ولكنه لن يمتد الى وظائف الجمعية العمومية والمجلس وهيئاته الفرعية.

٣- الترخيص للأمين العام بأن يبعث بنص هذا القرار الى الأمين العام للأمم المتحدة.

القرار ٢١-١٢: لجنة الخدمة المدنية الدولية

ان الجمعية العمومية:

أن 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

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.

فان 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 الايكاو ومقتضيات تنفيذ برنامج عملها.

(ب) أن أي دعم مالي من المنظمة الى 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 الاقليمي.

٣- تدعو هيئات الطيران المدني الإقليمية، وفقا لقواعدها الاجرائية، أن تنظر بعين العطف في إمكانية دعوة دول

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

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

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

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

(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 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 بالاشتراك الإيكو في برامج استكشاف الفضاء الخارجي واستخدامه.

ولما كانت الإيكو مسؤولة عن اعداد موقف الطيران المدني الدولي بشأن كل الأمور المتعلقة بدراسة المسائل التي

عشرة، بأن انشاء جهاز واحد موحد للموظفين الدوليين مستقبلا يعد أمرا مرغوبا فيه من وجهة نظر التنسيق الاداري 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 ٣٥-٥: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكو المستمرة في مجال حماية البيئة

القرار ٣٥-٩: المرفق (ح): التعاون الدولي والإقليمي في مجال أمن الطيران

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

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

القرار ٣٢-١٣: دعم سياسة الإيكو بشأن طيف الترددات اللاسلكية

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

ان الجمعية العمومية:

إذ تنظر بعين الاعتبار الى 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.

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

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

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

٥- **تعلمن** أن هذا القرار يلغي القرار ٢٢-٢٠ ويحل محله.

القرار ٣٥-٥: بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة

لما كانت الجمعية العمومية قد قررت، بموجب قرارها ٣٣-٧، أن تواصل في كل دورة من دوراتها العادية اعتماد بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة.

ولما كان القرار ٣٣-٧ يتكون من نص تمهيدي وعدد من المرفقات بخصوص موضوعات محددة ولكنها مترابطة.

وبالنظر الى الحاجة لادراج أهداف جديدة للايكاو في مجال البيئة (المرفق (أ))

وبالنظر الى الحاجة لمراعاة مواد الايكاو الارشادية الجديدة بخصوص ضوضاء الطائرات، ولاسيما "النهج المتوازن" للسيطرة على الضوضاء (المرفق (ج))، وتخطيط وادارة استخدام الأراضي (المرفق (و)) والاستجابة للتطورات الأخرى في هذا المجال منذ الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية.

وبالنظر أيضا الى الحاجة الى التعبير عن التطورات التي استجدت منذ الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية في مجال انبعاثات محركات الطائرات، بما في ذلك الحاجة الى اصدار مواد ارشادية جديدة للايكاو عن التدابير التشغيلية واجراء المزيد

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 الايكاو عن بيان موقف الطيران المدني الدولي بشأن جميع أمور الفضاء الخارجي ذات الصلة، وطلبت الى المجلس أن يواصل عمله فيما يتعلق بتخطيط واستعمال تكنولوجيا الفضاء لأغراض الملاحة الجوية، وأن يتخذ خطوات تهدف الى 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 اطار الايكاو بشأن المسائل المتعلقة باستخدام تكنولوجيا الفضاء لأغراض الملاحة الجوية.

ولما كانت الدول الأعضاء بالايكاو قد أبدت مفهوما عالميا لأنظمة الاتصالات والملاحة والاستطلاع وادارة الحركة الجوية المستقبلية استنادا الى تكنولوجيا الأقمار الصناعية، وهو المفهوم الذي اعتمده المجلس.

ولما كان استعمال تكنولوجيا الأقمار الصناعية، طبقا لمفهوم أنظمة الايكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع وادارة 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 الى قيام مثل هذا التعاون في المستقبل.

فان الجمعية العمومية:

١- **تقرر** أن تستمر الايكاو 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 الاقليمي والعالمي حتى يتم ادخال مفهوم أنظمة الايكاو المستقبلية للاتصالات والملاحة والاستطلاع وادارة الحركة الجوية على المستوى العالمي بشكل منظم وكفء وبطريقة متوازنة مع الأخذ في الحسبان اعتبارات السلامة والاقتصاد.

وان المادة (٤٤) 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 الى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصاد".

ولما كان من الممكن تقليل العديد من الآثار الضارة للطيران المدني على البيئة، بتطبيق تدابير متكاملة تتضمن التحسينات التكنولوجية والاجراءات التشغيلية الملائمة، والتنظيم السليم للحركة الجوية، والاستخدام الملائم لآليات تخطيط المطارات، وتخطيط وإدارة استخدام الأراضي، والتدابير القائمة على آليات السوق.

ولما كانت منظمات دولية أخرى أصبحت تمارس نشاطات تتعلق بسياسات بيئية وتؤثر في النقل الجوي.

ولما كانت الايكاو تسعى، في الوفاء بدورها، الى تحقيق التوازن بين المنفعة التي تعود على المجتمع الدولي من خلال الطيران المدني من ناحية، والضرر الذي يلحق بالبيئة في بعض المناطق بفعل التقدم الاطرادي للطيران المدني من ناحية أخرى.

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

ولما كانت المنظمة تعترم التعاون مع المنظمات الدولية الأخرى، حسب الضرورة، بما في ذلك المشاركة المحتملة في المشاريع التي يمولها صندوق الأمم المتحدة للبيئة.

فان الجمعية العمومية:

١- **تعلن** أن الايكاو تعي الآثار الضارة بالبيئة والتي قد تكون متعلقة بنشاط الطيران المدني، وأنها ستستمر في مراعاتها، وأنها تدرك مسؤوليتها ومسؤولية دولها المتعاقدة عن تحقيق أقصى درجة من التوافق بين التطور الآمن والمنظم للطيران المدني من ناحية ونوعية البيئة من ناحية أخرى. وعند اضطلاع الايكاو بمسؤولياتها، فإنها سوف تسعى للقيام بما يلي:

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

٢- **تشدد** على اضطلاع الايكاو بدور قيادي في كل مسائل الطيران المدني المتعلقة بالبيئة و**تطلب** الى المجلس أن

من الدراسة عن التدابير القائمة على آليات السوق للحد من غازات الدفيئة المنبعثة من الطيران أو تخفيضها (المرفقان ح) و(ط)).

فان الجمعية العمومية:

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

- (أ) — لمحة عامة
- (ب) — وضع القواعد والتوصيات والاجراءات والمواد الارشادية بشأن نوعية البيئة
- (ج) — السياسات والبرامج المبنية على "النهج المتوازن" للسيطرة على ضوضاء الطائرات
- (د) — سحب الطائرات النفاثة دون الصوتية التي تتجاوز ضوضاؤها المستويات المنصوص عليها في المجلد الأول من الملحق السادس عشر
- (هـ) — فرض القيود التشغيلية المحلية للحد من الضوضاء في المطارات
- (و) — تخطيط وإدارة استخدام الأراضي
- (ز) — الطائرات الأسرع من الصوت - مشكلة الفرقة الصوتية

(ح) — أثر الطيران المدني على بيئة الغلاف الجوي

(ط) — التدابير القائمة على آليات السوق بشأن انبعاثات محركات الطائرات

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

٣- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٣-٧.

المرفق (أ)

لمحة عامة

لما كانت ديباجة اتفاقية الطيران المدني الدولي تنص على أن "تطور الطيران المدني الدولي مستقبلاً يمكن أن يساعد كثيراً على ايجاد وابقاء الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبه...."،

ولما كانت انبعاثات محركات الطائرات التي تؤثر على البيئة المحلية والعالمية تشكل مصدرا للقلق بالرغم من عدم فهمه بصورة كاملة.

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 بذلك.

ولما كان من المتوقع أن يعود الطيران الى معدلات النمو العادية في عام ٢٠٠٥ وما بعده، عقب انخفاض الحركة وعدد الرحلات الجوية في الآونة الأخيرة مما أدى بدوره الى تخفيض الشواغل المرتبطة بالبيئة.

ولما كان تطور الطيران في المستقبل يمكن أن يزيد من مشكلتي ضوضاء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات وتفاقمهما ما لم تتخذ اجراءات للتخفيف من حدة هذا الوضع.

ولما كان المجلس قد أنشأ لجنة معنية بحماية البيئة في مجال الطيران (CAEP) لتساعده على وضع مزيد من القواعد والتوصيات والاجراءات والمواد الارشادية لضوضاء الطائرات وانبعاثات المحركات.

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

فان الجمعية العمومية:

١- **ترحب** باعتماد المجلس، في يونيو ٢٠٠١، القاعدة القياسية الجديدة الأكثر تشددا بخصوص ضوضاء الطائرات لادراجها في الفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، والاقتراح الأخير بتنفيذ قواعد أكثر تشددا لانبعاثات أكاسيد النيتروجين في ١/١/٢٠٠٨.

٢- **تطلب** الى المجلس أن يواصل بنشاط وضع القواعد والتوصيات والاجراءات والمواد الارشادية التي تعالج تأثير الطيران على البيئة، وذلك بمساعدة وتعاون هيئات المنظمة الأخرى والمنظمات الدولية الأخرى.

٣- **تطلب** الى المجلس ضمان مواصلة لجنة حماية البيئة في مجال الطيران لبرنامج عملها في مجالي الضوضاء

يحفظ بزمام المبادرة في اعداد ارشادات السياسة بشأن هذه المسائل، وألا يترك زمام هذه المبادرات لمنظمات أخرى.

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

٤- **تطلب** الى المجلس أن ينشر معلومات عن الوضع الحالي والمستقبلي لضوضاء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات وعن سياسة الايكو وموادها الارشادية في مجال البيئة بطريقة ملائمة، من خلال تقديم التقارير المنتظمة والحلقات الدراسية على سبيل المثال.

٥- **تدعو** الدول الى أن تواصل تقديم دعمها للنشاط لأنشطة الايكو المتعلقة بالبيئة في جميع المناسبات الملائمة.

٦- **تدعو** الدول والمنظمات الدولية الى تقديم المعلومات العلمية اللازمة لتمكين الايكو من تقوية عملها في هذا المجال.

٧- **تشجع** المجلس على عقد ترتيبات تعاونية مع برنامج الأمم المتحدة للبيئة، لتنفيذ مشاريع بيئية بتمويل من صندوق الأمم المتحدة للبيئة اذا استصوب ذلك.

٨- **تحث** الدول على الامتناع عن اتخاذ تدابير انفرادية في مجال البيئة من شأنها أن تؤثر سلبا على التطور المنتظم للطيران المدني الدولي.

المرفق (ب)

وضع القواعد والتوصيات والاجراءات والمواد الارشادية بشأن نوعية البيئة

لما كانت مشكلة ضوضاء الطائرات في المناطق المجاورة لمطارات كثيرة في العالم ما زالت تثير القلق العام وتحد من تطوير البنية الأساسية للمطارات، وتتطلب اتخاذ اجراءات ملائمة بشأنها.

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

ولما كانت الرسوم المتعلقة بالضوضاء تفرض في بعض المطارات وكانت الارشادات المرتبطة بالسياسات متوفرة منذ وقت طويل حول هذا الموضوع (سياسات الايكو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، Doc 9082).

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

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

ولما كانت الايكاو قد أعدت مواد ارشادية بناء على طلب الجمعية العمومية في عام ٢٠٠١ لمساعدة الدول على تنفيذ النهج المتوازن (ارشادات عن النهج المتوازن) للسيطرة على ضوضاء الطائرات، (Doc 9829).

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

وإدراكا لأن تدابير معالجة الضوضاء قد تسفر عن تكاليف كبيرة على المشغلين وغيرهم من الشركاء المعنيين ولا سيما من البلدان النامية.

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

وإدراكا لأن بعض الدول قد تكون قد وضعت سياسات أوسع للسيطرة على الضوضاء.

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

فان الجمعية العمومية:

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

٢- **تحث** الدول على ما يلي:

والانبعاثات على وجه السرعة من أجل وضع الحلول الملائمة بأسرع ما يمكن، وأن تتوافر الموارد اللازمة لتحقيق ذلك.

٤- **تحث** الدول المتعاقدة من أقاليم العالم غير الممثلة أو ناقصة التمثيل حاليا في لجنة حماية البيئة في مجال الطيران أن تشارك في أعمال تلك اللجنة.

٥- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تتبع، حسب الاقتضاء، الأحكام التي وضعتها الايكاو عملا بالفقرة (٢) من هذا المرفق.

المرفق (ج)

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

لما كان أحد أهداف الايكاو هو التشجيع على أكبر درجة ممكنة عمليا من التوافق في مجال الطيران المدني الدولي، ولا سيما في الأنظمة البيئية.

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

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

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

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

- (أ) اعتماد نهج متوازن للسيطرة على الضوضاء، مع المراعاة التامة لإرشادات الايكاو (Doc 9829) والالتزامات القانونية والاتفاقات القائمة والقوانين السارية والسياسات الثابتة ذات الصلة بهذا الموضوع، عند معالجة مشكلات الضوضاء في مطاراتها الدولية.
- (ب) وضع اجراءات شفافة للنظر في تدابير تخفيف الضوضاء، أو الاشراف على تنفيذ هذه الاجراءات، بما في ذلك:
- (1) تقدير حجم مشكلة الضوضاء في المطار المعني، اعتمادا على معايير موضوعية وقابلة للقياس وعوامل أخرى ذات صلة.
- (2) تقييم التكاليف والمنافع المحتملة لمختلف التدابير المتاحة، والاستناد الى هذا التقييم في اختيار التدابير التي تهدف الى تحقيق أقصى منفعة بيئية بأقل التكاليف.
- (3) نشر نتائج التقييم من أجل التشاور عليها مع الجهات المعنية والاعتماد عليها في فض النزاعات.
- ٣- **تشجيع الدول على ما يلي:**
- (أ) تشجيع ودعم الدراسات وبرامج البحوث والتكنولوجيا الهادفة الى تخفيض الضوضاء عند المصدر أو تخفيضها بأي وسيلة أخرى.
- (ب) تطبيق سياسات تخطيط وادارة استخدام الأراضي للحد من التعديلات العمرانية العشوائية في المناطق المتأثرة بالضوضاء، وتطبيق تدابير تخفيف الضوضاء في المناطق المتأثرة بالضوضاء، بما يتوافق مع المرفق (و) بهذا القرار.
- (ج) تطبيق الاجراءات التشغيلية لتخفيف الضوضاء بأقصى قدر ممكن بدون الاضرار بالسلامة.
- (د) عدم تطبيق القيود التشغيلية باعتبارها الملاذ الأول، وعدم تطبيقها الا بعد دراسة المنافع الممكن تحقيقها من العناصر الأخرى للنهج المتوازن، وبطريقة تتوافق مع المرفق (هـ) بهذا القرار.
- ٤- **تطلب الى الدول:**
- (أ) أن تعمل معا على نحو وثيق لضمان الاتساق بين برامجها وخططها وسياساتها الى أقصى حد ممكن.
- (ب) أن تضمن أن يكون تطبيق أي تدابير لتخفيض الضوضاء متوافقا مع مبدأ عدم التمييز الوارد في المادة الخامسة عشرة من اتفاقية شيكاغو.
- (ج) مراعاة الظروف الاقتصادية الخاصة للبلدان النامية.
- ٥- **تدعو الدول الى أن تواصل اعلام المجلس بسياساتها وبرامجها المتعلقة بالحد من مشكلة ضوضاء الطائرات في الطيران المدني الدولي.**
- ٦- **تطلب الى المجلس:**
- (أ) اجراء تقييم متواصل لتطور أثر ضوضاء الطائرات.
- (ب) ضمان تحديث المواد الارشادية عن النهج المتوازن الواردة في الوثيقة Doc 9829 وجعلها مستجيبة لحاجات الدول.
- (ج) تعزيز استخدام النهج المتوازن، من خلال عقد حلقات دراسية مثلا.
- ٧- **تناشد الدول تقديم الدعم المناسب لأعمال الايكاو على وضع الارشادات.**

المرفق (د)

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

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

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

ولما كانت اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران قد خلصت الى أن السحب العام لطائرات الفصل الثالث من قبل جميع البلدان التي فرضت قيودا تشغيلية على عمليات طائرات الفصل الثاني، أمر لا تبرره التكاليف والمنافع.

ولما كانت بعض الدول قد سحبت من الخدمة الطائرات التي تتجاوز ضوضاؤها المستويات الواردة في الفصل الثالث

المنصوص عليها في الفصل الثاني من المجلد الأول من الملحق السادس عشر ولكن ضوضاءها تتجاوز المستويات المنصوص عليها في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر:

(أ) أن تحدد القيود بحيث يمكن سحب طائرات الفصل الثاني التابعة لأي مشغل جوي والتي تطير حاليا الى أقاليمها، سحب 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 اصدار أول شهادة صلاحية لها.

(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 الى ١.

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

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

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

(ب) اقامة 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 تتمثل بموجب شهادة الضوضاء الأصلية أو المجددة لقواعد ترخيص الضوضاء المنصوص عليها في الفصل الثالث أو الفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر.

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

بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر وكانت بعض الدول قد شرعت في هذا السحب وبعض الدول تتظر في هذا السحب.

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

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

وبالنظر الى أن حل المشاكل التي تعزى الى ضوضاء الطائرات يجب أن يستند الى اعتراف كل دولة بالمصاعب التي تواجهها الدول الأخرى، والى تحقيق التوازن بين شواغل كل منها.

فان الجمعية العمومية:

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

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

(ب) ما اذا كان يمكن تحقيق الحماية الضرورية اما بوضع أنظمة تمنع المشغلين الجويين التابعين لها من اضافة أي طائرات كهذه الى أساطيلهم، سواء بالشراء أو بالاستئجار أو بالتبادل، واما بوضع حوافز للاسراع بتحديث الأساطيل.

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

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

٢- **تحث** الدول على القيام بما يلي عندما تقرر بالرغم من الاعتبارات المذكورة في الفقرة الأولى من منطوق هذا القرار سحب الطائرات التي تتمثل لقواعد ترخيص الضوضاء

المقبلين وبدأت بعض الدول تنتظر تبعاً لذلك في فرض قيود تشغيلية على بعض الطائرات الممتثلة لقواعد الترخيص الواردة في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر.

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

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

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

وإدراكاً لأن الإيكاو لا تلزم الدول بفرض قيود تشغيلية على طائرات الفصل الثالث.

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

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

فان الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول على أن تضمن بقدر الامكان 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 تتمثل لأحكام الفصل الثالث بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر قبل ما يلي:

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

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

المرفق (هـ)

فرض القيود التشغيلية المحلية للحد من الضوضاء في المطارات

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

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

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

ولما كان النطاق محدوداً لتحقيق مزيد من التخفيض للضوضاء عند المصدر، لأن التحسينات السابقة في تكنولوجيا خفض الضوضاء أصبحت تستوعب تدريجياً في الأساطيل ولا يتوقع حدوث طفرات مهمة في هذه التكنولوجيا في المستقبل المنظور.

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

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

ولما كانت هناك اختلافات إقليمية ملحوظة فيما يتعلق بمدى توقع ظهور المشكلة من ضوضاء الطائرات خلال العقدين

المرفق (و)**تخطيط وإدارة استخدام الأراضي**

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

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

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

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

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

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

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

وبالنظر إلى الانتهاء من تحديث الجزء الثاني - استخدام الأراضي والقيود البيئية، من الوثيقة Doc 9184 الصادرة بعنوان دليل تخطيط المطارات، يشمل إرشادات بشأن التخطيط المناسب لاستخدام الأراضي وتدابير تخفيض الضوضاء.

فان 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

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

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

(أ) الاستناد في فرض هذه القيود على أداء الطائرة من حيث الضوضاء حسبما تبين من إجراءات الترخيص التي أجريت وفقا للمجلد الأول من الملحق السادس عشر.

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

(ج) الاقتصار على القيود الجزئية حسب الامكان بدلا من سحب الطائرات تماما من المطار.

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

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

(و) فرض هذه القيود تدريجيا، مع مرور الزمن حسب الامكان، بهدف مراعاة الآثار الاقتصادية على مشغلي الطائرات المعنية.

(ز) اعطاء مشغلي الطائرات اخطارا مسبقا بمدة معقولة.

(ح) مراعاة الآثار الاقتصادية والبيئية على الطيران المدني.

(ط) ابلاغ الايكاو والدول المعنية الأخرى بجميع القيود المفروضة.

٤- **وتحث** الدول كذلك على ألا تسمح بفرض أي

قيود تشغيلية تهدف إلى سحب الطائرات التي تتمثل بموجب شهادتها الأصلية أو المجددة لقواعد الضوضاء الواردة في الفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر.

المرفق (ز)**الطائرات الأسرع من الصوت — مشكلة
الفرقة الصوتية**

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

ولما كانت الدول القائمة بانتاج هذه الطائرات الأسرع من الصوت، تواصل هي ودول أخرى اجراء البحوث عن الآثار الجسمانية والفسيوولوجية والاجتماعية الناجمة عن الفرقة الصوتية.

فان الجمعية العمومية:

١- **تؤكد من جديد** على الأهمية التي تعلقها على ضمان تلافي الأوضاع غير المقبولة لعامة الناس بفعل الفرقة الصوتية الناتجة عن تشغيل الطائرات الأسرع من الصوت في الخطوط التجارية.

٢- **تكلف** المجلس، في ضوء المعلومات المتوافرة وبلاستعانة بالأجهزة الملائمة، بأن يستعرض الملاحق والوثائق الأخرى ذات الصلة، للتأكد من أنها تراعي المشاكل التي قد يثيرها لعامة الناس تشغيل الطائرات الأسرع من الصوت، وأن يتخذ الاجراءات اللازمة، خاصة فيما يتعلق بالفرقة الصوتية، للتوصل الى اتفاق دولي على طريقة لقياس الفرقة الصوتية، وتعريف المصطلحات الكمية أو الوصفية لعبارة "الأوضاع غير المقبولة لعامة الناس" ووضع الحدود المناظرة.

٣- **تدعو** الدول التي تقوم بانتاج الطائرات الأسرع من الصوت الى تزويد الايكاو في الوقت المناسب باقتراحات حول طريقة الالتزام بالمواصفات التي تقرها الايكاو.

المرفق (ح)**أثر الطيران المدني على البيئة
في الغلاف الجوي**

لما كان هناك قلق متزايد ازاء مشكلات البيئة في الغلاف الجوي العلوي، مثل مشكلات الاحترار العالمي واستنفاد طبقة الأوزون.

ممکن، على أن تتفادی حسب الامكان الاستخدام غير الملائم للأراضي أو التعديتات في المناطق التي خفضت فيها الضوضاء.

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

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

(أ) انشاء المطارات الجديدة في أماكن ملائمة، مثل الأماكن البعيدة عن المناطق الحساسة للضوضاء.

(ب) اتخاذ التدابير الملائمة لتحقيق المراعاة التامة لتخطيط استخدام الأراضي في المرحلة الأولية من انشاء المطار الجديد أو تطوير المطار الراهن.

(ج) تحديد نطاقات حول المطارات ذات مستويات الضوضاء المختلفة، مع مراعاة أعداد السكان الحالية والزيادة المتوقعة بالاضافة الى تقديرات نمو الحركة، ووضع معايير للاستخدام الملائم لتلك الأراضي حسب ارشادات الايكاو.

(د) اصدار التشريعات ووضع الارشادات أو الوسائل المناسبة لتحقيق الالتزام بتلك المعايير الموضوعة لاستخدام الأراضي.

(هـ) ضمان اتاحة معلومات سهلة للفهم للقارئ عن عمليات الطائرات وآثارها البيئية على المجتمعات المحلية القريبة من المطارات.

٤- **تطلب** من المجلس ما يلي:

(أ) ضمان تحديث الارشادات المتعلقة باستخدام الأراضي والواردة في Doc 9184 وجعلها ملببية لاحتياجات الدول.

(ب) النظر في الخطوات التي يمكن اتخاذها لتعزيز ادارة استخدام الأراضي، ولا سيما في أجزاء العالم التي قد تتوافر فيها الفرصة لتلافي مشكلات ضوضاء الطائرات في المستقبل.

ولما كان الهدف النهائي لاتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ هو تثبيت نسب تركيز غازات الدفيئة في الغلاف الجوي عند مستوى يمنع التدخل الخطر من جانب الانسان في نظام المناخ.

ولما كانت الهيئة الفرعية للمشورة العلمية والتكنولوجية لاتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ قد طلبت مساعدة الايكاو بشأن المسائل المنهجية المرتبطة بتجميع معلومات عن انبعاثات غازات الدفيئة والابلاغ عنها على المستوى الوطني.

ولما كان بروتوكول كيوتو، الذي اعتمده مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ في ديسمبر ١٩٩٧ ولم يبدأ سريانه بعد، يطلب من الدول المتقدمة مواصلة الحد من أو تخفيض غازات الدفيئة من "عوادم الطائرات"، وذلك بالعمل من خلال الايكاو (المادة ٢-٢).

ولما كان بروتوكول كيوتو يعامل انبعاثات الطيران الدولي بأسلوب مختلف عن انبعاثات الطيران الداخلي، لأنه دعا الدول المتقدمة الى مواصلة الحد من انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران المدني الدولي أو تخفيضها بالعمل من خلال الايكاو (المادة ٢-٢ من البروتوكول)، في حين أنه أدرج انبعاثات الطيران الداخلي في الأهداف الوطنية للدول المتقدمة التي دعت الى تخفيض اجمالي للانبعاثات من كل المصادر بنسبة ٥,٢ في المائة على مدى الفترة ٢٠٠٨-٢٠١٢ (بالمقارنة بمستويات عام ١٩٩٠ واعتمادا على ستة غازات محددة من غازات الدفيئة)، وبالنظر الى المزايا التي يمكن تحقيقها من تنسيق معاملة انبعاثات الطيران الداخلي ومعاملة انبعاثات الطيران الدولي.

ولما كان مجلس الايكاو قد دأب على استطلاع الخيارات السياسية للحد من أثر انبعاثات محركات الطائرات المدنية على البيئة، ولا سيما استجابة للمرفقان (ح) و (ط) من قرار الجمعية العمومية ٣٣-٧، ولما كان العمل جاريا بشأن التكنولوجيا والقواعد والتدابير التشغيلية لتخفيض استهلاك الوقود وبالتالي تخفيض الانبعاثات، وبشأن التدابير القائمة على آليات السوق (انظر المرفق (ط))، وتم تقديم تقارير منتظمة عن هذه الأمور الى مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ.

وإدراكا لامكانية تحقيق وفورات كبيرة في الوقود وتخفيضات كبيرة في الانبعاثات من خلال تحسين ادارة الحركة الجوية.

وبالنظر الى الترحيب بالخطوات التي اتخذتها الايكاو لتعزيز استخدام التدابير التشغيلية، ومن ضمنها اصدار كتيب

ولما كانت خطة عمل "جدول أعمال القرن الحادي والعشرين"، التي اعتمدها في عام ١٩٩٢ مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية، قد دعت الحكومات الى التصدي لهذه المشكلات بالتعاون مع هيئات الأمم المتحدة المعنية.

ولما كان التقرير الخاص عن "الطيران والغلاف الجوي العالمي" الذي أصدره في عام ١٩٩٩ فريق الخبراء الدولي الحكومي المعني بتغير المناخ" بناء على طلب الايكاو وبالتعاون مع فريق التقييم العلمي لبروتوكول مونتريال عن المواد المستنفدة لطبقة الأوزون، هو أشمل تقييم لاسهام الطيران في تلك المشكلات وأفاد ضمن جملة أمور بما يلي:

— تبعث الطائرات غازات وجسيمات تؤثر على نسب تركيز غازات الدفيئة في الغلاف الجوي، وتؤدي الى تشكيل غيوم مكثفة تزيد من السحاب العالي فيتغير المناخ.

— من المقدر أن الطائرات تسهم بنسبة ٣,٥ في المائة من مجموع القسر الاشعاعي (وهو مقياس لتغير المناخ) الناجم عن جميع الأنشطة البشرية، وهذه النسبة لا تشمل التغيرات الممكنة في السحاب العالي ومن المتوقع أن تنمو.

— على الرغم من أن تحسن تكنولوجيا الطائرات ومحركاتها وكفاءة نظام الحركة الجوية سيؤدي الى مزايا بيئية، فإن هذا التحسن لن يلغي تماما آثار زيادة الانبعاثات التي سيسفر عنها النمو المتوقع في الطيران.

ولما كان التقرير الخاص لفريق الخبراء الدولي الحكومي المعني بتغير المناخ يقر بأن آثار بعض أنواع انبعاثات الطائرات مفهومة جيدا، ويكشف عن أن آثار بعضها الآخر ليست مفهومة، ويحدد عددا من المجالات الرئيسية لا يشملها اليقين العلمي وتحد من القدرة على توقع آثار الطيران على المناخ والأوزون.

ولما كان المزيد من العمل، منذ صدور التقرير الخاص لفريق الخبراء الدولي الحكومي المعني بتغير المناخ، قد أجري لدراسة بعض الجوانب الهامة المتعلقة بالشكوك العلمية التي أشير اليها في التقرير، مثل آثار التكتيف والهباء الجوي على السحاب العالي وأثر أكاسيد النيتروجين وغاز الميثان على المناخ.

ولما كانت الايكاو طلبت من فريق الخبراء الدولي الحكومي المعني بتغير المناخ أن يحدث الاستنتاجات الرئيسية الواردة في تقريره الخاص، عند اعداد تقريره الرابع المعتمزم اصداره في عام ٢٠٠٧.

٣- تدعو الدول المتعاقدة والمنظمات الدولية الى المواظبة على اعلام الايكو بما يستجد من تطورات في هذا المجال.

دوري عن الفرص العملية لتخفيض استهلاك الوقود وتخفيض الانبعاثات (Circ 303) وعقد حلقتي دراسة عن هذا الموضوع.

فان الجمعية العمومية:

١- تحت الدول على ما يلي:

(أ) تشجيع البحوث العلمية الهادفة الى معالجة الجوانب التي لم يشملها اليقين العلمي والتي حددها التقرير الخاص الصادر عن فريق الخبراء الدولي الحكومي المعني بتغير المناخ بشأن "الطيران والغلاف الجوي العالمي".

(ب) التأكد من أن التقييم الذي سيجرى في المستقبل لتغير المناخ سواء من قبل الفريق الدولي الحكومي المعني بتغير المناخ أو أي هيئة معنية أخرى تابعة لمنظمة الأمم المتحدة، سوف يشتمل على معلومات محدثة عن تأثير الطائرات على الغلاف الجوي.

٢- تطلب الى المجلس ما يلي:

(أ) أن يواصل التعاون بشكل وثيق مع فريق الخبراء الدولي الحكومي المعني بتغير المناخ ومع المنظمات الأخرى المعنية بتحديد المشكلات البيئية في الغلاف الجوي، ومع المنظمات المعنية بوضع السياسات في هذا المجال، ولا سيما مع مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ.

(ب) أن يواصل دراسة البدائل المتاحة لوضع سياسة للحد من الآثار البيئية لانبعاثات محركات الطائرات أو تخفيضها ووضع اقتراحات واقعية وتقديم المشورة بأسرع ما يمكن لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ، والتركيز بصورة خاصة على استخدام الحلول الفنية، مع مواصلة ايلاء الاعتبار للتدابير القائمة على آليات السوق، ومع مراعاة الآثار المحتملة على البلدان النامية والبلدان المتقدمة.

(ج) الاستمرار في مساعدة الهيئة الفرعية للمشورة العلمية والتكنولوجية لاتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ، فيما يخص مسائل المنهجية.

(د) أن يواصل وضع الأدوات الضرورية لتقييم المنافع المرتبطة بتحسينات ادارة الحركة الجوية، وأن يشجع على اتباع التدابير التشغيلية الواردة في ارشادات الايكو (Circ 203) كوسيلة للحد من الآثار البيئية لانبعاثات محركات الطائرات أو تخفيضها.

المرفق (ط)

التدابير القائمة على آليات السوق بشأن انبعاثات محركات الطائرات

لما كان المرفق (ح) بهذا القرار يضع السياق العام الذي تعتبر بمقتضاه السياسات البديلة، ولا سيما التدابير القائمة على آليات السوق، وسيلة للحد من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة.

ولما كانت التدابير القائمة على آليات السوق هي أدوات سياسية وضعت لتحقيق أهداف بيئية بتكلفة أقل وبأسلوب أكثر مرونة من التدابير التنظيمية التقليدية.

ولما كان ادراك الحكومات للحاجة الى قيام كل قطاع اقتصادي بدفع التكلفة الكاملة للضرر البيئي الذي يتسبب فيه قد ازداد في السنوات الماضية، ولما كان موضوع التدابير القائمة على آليات السوق لحماية البيئة، بما فيه فرض الرسوم أو الضرائب على النقل الجوي أو مبادلة الانبعاثات أو التدابير الطوعية، قد ضرب به المثل في سياق السيطرة على انبعاثات غازات الدفيئة.

ولما كان المبدأ رقم ١٦ من اعلان ريو بشأن البيئة والتنمية (١٩٩٢) قد نص على أنه "ينبغي أن تسعى السلطات الوطنية الى تشجيع استيعاب تكاليف البيئة داخليا، واستخدام الأدوات الاقتصادية، أخذاً في الحسبان النهج القاضي بأن يكون المسؤول عن التلوث هو الذي يتحمل من حيث المبدأ تكلفة هذا التلوث، مع ايلاء المراعاة الواجبة للصالح العام، ودون الاخلال بالتجارة والاستثمار الدوليين".

ولما كان بروتوكول كيوتو يعامل انبعاثات الطيران الدولي بأسلوب مختلف عن انبعاثات الطيران الداخلي، ولما كانت المزايا التي يمكن تحقيقها من جراء المعاملة المتجانسة لفتي الانبعاثات قد لوحظت، وكان هناك اقرار بأن بعض الدول المتعاقدة أو مجموعات الدول بدأت تتخذ اجراءات من الآن لوضع بدائل تسمح بخفض انبعاثات القطاعات الداخلية بما فيها انبعاثات الطيران الداخلي.

ولما كانت سياسات الايكو تميز بين الرسم والضريبة، من حيث المفهوم، ومن حيث أن "الرسم جبائية تصمم وتطبق خصيصا لتعويض تكاليف تقديم التجهيزات والخدمات للطيران المدني، والضريبة هي جبائية هدفها زيادة الايرادات الوطنية أو

وبالنظر الى أن اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران قد أعدت نموذج اتفاق وإرشادات بشأن استخدام التدابير الطوعية من جانب الدول المتعاقدة والأطراف المهتمة على الأجل القصير.

ولما كانت الدراسات الشاملة التي جرت لتقديم إرشادات إضافية إلى الدول المتعاقدة بشأن الجبايات المتصلة بالانبعاثات حددت وجود عدد كبير من المسائل المعلقة التي تثير آراء مختلفة.

ولما كانت الدول المتعاقدة لديها التزامات قانونية واتفاقيات راهنة وقوانين قائمة وسياسات مقررّة.

فان الجمعية العمومية:

١- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل وضع إرشادات للدول المتعاقدة بشأن تطبيق التدابير القائمة على آليات السوق تهدف إلى تخفيض الأثر البيئي لانبعاثات محركات الطائرات أو الحد منه، ولا سيما فيما يتعلق بتخفيف أثر الطيران على تغير المناخ، وأن يضع اقتراحات ملموسة وتقديم المشورة في أقرب وقت ممكن إلى مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ.

٢- **تشجع** الدول المتعاقدة والمجلس على تقييم تكاليف ومنافع التدابير المختلفة، بما فيها التدابير القائمة، لمعالجة مسألة انبعاثات محركات الطائرات بأكثر جدوى اقتصادية، وعلى اعتماد إجراءات تتوافق مع الاطار الوارد أدناه مع مراعاة مصالح كل الأطراف المعنية، بما في ذلك الآثار المحتملة على الدول النامية، في الوقت الذي تبذل فيه الدول المتعاقدة جهوداً لاتخاذ إجراءات بشأن انبعاثات الطيران الداخلي وانبعاثات الطيران الدولي بنهج متسق:

أ) التدابير الطوعية

١) **تشجع** الدول المتعاقدة والأطراف المعنية الأخرى على اتخاذ إجراءات للحد من انبعاثات الطيران الدولي أو تخفيضها من خلال التدابير الطوعية والمواظبة على إبلاغ الإيكاف بها.

٢) **تطلب** إلى الأمين العام أن يسهل هذه الإجراءات من خلال توفير الإرشادات التي أعدتها الإيكاف واللازمة لتلك التدابير، بما في ذلك أعداد نموذج اتفاق طوعي، والعمل على تمكين الأطراف التي تتخذ إجراءات ميكرة من أن تستفيد منها وألا تتعرض فيما بعد لأي أضرار نتيجة لذلك.

ب) جبايات الانبعاثات

المحلية للحكومة ولا تستخدم عموماً بكاملها في الطيران المدني ولا تحسب على أساس التكاليف".

ولما كانت الإيكاف قد أعدت إرشادات سياسية للدول المتعاقدة بشأن الضرائب (سياسات الإيكاف بشأن الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي، Doc 8632)، أوصت فيها — ضمن أمور أخرى — بتبادل الإعفاء من كافة الضرائب المفروضة على الوقود المشحون في الطائرات لأغراض خطوط النقل الجوي الدولي، وهي السياسة المنفذة عملياً من خلال اتفاقات الخطوط الجوية الثنائية، ودعت أيضاً الدول المتعاقدة إلى خفض الضرائب المتصلة ببيع أو استخدام النقل الجوي الدولي، إلى أقصى حد ممكن أو إلغائها.

ولما كانت سياسة الإيكاف بشأن إعفاء وقود الطيران من الضرائب موضع تساؤلات في بعض الدول المتعاقدة التي تفرض ضرائب على وسائل النقل الأخرى وعلى المصادر الأخرى لغازات الدفيئة.

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

ولما كان مجلس الإيكاف قد اعتمد في ١٩٩٦/١٢/٩ قراراً فيه السياسات المؤقتة بشأن فرض الرسوم والضرائب على الانبعاثات، أوصي فيه بشدة بأن أيّاً من تلك الجبايات يجب أن تكون 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 المجلس قد تلقى تقارير من اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران بشأن البدائل الممكنة المتعلقة باستخدام التدابير القائمة على آليات السوق للحد من انبعاثات محركات الطائرات أو تخفيضها، مع التركيز في البداية على ثاني أكسيد الكربون، وأن من المزمع الاضطلاع بالمزيد من العمل.

وبالنظر إلى وجود حاجة إلى المزيد من الدراسات والإرشادات بشأن استخدام نظام لمبادلات الانبعاثات للطيران المدني الدولي أو تخفيضها.

- (١) **تقر بأن قرار المجلس الصادر في ١٩٩٦/١٢/٩ بشأن الجبايات المتعلقة بالانبعاثات مازال ساريا.**
- (٢) **تحت الدول على اتباع الارشادات الحالية الواردة فيه.**
- (٣) **تقر بأن ارشادات الايكاو الحالية غير كافية في الوقت الراهن لتطبيق الرسوم على انبعاثات غازات الدفيئة على المستوى الدولي، بالرغم من أن فرض هذه الرسوم بالاتفاق المشترك بين الدول الأعضاء في احدى المنظمات الاقليمية للتكامل الاقتصادي على الناقلين التابعين لهذه الدول هو أمر غير مستبعد وتكلف المجلس بما يلي:**
- (أ) **أن يجري المزيد من الدراسات ويضع ارشادات اضافية بشأن هذا الموضوع.**
- (ب) **أن يركز بوجه خاص على المسائل المتعلقة التي حددتها الدراسات السابقة وحددتها الجمعية العمومية.**
- (ج) **أن ينهي هذه الأعمال بحلول الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية في عام ٢٠٠٧.**
- (٤) **تحت الدول المتعاقدة على الامتناع عن التطبيق الانفرادي لرسوم انبعاثات غازات الدفيئة قبل الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية في عام ٢٠٠٧، حيث سينظر ويناقش هذا الموضوع مرة أخرى.**
- (٥) **تطلب من المجلس دراسة مدى فعالية الجبايات على تخفيف تأثير انبعاثات على نوعية الهواء المحلي، ووضع المزيد من الارشادات بشأنها بحلول الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية في عام ٢٠٠٧، وتحت الدول المتعاقدة على المشاركة بنشاط في هذا الجهد وتبادل المعلومات في اطاره.**
- (٦) **تحت الدول المتعاقدة على ضمان أعلى مستوى عملي من التوافق مع سياسات الايكاو وارشاداتها بشأن جبايات الانبعاثات التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي.**
- (٢) **تطلب من المجلس أن يركز على نهجين في عمله بشأن هذا الموضوع. في اطار النهج الأول، ينبغي للايكاو أن تؤيد انشاء نظام طوعي للتجارة حسب اقتراحات الدول المتعاقدة والمنظمات الدولية المهمة بالأمر. وفي اطار النهج الآخر، ينبغي للايكاو أن تقدم الارشادات الملائمة للدول المتعاقدة لكي تدرج الدول المتعاقدة انبعاثات الطيران الدولي في خطط التجارة بالانبعاثات بما يتوافق مع عملية اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ. وفي اطار هذين النهجين، ينبغي أن يضمن المجلس أن الارشادات الخاصة بالنظام المفتوح للتجارة بالانبعاثات تتناول الأساس الهيكلي والقانوني لمشاركة قطاع الطيران في نظام التجارة المفتوح، بما في ذلك تقديم التقارير والرصد والامتثال.**

القرار ٣٥-١٨: بيان موحد بسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

القرار ٣٣-١٣: استخدام الطرق الجوية العابرة للقرب الشمالي

القرار ٣٥-١٩: منع ادخال الأنواع الغريبة الدخيلة

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

ولما كان النقل الدولي، بما فيه النقل الجوي المدني، يمثل سبيلا محتملا لادخال الأنواع الغريبة الدخيلة.

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

فان الجمعية العمومية:

١- **تحت جميع الدول المتعاقدة على مساندة جهود بعضها بعضا للحد من خطر استخدام النقل الجوي المدني في ادخال أنواع غريبة دخيلة محتملة الى مناطق خارج نطاقها الطبيعي.**

(ج) **مبادلات حقوق الانبعاثات**

(١) **تؤيد الاستمرار في تطوير نظام مفتوح للتجارة بالانبعاثات للطيران الدولي.**

فان الجمعية العمومية:

١- **تؤيد** الاجراءات 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 اساءة استعمال المخدرات والاتجار غير المشروع بها.

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

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

٤- **ترجو من** المجلس أن يواصل متابعة أعمال الأمم المتحدة والوكالات الأخرى في تنفيذ المخطط الشامل المتعدد التخصصات للنشاطات المقبلة في مكافحة اساءة 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، اجراءات وتدابير محددة، بما في ذلك اعداد المواد الارشادية الضرورية بشأن كل ما قد يصادف الطيران المدني الدولي من مشاكل متعلقة بالعقاقير المخدرة.

٦- **تشاهد** 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 الى الدورة العادية التالية للجمعية العمومية.

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

٢- **تطلب** الى مجلس الايكاو اعداد مواد ارشادية، بل وقواعد وتوصيات أيضاً حسب الاقتضاء، لمساعدة الدول المتعاقدة على التخفيف من خطر احتمال ادخال أنواع غريبة دخيلة الى مناطق خارج نطاقها الطبيعي، ومواصلة العمل مع المنظمات المختصة في هذا الصدد.

٣- **تطلب** الى مجلس الايكاو أن يقدم الى الجمعية العمومية في دورتها العادية المقبلة تقريراً عن تنفيذ هذا القرار.

٤- **تعلم** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٣-١٨.

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

لما كانت اساءة استعمال المخدرات والاتجار غير المشروع بالعقاقير المخدرة والمؤثرات العقلية ما زالاً يثيران مشاكل دولية خطيرة تتطلب اهتماماً عاجلاً 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 الى ١٢٧/٤١، بعنوان "الحملة الدولية ضد الاتجار بالمخدرات"

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

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

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

٤- **تطلب** الى مجلس الايكاو أن يقدم تقريراً عن تنفيذ هذا القرار في جميع جوانبه الى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية.

القرار ٣٥-١٨: بيان موحد لسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

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

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

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 الى 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 (البوابي)، والجذري، والحمى الصفراء، والطاعون، وغيرها من الأمراض المعدية التي تحددها الدول المتعاقدة من وقت لآخر، وتحقيقاً لهذا الغرض، تحافظ الدول المتعاقدة على الاستمرار في التشاور الوثيق مع الهيئات المعنية بالأنظمة الدولية المتعلقة بالاجراءات الصحية التي تطبق على الطائرات".

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

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

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

وبما أن الايكاو تنتبأ بزيادة سنوية قدرها خمسة في المائة في عدد الركاب في المستقبل المنظور قد تؤدي بدورها الى احتمال زيادة الطوارئ الطبية في أثناء السفر جواً.

لما كانت دورات الجمعية العمومية للايكاو 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 وضوضاء الطائرات.

ولما كانت دورات الجمعية العمومية للايكاو 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 الاجراءات لمكافحتها.

ولما كان يحتمل لتراكم "القطران" وغير ذلك من المخلفات الناتجة عن دخان التبغ على متن الطائرات أن يبطل فعلاً أفتحة 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 بالاجماع قراراً يحث الدول الأعضاء على منع التدخين في وسائل النقل العام حيث لا يمكن تأمين الحماية من التعرض غير الارادي لدخان التبغ، وطلبت الى مديرها العام أن يتعاون مع الايكاو في هذا الصدد.

فان الجمعية العمومية:

١- **تطلب** الى مجلس الايكاو أن يكثف دراساته بشأن جوانب السلامة المتعلقة بحظر التدخين على متن الطائرات.

٢- **تطلب** الى مجلس الايكاو، 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 تدريجياً على جميع رحلات الركاب الدولية بهدف تنفيذ حظر تام على التدخين بحلول أول يوليو ١٩٩٦.

٦- **تكلف** المجلس بتقديم الدعم اللازم لمواصلة الأبحاث بشأن عواقب النقل الجوي على صحة الركاب وطواقم الطائرات.

٧- **تكلف** المجلس بأن يقدم الى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية تقريرا عن تنفيذ هذا القرار بجميع جوانبه.

القرار ٣٥-١٣: استخدام أساليب غير كيميائية لتطهير مقصورة الركاب ومقصورة القيادة في طائرات الرحلات الدولية

لما كانت كل الدول تنتفع من التشغيل السليم والآمن والكفاء والفعال لشبكة الطيران المدني الدولي.

ولما كانت دورات الجمعية العمومية قد أظهرت اهتمامها برفاه البشر وإسهامها فيه من حيث نوعية معيشتهم والبيئة التي يعملون فيها ويتطورون فيها، ولا سيما بالأمور المتعلقة بانبعثات المحركات وطبقة الأوزون ووضوء الطائرات والتدخين والأنواع الغريبة الخطرة.

ولما كانت دورات الجمعية العمومية قد أقرت بمسؤولية تحقيق الحد الأقصى من المواءمة بين تشغيل الطيران المدني ونوعية بيئة الانسان.

ولما كان هناك قلق من الممارسة الحالية في بعض الدول التي تشترط استخدام مبيدات الحشرات لتطهير الطائرات لأنها تسفر عن ازعاج وتثير تساؤلات حول المخاطر الصحية المحتملة على الطواقم والركاب.

ولما كانت الأبحاث التي أجريت مؤخرا قد أظهرت أن الأساليب غير الكيميائية لتطهير الطائرات من الحشرات فعالة في منع دخول البعوض والحشرات الطائرة الأخرى الى داخل الطائرات.

فان الجمعية العمومية:

١- **تطلب** الى المجلس أن يتعاون مع منظمة الصحة العالمية على تقييم الأساليب غير الكيميائية لتطهير الطائرات من الحشرات.

٢- **تطلب** الى المجلس أن يشجع على استكشاف الأساليب غير الكيميائية لتطهير مقصورة الركاب ومقصورة القيادة من الحشرات.

٣- **تطلب** الى المجلس أن يقدم الى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية تقريرا عن تنفيذ هذا القرار.

وبما أن تكنولوجيات 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 الى التنسيق من أجل التطبيق العالمي للنشاطات الكثيرة وأوجه التقدم الكبير في مجال الصحة التي قامت بها الايكاو وبعض الدول المتعاقدة واللجنة الأوروبية للطيران المدني (ايكاو) 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.

فان الجمعية العمومية:

١- **تعلن** أن حماية صحة الركاب وطواقم الطائرات على الرحلات الجوية الدولية تشكل جزءا 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.

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 انشاء 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 أية مادة أخرى من اتفاقية الطيران المدني الدولي طبقاً للمبادئ الإرشادية المذكورة وبطريقة متسقة معها.

ومع اعتبار الأهمية الأساسية للنقل الجوي الدولي بالنسبة الى السلام في العالم والى 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 اهمال 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.

فان الجمعية العمومية:

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

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

القرار ٣٣-٢٠: اتباع نهج منسق لتقديم المساعدة الى 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 يوماً دولياً 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 كثيراً على ايجاد الصداقة والتفاهم والحفاظ عليهما بين أمم العالم وشعوبه.

فان الجمعية العمومية للايكاو:

تقرر احياء هذا اليوم، الذي هو أيضا يوم افتتاح دورتها الرابعة والعشرين في هذه السنة، بدعوة حارة الى جميع الشعوب العاملة من أجل الطيران المدني أن تكون مدركة ادراكا عميقا ودائماً 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 عنصراً مهماً 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 اطار الاتفاقية العامة للتعريفات الجمركية والتجارة (الجات) على التأكد من أن متطلبات ترخيص الطائرات المدنية والمواصفات الخاصة باجراءات 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).

القرار ٣٣-١١: قواعد عالمية لتصميم الطائرات

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

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

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

واقراراً بأن تكلفة تكرار الترخيص المفروضة على هيئات تصنيع الطائرات ومستثمريها للوفاء بشروط هيئات الطيران الوطنية الكثيرة المختلفة يمكن تخفيضها الى حد كبير بتجنب هذا الازدواج.

واقراراً 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.

فان الجمعية العمومية:

١- **تؤيد** الجهود الرامية الى 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 الايكاو في تلك المشاريع التنسيقية بأقصى قدر ممكن.

٤- **تطلب** الى الأمين العام أن يسترعي انتباه جميع الدول المتعاقدة الى هذا القرار.

القرار ٣٥-١٨: بيان موحد لسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

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

ولما كان عدد قليل نسبيا من الدول ترد بصفة عامة على الطلبات الموجهة من أمانة الايكاو للتعليق أو الموافقة على القواعد المقترحة من المنظمة، مما يؤدي الى اتخاذ قرارات مستندة الى عدد قليل نسبيا 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 الى 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.

فان الجمعية العمومية:

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

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

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

٤- **تطلب** من مجلس الايكاو أن يواصل تعزيز قواعد الايكاو وأن يقوم بدراسة امكانية انشاء جهاز متعدد الأطراف للمتابعة.

الجوية التي قررتها الايكاو، أو يؤدي الى التمييز بين الدول المقدمة للخدمات والدول المنتفعة بها.

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

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

٤- **تبحث** على موافاة جميع الدول المتعاقدة بالأحكام المقترحة لجميع جوانب نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية التي قررتها الايكاو، وذلك في وقت مبكر، لاعطائها فرصة كافية للاستعداد بأكبر قدر ممكن.

المرفق (ب)

تنسيق تنفيذ نظم الاتصالات
والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية
التي قررتها الايكاو

ان الجمعية العمومية:

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

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

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

وإذ تدرك الدور الذي يجب أن تؤديه الأقاليم في مجال تخطيط وتنفيذ نظم الايكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية.

القرار ٣٥-١٥: بيان موحد بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة لوضع نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية

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

فان الجمعية العمومية:

١- **تقرر** أن مرفقات هذا القرار تشكل البيان الموحد عن سياسات الايكاو وممارساتها المستمرة في مجال الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية، وأنها مستكملة حسيما كانت عند ختام الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية.

٢- **تقرر** أن تواصل في كل دورة عادية اعتماد بيان موحد عن سياسات وأساليب الايكاو المستمرة في مجال الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية.

٣- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٣-١٥.

المرفق (أ)

السياسات العامة

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

وحيث أنه ينبغي تسخير نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية التي قررتها الايكاو 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/ادارة الحركة الجوية التي قررتها الايكاو.

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

فان الجمعية العمومية:

١- **تقرر** أنه ما من سبب يحرم أي دولة متعاقدة من حقها في الانتفاع بنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة

٤- **تحت** المجلس على اتخاذ الخطوات اللازمة لضمان جعل النظام العالمي لإدارة الحركة الجوية المقبل نظاماً مبنياً على الأداء، فضلاً عن وضع أهداف وأغراض أداء هذا النظام المقبل في الوقت الملائم.

٥- **تدعو** الدول القادرة،

وتدعو المنظمات الدولية المعنية والمنتهجين ومقدمي الخدمات إلى ما يلي:

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

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

٦- **تطلب** إلى المجلس، على سبيل الأولوية العالية وفي حدود الميزانية المعتمدة من الجمعية العمومية أن يكفل إتاحة الموارد الكافية لمكاتب الأيكاو 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 الأيكاو.

٧- **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 الأيكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية.

القرار ٣٥-١٨: بيان موحد لسياسات الأيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

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

ان 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 وادارتها.

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

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

وان توفيق بأن مساهمة جميع الأقاليم تضمن تقييماً أفضل للتجارب وتعزز تطوير نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية لجعل هذه النظم قابلة للتشغيل البيئي وتساهم في وضع نظام عالمي سلس لإدارة الحركة الجوية قادر على التكيف بكفاءة مع الاحتياجات الإقليمية والمحلية.

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

وان تلاحظ أن تحقيق المنافع في وقت مبكر للمنتهجين وتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية لاستخدامها في الشبكة العالمية لإدارة الحركة الجوية بصورة منسقة ومتوافقة عالمياً، أمران يقتضيان حصول بعض الدول على مساعدات فنية ومالية، واذ لا يغيب عن بالها البيان الصادر بشأن الدور المركزي الذي ينبغي للأيكاو 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 وضعت الأيكاو لإدارة الحركة الجوية بوصفه الإطار المشترك لتوجيه أعمال تخطيط وتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية وتركيز كل هذه الأعمال على المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية.

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

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

القرار ٢٩-١٣: تحسين مراقبة السلامة الجوية

ان الجمعية العمومية:

ان 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.

وان 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 الى حد بعيد من حيث نموها وتوافر الموارد الوطنية لديها.

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

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

وان تعترف بأن بعض الدول المتعاقدة لا يمكنها تنفيذ اشراف فعال دون سحب موارد تكون الحاجة اليها ملحة في مجالات عامة أخرى، وأن عدة دول أخرى تشغل أساطيل كبيرة ولكنها ما زالت تفتقر الى جميع الموارد اللازمة لتوفير اشراف فعال، وأنه حتى الدول المتعاقدة المتقدمة للغاية لا يمكنها القيام بالاشراف على جميع الطائرات التي تطير الى اقليمها.

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

وان تعترف بأن القواعد المتعلقة بالسلامة والموضوعة بموجب اتفاقية شيكاغو تتطلب اشرافا 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.

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

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

وادراكا منها بضرورة رفع مستويات التعاون على الأصعدة الوطنية والاقليمية الفرعية والعالمية لضمان الشفافية والتشغيل المتجانس بالنسبة لعناصر هذه النظم (بغية تحقيق هدف انشاء نظام متكامل وعالمي لادارة الحركة الجوية).

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

وان تلاحظ أن اجراءات المتابعة الأولية التي وافق عليها المجلس ستنفذ أساسا من خلال عملية التخطيط الإقليمية التي تنظمها الايكوا.

وان تلاحظ كذلك أن أنشطة المتابعة المحددة على المدى الأطول التي أشار اليها اعلان المؤتمر ركزت، ضمن أمور أخرى، على دور مجموعات الايكوا الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (التي توفر محفلا لقرار تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية الجديدة بصورة رسمية).

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

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

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

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 الايكاو لمراقبة السلامة الجوية، والتي دعا فيها الى انشاء برنامج عالمي للتدقيق في مراقبة السلامة الجوية يتضمن عمليات تدقيق منتظمة والزامية ومنهجية ومنسقة تجريها الايكاو لمراقبة السلامة الجوية، والى توشي قدر أكبر من الشفافية في اصدار نتائج التدقيق.

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

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

فان الجمعية العمومية:

١- **تقرر** انشاء برنامج عالمي للتدقيق في مراقبة السلامة الجوية، يتضمن قيام الايكاو بتنفيذ عمليات تدقيق منتظمة والزامية ومنهجية ومنسقة، وأن يطبق هذا البرنامج العالمي للتدقيق في مراقبة السلامة الجوية على جميع الدول المتعاقدة، وأن يتم اصدار 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 الايكاو، ولكن دائما بموافقة الدولة المقرر اجراء 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 الا للأغراض المتعلقة بالسلامة الجوية.

٥- **تكلف** المجلس باستخدام الموارد المتاحة من أجل تنفيذ برنامج الايكاو العالمي للتدقيق في مراقبة السلامة الجوية.

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 اجراءات مراقبة السلامة الجوية الخاصة بها لتأمين تنفيذها الفعال.

٤- **تتأشد** 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 ٣٥-١٨: بيان موحد لسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

القرار ٣٢-١١: انشاء برنامج عالمي للايكاو 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 الى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها.

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

وبالإشارة إلى أن برنامج الايكاو لمراقبة السلامة الجوية يهدف الى قيام الدول المتعاقدة بالوفاء بالقدر الكافي بمسؤولياتها عن مراقبة السلامة الجوية لعمليات الطائرات واجازة العاملين وتدريبهم وصلاحية الطائرات للطيران.

وإذ تُذكر بأن قرار الجمعية العمومية ٣٢-١١ قد كلف الأمين العام بأن يجري دراسة عن توسيع نطاق هذا البرنامج ليشمل المجالات الأخرى المتعلقة بالسلامة الجوية.

وإذ تُذكر بأن قرار الجمعية العمومية ٣٣-٨ قد طلب الى المجلس أن يضمن قدرة البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية على الاستمرارية المالية على الأجل الطويل وأن ينقل جميع نشاطات هذا البرنامج تدريجيا الى الميزانية البرنامجية العادية.

وإذ تدرك أن تنفيذ البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية قد أدى دورا فعالا في تحديد شواغل السلامة الجوية وفي تقديم التوصيات اللازمة لمعالجتها.

وإذ تدرك أن التنفيذ الفعال للخطط التصحيحية الخاصة بالدول أمر حيوي لتعزيز سلامة الملاحة الجوية العالمية.

وإذ تدرك أن مواصلة البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وتوسيع نطاقه ليشمل جميع الملاحق التي تتضمن أحكاما متعلقة بالسلامة الجوية من الأمور الضرورية لضمان حسن التطبيق للقواعد والتوصيات الدولية ذات الصلة بالسلامة الجوية.

وإذ تدرك أن الأمين العام قد اتخذ الخطوات الملائمة لضمان انشاء آلية مستقلة لضمان الجودة تستخدم لرصد وتقييم جودة هذا البرنامج.

١- **تعرب** عن تقديرها للأمين العام على نجاحه في تنفيذ برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.

٢- **تقرر** توسيع نطاق برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية بحيث يشمل جميع الأحكام المتعلقة بالسلامة الجوية في جميع ملاحق اتفاقية الطيران المدني الدولي المتعلقة بالسلامة الجوية اعتبارا من عام ٢٠٠٥.

٣- **تكلف** الأمين العام، اعتبارا من ١/١/٢٠٠٥، بتحديد هيكل برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية لاتباع النهج التجميعي الشامل في عمليات تدقيق مراقبة السلامة الجوية في جميع الدول المتعاقدة.

٤- **تكلف** الأمين العام بأن يضمن أن تكون العناصر الأساسية في النهج التجميعي الشامل هي أحكام السلامة الجوية الواردة في الملحق الأول — اجازة العاملين، والملحق السادس

٦- **تطلب** من المجلس أن يقدم الى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية تقريرا عن تنفيذ البرنامج، وأن يستعرض التقدم المحرز والخبرة المكتسبة، وأن يقدم الى تلك الدورة اقتراحات لتمويل البرنامج على المدى الطويل.

القرار ٣٥-٦: الانتقال الى نهج تجميعي شامل لعمليات التدقيق في اطار برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية

ان الجمعية العمومية،

اذ تعتبر أن الهدف الرئيسي للايكاو هو تأمين سلامة الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم.

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

وحيث أن المادة السابعة والثلاثين من اتفاقية شيكاغو تقتضي من كل دولة متعاقدة أن تتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة من التوحيد في الأنظمة وأساليب العمل في جميع الأمور التي يؤدي فيها هذا التوحيد الى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها.

وإذ تُذكر بأن الدورة العادية الثانية والثلاثين للجمعية العمومية قررت انشاء برنامج عالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، يتضمن قيام الايكاو بتنفيذ عمليات تدقيق منتظمة والزامية ومنهجية ومنسقة.

وإذ تعتبر أن برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية قد أحرز نجاحا في الوفاء بالمهمة التي كلفه بها قرار الجمعية العمومية ٣٢-١١.

وإذ تُذكر بأهداف برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، الذي يرمي الى التأكد من أن الدول المتعاقدة تضطلع بمسؤولياتها عن مراقبة السلامة الجوية على النحو الواجب.

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

وإذ تُذكر بأن قرار الجمعية العمومية ٣٢-١١ طلب من المجلس أن يقدم اقتراحات لتمويل هذا البرنامج على الأجل الطويل.

بالقواعد والتوصيات الدولية والاجراءات عندما تنتظر الدول في الحاجة الى اجراء المزيد من التدقيق لمراقبة السلامة الجوية.

١٣- **تعلمن** أن هذا القرار قد حل محل القرار ٣٣-٨ - مواصلة برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وتوسيع نطاقه.

١٤- **تطلب** الى المجلس أن يقدم الى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية تقريرا عن التنفيذ العام لهذا البرنامج.

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

ان الجمعية العمومية:

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

وإذ تعتبر أن الهدف الرئيسي للايكاو 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 اطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية قد دلت على أن العديد من الدول تواجه صعوبات في تطبيق القواعد والتوصيات الصادرة عن الايكاو والعناصر ذات الأهمية الحاسمة من نظام الدولة لمراقبة السلامة الجوية.

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

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

— تشغيل الطائرات، والملحق الثامن — صلاحية الطائرات للطيران، والملحق الحادي عشر — خدمات الحركة الجوية، والملحق الثالث عشر — التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، والملحق الرابع عشر — المطارات، وبأن يقلل الفترة الزمنية بين عمليات التدقيق قدر الامكان اذا سمحت الموارد بذلك، وبأن يجعل كل عناصر عمليات التدقيق واضحة جلية للدول المتعاقدة، وأن يتأكد من صحة المعلومات التي تقدمها الدول المتعاقدة.

٥- **تطلب من** الأمين العام تجديد هيكل تقارير تدقيق مراقبة السلامة الجوية بحيث توضح العناصر الأساسية لنظم مراقبة السلامة الجوية حسبما وردت في وثيقة الايكاو رقم Doc 9734 - دليل مراقبة السلامة الجوية، الجزء (أ) - انشاء وإدارة نظام حكومي لمراقبة السلامة الجوية.

٦- **تطلب من** الأمين العام اتباع نهج أكثر مرونة ازاء تنفيذ هذا البرنامج على الأجل الطويل.

٧- **تكلف** الأمين العام بأن يجعل التقارير الختامية لتدقيق مراقبة السلامة الجوية متاحة لجميع الدول المتعاقدة، وأن يتيح أيضا امكانية الاطلاع على كل المعلومات ذات الصلة المستمدة من قاعدة بيانات نتائج واختلافات التدقيق من خلال موقع الايكاو المؤمن على شبكة الانترنت.

ملاحظة — يحتوي التقرير الختامي لعمليات التدقيق نتائج التدقيق والتوصيات وخطط عمل الدول وتعليقاتها فضلا عن تعليقات قسم تدقيق مراقبة السلامة الجوية على خطط عمل الدول.

٨- **تكلف** الأمين العام بأن يضمن باستمرار تحديث آلية ضمان الجودة المنشأة لرصد وتقييم جودة هذا البرنامج وشفافية جميع جوانب عملية التدقيق.

٩- **تدعو** جميع الدول المتعاقدة القادرة الى اعارة موظفين فنيين مؤهلين وذوي خبرة الى الايكاو لأجل طويل أو قصير حتى يتسنى للمنظمة أن تواصل تنفيذ هذا البرنامج بنجاح.

١٠- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على أن تحيل الى الايكاو في الوقت المناسب جميع المعلومات والوثائق المتعلقة باعداد وتنفيذ بعثات التدقيق، وأن تواظب على تحديث هذه المعلومات، وذلك لضمان تنفيذ البرنامج بفعالية وكفاءة.

١١- **تشجع** جميع الدول المتعاقدة على أن تتعاون مع الايكاو وأن تقبل بقدر المستطاع بعثات التدقيق وفقا للمواعيد التي تحددها المنظمة حتى يسهل تنفيذ البرنامج بسلاسة.

١٢- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على اعطاء الأولوية الفائقة لنتائج تدقيق مراقبة السلامة الجوية بوصفها شرط الوفاء

هـ) اعداد مواد ارشادية لمعالجة الثغرات تكون مقبولة لدى جميع الدول المتعاقدة.

٢- وتحت الأمين العام على أن يضمن أن الايكوا تقدم مساعدة معقولة، اذا 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 الاقليمية.

٤- وتطلب من الأمين العام أن يضمن أن ادارة التعاون الفني تنتفع، الى أقصى حد ممكن، بالمساهمات في مشاريعها بالمواد المفيدة، مثل الأدلة والمواد التدريبية الأخرى، والموارد البشرية لتسهيل اكمال أي مشروع.

٥- وتطلب من الأمين العام أن يطور مفهوم وظيفة لضمان الجودة فيما يتعلق بمشاريع التعاون الفني واسعة النطاق الخاصة بالايكوا والتي توفر للدول وفيما يتعلق بجميع مشاريع التعاون الفني المتصلة بالثغرات التي حددتها عمليات التدقيق في اطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.

٦- وتطلب من الأمين العام أن ينظر في اضطلاع مكتب مختص ومستقل تابع للايكوا 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 الايكوا، 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 ٣٥-٧: وضع استراتيجية موحدة لسد ثغرات السلامة الجوية

ان الجمعية العمومية،

ان تعتبر أن أحد الأهداف الرئيسية للمنظمة كان ومازال يتمثل في تأمين سلامة الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم.

وان تعتبر أن مسؤولية تأمين سلامة الطيران المدني الدولي تقع أيضا على الدول المتعاقدة، جماعات وفرادي.

وان 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.

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

وان تدرك أن ادارة التعاون الفني يمكنها تقديم المساعدة المطلوبة الى الدول التي تحتاج اليها.

وان تدرك أن الايكوا يمكن أن تقدم مساعدة قيمة الى الدول والمنظمات الدولية في تنظيم اتفاقات التعاون الثنائية ومتعددة الأطراف لاصلاح الثغرات.

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

وان تدرك أن الايكوا اكتسبت الخبرات والتجارب المطلوبة لأداء وظيفة لضمان الجودة.

وان تدرك أنه، عندما يتعين قيام أطراف غير ادارة التعاون الفني بتقديم المساعدة الى الدول، يمكن أن تؤدي الايكوا 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 الى الدول التي تحتاج اليها. وهذا يتضمن ما يلي دون أن يقتصر عليه:

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

ب) القيام، على مستوى المكاتب الاقليمية بصفة خاصة، بتعزيز تطبيق قواعد وتوصيات الايكوا من خلال تقديم المساعدة الملائمة.

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

د) الاستمرار في اعداد مواد لتستخدم في تدريب المسؤولين في اطار برنامج " ترينير ".

وإن تقر بأن قيام المنظمات الإقليمية والدولية بعمليات التدقيق يسهم في تعزيز السلامة مثل برنامج الاياتا لتدقيق السلامة التشغيلية وبرنامج منظمة يوروكنترول لرصد وتنفيذ ومتابعة الشروط التنظيمية للسلامة، وبرنامج منظمة يوروكنترول لتنفيذ رصد ودعم قواعد اليوروكنترول.

وإن تقر بأن شفافية معلومات السلامة والمشاركة فيها تمثلان احدى دعائم سلامة نظام النقل الجوي.

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

٢- **تشجع** الدول المتعاقدة على الاستفادة الكاملة من معلومات السلامة المتاحة عند قيامها بمراقبة السلامة الجوية، ولا سيما في عمليات التفتيش المنصوص عليها في المادة السادسة عشرة من اتفاقية شيكاغو.

٣- **تطلب** الى المجلس اعداد المزيد من الوسائل العملية لتسهيل تبادل معلومات السلامة فيما بين الدول المتعاقدة.

٤- **تذكر** الدول المتعاقدة بالحاجة الى متابعة جميع عمليات الطائرات في داخل اقليمها بما فيها عمليات الطائرات الأجنبية واتخاذ الاجراء الملائم عند الضرورة للحفاظ على السلامة الجوية.

٥- **تكلف** المجلس بوضع اجراءات لاختار جميع الدول المتعاقدة، من منطلق المادة ٥٤ (ي) من اتفاقية شيكاغو، في حالة وجود قصور بالغ في امتثال أي دولة للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو بخصوص السلامة الجوية.

٦- **تكلف** المجلس بالنهوض بمفهوم المنظمات الإقليمية وشبه الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية.

٧- **تطلب** الى الأمين العام أن يواصل تعزيز التنسيق والتعاون بين البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وبرامج التدقيق التي تؤديها منظمات أخرى في مجال سلامة الطيران، ولا سيما مع الاتحاد الدولي للنقل الجوي ومنظمة يوروكنترول.

٨- **تحث** الدول المتعاقدة على زيادة التعاون الاقليمي وشبه الاقليمي، والقيام حسب الامكان بمبادرات الشراكة مع الدول الأخرى والصناعة ومقدمي خدمات الملاحة الجوية والمؤسسات المالية وأصحاب المصلحة الآخرين لتعزيز قدرات

وبما أن كل دولة متعاقدة تتعهد وفقا للمادة السابعة والثلاثين من اتفاقية الطيران المدني الدولي بالتعاون من أجل أقصى درجة ممكنة عمليا من التوحيد في الأنظمة والقواعد والاجراءات والمراقبة فيما يتعلق بالطائرات والعاملين والمطارات والطرق الجوية وخدمات الدعم، وذلك في جميع المسائل التي يؤدي فيها هذا التوحيد الى 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 الاطار القانوني والتشغيلي لكي تنشئ الدول المتعاقدة نظاما لسلامة الطيران المدني يستند الى الثقة والاعتراف المتبادلين، وتلتزم جميع الدول المتعاقدة بتنفيذ القواعد والتوصيات بقدر ما يكون ذلك ممكنا من الناحية العملية، والقيام على نحو ملائم بمراقبة السلامة الجوية.

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

وبما أن بوسع ادارة التعاون الفني في الايكاو أن تقدم الى الدول المساعدة اللازمة التي تحتاجها.

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

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

وإن تقر بأن انشاء المنظمات الإقليمية وشبه الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية يمكن أن يكون مفيدا جدا في مساعدة الدول الأعضاء للامتثال للالتزاماتها بموجب اتفاقية شيكاغو لأنه يحقق لها وفورات كبيرة ويشجع على المزيد من التوحيد.

وإن تقر بأن المساعدة المتاحة للدول المتعاقدة التي تواجه صعوبات في سد الثغرات التي كشفتها عمليات تدقيق مراقبة السلامة الجوية سوف يتم تعزيزها الى درجة كبيرة من خلال وضع استراتيجية موحدة تتضمن اليها جميع الدول المتعاقدة والايكاو والأطراف الأخرى المعنية بالطيران المدني.

القرار ٣٤-١: استعمال أموال من الحساب المنفصل الذي أنشئ بموجب الفقرة ٣ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٣٣-٧

مراقبة السلامة الجوية بما يفرض الى اقامة نظام أكثر أمانا للطيران المدني الدولي والاضطلاع على نحو أفضل بمسؤولياتها الفردية.

٩- **تشجع** الدول على تعزيز اقامة شراكات اقليمية أو شبه اقليمية من أجل التعاون على وضع حلول للمشكلات المشتركة بما يتيح للدول بناء قدراتها في مجال مراقبة السلامة الجوية.

القرار ٣٥-٨: التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران

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

١٠- **تشجع** جميع الدول القادرة على أن تشارك في المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية وأن تقدم اليها الدعم الملموس لتعزيزها وتوطيدها.

١١- **تدعو** الدول المتعاقدة الى الاستفادة من خدمات ادارة التعاون الفني التابعة للايكافو لسد ثغرات التي حددها البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.

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

١٢- **تدعو** الدول المتعاقدة التي تواجه صعوبات في تمويل التدابير الضرورية لسد ثغرات السلامة الجوية التي حددها البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية الى الاستفادة من فرص التمويل التي يوفرها التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران (ايفاس).

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

١٣- **تطلب من** المجلس أن ينفذ استراتيجية موحدة على أساس مبادئ زيادة الشفافية والتعاون والمساعدة، وأن يشجع حسب الاقتضاء الشراكة بين الدول والمنتهجين ومقدمي خدمات الملاحة الجوية والصناعة والمؤسسات المالية والجهات المعنية الأخرى لتحليل أسباب المشكلات ووضع وتنفيذ حلول قابلة للاستمرار تساعد الدول على سد ثغرات السلامة الجوية.

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

١٤- **تكلف** المجلس باعتماد نهج مرن لتقديم المكاتب الإقليمية للايكافو بموجبه الدعم للمنظمات الإقليمية وشبه الإقليمية المسؤولة عن مراقبة السلامة الجوية، وتنفيذ نظام يتسم بالكفاءة لرصد تنفيذ هذه الاستراتيجية الموحدة.

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

١٥- **تطلب من** الأمين العام أن يبحث سبل تحديد الاجراءات التي يمكن اتخاذها على المستوى الوطني والمستوى الإقليمي لمساعدة الدول على تطوير قدراتها واجراءاتها في مجال مراقبة السلامة الجوية في ادارة الحركة الجوية.

الاجراء المتصل بهذا القرار

ينبغي للمجلس ايجاد الوسائل التي يمكن من خلالها لجميع الدول المتعاقدة أن تطلع في موقع الايكافو المؤمن على الشبكة على كل المعلومات ذات الصلة المأخوذة من قاعدة بيانات النتائج والاختلافات المنبثقة عن عمليات التدقيق.

ولما كانت الدورة الثالثة والثلاثون للجمعية العمومية أعربت عن ارتياحها لدراسة أثبت فيها المجلس الحاجة لتسهيل

بما يؤدي الى المحافظة على الالتزام الدولي بقواعد سلامة الطيران.

٤- **تحث** الدول المتعاقدة أن تفكر في المشاركة في التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران بتقديمها التبرعات المالية أو العينية الى هذا التسهيل المالي الدولي.

٥- **تشجع** بقوة المنظمات الدولية (الخاصة والعامة) التي لها ارتباط بالطيران الدولي وشركات الطيران والمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية وشركات انتاج هياكل الطائرات والمحركات والكترونيات الطيران والأعضاء الآخرين في صناعة الجو والفضاء، والمجتمع المدني، على تقديم تبرعات مالية أو عينية لهذا التسهيل المالي الدولي.

٦- **تطلب** الى المجلس أن يقدم الى الجمعية العمومية في دورتها العادية المقبلة تقريراً عن نشاطات التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران، بما في ذلك تقييم الأداء والبيانات المالية المدققة.

٧- **تعلم** أن هذا القرار يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٣-١٠.

القرار ٣١-٩: تنفيذ برنامج ايكاو 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 ومنقائمة على مدى العقدين الماضيين.

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

ولما كان من المعروف أن جهوداً كبيرة تبذل الآن لتطوير وتنفيذ برنامج لمنع وقوع حوادث الطيران المراقب فوق المناطق الجبلية، وأن 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 هدفاً أساسياً ينبغي تحقيقه بحلول عام ١٩٩٨ يتمثل في تخفيض المعدل العالمي لهذه الحوادث بنسبة خمسين في المائة.

مالي دولي لسلامة الطيران، وأيدت انشاء التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران.

وبالنظر الى أن التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران سيوفر الدعم المالي لبلوغ أهداف تحسين السلامة الجوية من خلال تنفيذ التدابير التصحيحية الضرورية التي حددت في اطار برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.

فان الجمعية العمومية:

١- **تعرب عن تقديرها** للمجلس والأمين العام على ما يلي:

(أ) اعداد واعتماد ميثاق اداري واضح للتسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران مع مراعاة المبادئ والأهداف المحددة في قرار الجمعية العمومية ٣٣-١٠، لاسيما مشاركة الدول الطوعية، وأهلية الدولة للاستفادة من التسهيل المالي بالتناسب مع مساهماتها فيه أو مشاركتها فيه بطريقة أخرى، والاستقلال التام لهذا التسهيل المالي عن الميزانية البرنامجية للايكاو.

(ب) انشاء التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران.

(ج) انشاء مجلس ادارة التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران، بالتمثيل المناسب للأطراف المشاركة.

(د) اعداد النظام الداخلي والارشادات لمجلس ادارة التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران، وفقاً للنظام القانوني للايكاو.

(هـ) ضمان الشروع في تنفيذ التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران ضمن الفترة الثلاثية ٢٠٠٢-٢٠٠٤.

٢- **تعرب عن تقديرها** للدول المتعاقدة والمنظمات الدولية على المساهمات التي دفعتها وتعهدت بدفعها للتسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران.

٣- **تدعو** الدول المتعاقدة التي تواجه صعوبات في تمويل التدابير اللازمة لسد ثغرات السلامة الجوية التي حددها برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية كعنصر من الخطة العالمية لسلامة الجوية الى أن تستفيد من المساعدة التي يمكن أن يقدمها هذا التسهيل المالي الدولي لتمويل هذه التدابير اما مباشرة واما بالوساطة لدى مصادر التمويل الأخرى وتحفيزها،

القرار ٣٥-١٦: مراعاة تطور مواصفات أجهزة تسجيل بيانات الطيران

القرار ٣٥-١٧: حماية معلومات السلامة الجوية لتنظيم تحصيل ومعالجة البيانات بغية تحسين سلامة الطيران

القرار ٣١-١٠: تحسين سبل تفادي الحوادث في الطيران المدني

بما أن الهدف الأساسي للمنظمة لا يزال متمثلاً في تأمين سلامة الطيران المدني الدولي في العالم أجمع.

ولما كان من الضروري إجراء تحقيقات فورية ومتعمقة في حوادث ووقائع الطائرات والإبلاغ عنها، أينما وقعت، والقيام فوراً بتعميم الدروس المستفادة من التحقيقات – ومن بينها توصيات السلامة الجوية – على الدول المتعاقدة الأخرى التي يعينها الأمر وعلى إيكافو لأغراض منع الحوادث.

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

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

وإذ تدرك أنه من المتوقع حدوث زيادة كبيرة في حجم عمليات النقل الجوي خلال السنوات القادمة.

وإذ تدرك أن الاتجاه الثابت نسبياً في معدل الحوادث خلال بضع سنوات ماضية قد يؤدي مع الزيادة المتوقعة في العمليات إلى حدوث زيادة في عدد الحوادث السنوية.

وإذ تدرك وجود العديد من التحديات أمام المنع الفعال لوقوع الحوادث، وأنه يلزم إجراء تحديد وتصحيح أكثر فعالية للأخطار التي يتعرض لها الطيران، وأوجه القصور في النظم، بغية تعزيز الجهود التنظيمية الرامية إلى المزيد من خفض في عدد الحوادث ومعدل الحوادث في مختلف أنحاء العالم.

وإذ تدرك أن عدداً من الدول قد وضع إجراءات غير جزائية لمنع وقوع الحوادث إضافة إلى برامجها التنظيمية الخاصة بالسلامة الجوية.

فان الجمعية العمومية:

١- **تطلب** إلى الدول المتعاقدة أن تؤكد من جديد التزامها بسلامة الطيران المدني.

٢- **تحث** الدول المتعاقدة، في امثالها لأحكام الملحق الثالث عشر لاتفاقية الطيران المدني الدولي، على أن تتخذ إجراء

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 تماماً 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 عملياً من التوحيد في التنظيمات وأساليب العمل في جميع المسائل التي يؤدي فيها التوحيد إلى تسهيل الملاحاة 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 مجدداً 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.

فان الجمعية العمومية:

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

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

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

القرار ٣٣-١٦: خطة الإيكافو العالمية لسلامة الطيران

فان الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول المتعاقدة على مراجعة قوانينها وأنظمتها وسياساتها الرامية الى حماية بعض سجلات الحوادث والوقائع وعلى تعديلها حسب الاقتضاء لازالة العوائق التي تعرقل عمليات التحقيق في الحوادث والوقائع، وذلك امتثالاً للبند ٥-١٢ من الملحق الثالث عشر.

٢- **تكلف** المجلس بأن تقيم مزيداً من الاعتبار للجوانب القانونية لموضوع حماية بعض سجلات الحوادث والوقائع.

٣- **تكلف** الأمين العام بوضع الارشادات الملائمة بشأن القوانين والأنظمة اللازمة لحماية بعض سجلات الحوادث والوقائع.

٤- **تكلف** المجلس باجراء المزيد من الدراسة للأحكام الحالية للملحق الثالث عشر بهدف تعزيز ما فيها من نصوص متعلقة بحماية المعلومات السرية المجمعة أثناء التحقيق في حوادث ووقائع الطيران وحصر حق الاطلاع عليها لمن يحق لهم ذلك من الأشخاص والأطراف، وذلك في سياق عمليات اعداد ونشر التقارير عن الحوادث.

فوراً للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، وأن تقوم بابلاغ المعلومات بما فيها توصيات السلامة الجوية وتعميمها على الدول المتعاقدة الأخرى التي يعينها الأمر وعلى المنظمة، وذلك بهدف زيادة فعالية الجهود التي تبذلها الدول وايكافو في منع وقوع الحوادث.

٣- **تحث** الدول المتعاقدة على بذل كافة الجهود لتعزيز التدابير الخاصة بمنع الحوادث، لا سيما في مجالات تدريب العاملين وابلاغ المعلومات وتحليلها، وأن تنفذ نظم ابلاغ طوعية وغير جزائية، بغية التصدي للتحديات الجديدة التي تعترض ادارة سلامة الطيران والتي نشأت عن النمو والتعقيد المتوقعين في الطيران المدني.

٤- **تحث** الدول المتعاقدة على التعاون مع المنظمة، ومع الدول الأخرى القادرة، على اعداد وتنفيذ اجراءات لمنع وقوع الحوادث، من شأنها أن تجمع بين المهارات والموارد لتحقيق مستوى عال ومستمر من السلامة في كافة قطاعات الطيران المدني.

القرار ٣٣-١٧: عدم افشاء 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 القاء اللوم أو تحميل المسؤولية.

وإدراكاً لضرورة إتاحة جميع المعلومات ذات الصلة لمحقي الحوادث لتسهيل تحديد أسباب الحوادث والوقائع بما يتيح اتخاذ الاجراءات الوقائية.

وإدراكاً لأن منع وقوع الحوادث أمر ضروري للمحافظة على الثقة المستمرة في النقل الجوي.

وإدراكاً لأن انتباه الجمهور سيظل مركزاً على اجراءات التحقيق التي تجريها الدولة، بما في ذلك طلبات الاطلاع على سجلات الحوادث والوقائع.

وإدراكاً لأن حماية بعض سجلات الحوادث والوقائع من الاستخدام غير اللائق أمر ضروري لضمان التوفير المستمر لجميع المعلومات ذات الصلة لمحقي الحوادث في المستقبل.

وإدراكاً لأن التدابير المتخذة حتى الآن لضمان حماية بعض سجلات الحوادث والوقائع قد لا تكون كافية، ولما كان من الضروري أن تنظر الايكافو في الجوانب القانونية لهذا الموضوع.

القرار ٣٢-١٣: دعم سياسة الايكافو بشأن طيف الترددات اللاسلكية

لما كانت الايكافو هي الوكالة المختصة التابعة للأمم المتحدة المسؤولة عن سلامة الطيران المدني الدولي وانتظامه وكفاءته.

وبما أن الايكافو تعتمد قواعد وتوصيات دولية لتنظيم اتصالات الطيران والمساعدات الملاحية اللاسلكية.

ولما كان الاتحاد الدولي للاتصالات هو الوكالة المختصة التابعة للأمم المتحدة التي تنظم استخدام طيف الترددات اللاسلكية.

وبما أن موقف الايكافو، بالصورة التي يعتمدها المجلس، بالنسبة للمؤتمرات اللاسلكية العالمية التابعة للاتحاد الدولي للاتصالات هو نتيجة لتنسيق متطلبات الطيران الدولي من طيف الترددات اللاسلكية.

وإقراراً بأن اعداد وتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية وسلامة الطيران المدني الدولي قد يتعرضان لأخطار وخيمة في حالة عدم تلبية متطلبات الطيران بتحديد مخصصاته من طيف الترددات اللاسلكية وحماية تلك المخصصات.

٢- **تطلب** من الأمين العام أن يوجه عناية الاتحاد الدولي للاتصالات الى أهمية التخصيص الملائم لطيف الترددات اللاسلكية الى الطيران وحماية سلامة الطيران.

٣- **توجه** المجلس والأمين العام الى ضرورة توفير الموارد اللازمة، على سبيل الأولوية العالية في الميزانية التي تعتمد عليها الجمعية العمومية، لدعم المشاركة المتزايدة من جانب الايكاو في الأنشطة الدولية والاقليمية الخاصة بداراة طيف الترددات.

القرار ٢٩-١٤: الرحلات التي تتم لأغراض انسانية

ان الجمعية العمومية:

اذ **تأخذ في اعتبارها** العدد المتزايد لرحلات الطائرات المدنية وتنوعها، طبقا لتعريف اتفاقية شيكاغو في اطار بعثات الاغاثة الانسانية التي تتم تحت رعاية الأمم المتحدة لمجابهة حالات الطوارئ.

واذ **تلاحظ** اتصال الأمين العام للأمم المتحدة بمنظمة الطيران المدني الدولي في ١٩٩١، بهدف تسهيل بعثات الاغاثة الانسانية بطريق الجو.

واذ **تلاحظ** التدابير المتخذة، أو التي يعتزم اتخاذها، من جانب المجلس وهيئاته الفرعية للاستجابة الى هذه الاحتياجات الجديدة.

١- **تشجع** المجلس على مواصلة استعراض القواعد والتوصيات والمواد الارشادية سارية المفعول، بطابع من الأولوية المتقدمة، لتعديلها كيفما يترأى أنه مرغوب فيه لتأمين القيام بالرحلات المشغلة لأغراض انسانية.

٢- **تدعو** الدول الى اتخاذ التدابير اللازمة لتسهيل القيام بهذه الرحلات وتأمين سلامتها.

القرار ٣٥-١٤، المرفق (ت): التعاون بين الدول المتعاقدة على التحقيق في بعض حوادث الطائرات

القرار ٣٥-٩: بيان موحد بسياسات الايكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع

القرار ٣٥-١٨: بيان موحد لسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

واقراراً بالحاجة الى الدعم من الهيئات الأعضاء في الاتحاد الدولي للاتصالات لضمان دعم المؤتمر العالمي للاتصالات اللاسلكية لموقف الايكاو والوفاء بمقتضيات الطيران.

ونظراً للحاجة الملحة الى زيادة ذلك الدعم نظراً لتزايد الطلب على طيف الترددات والمنافسة الشرسة من خدمات الاتصالات التجارية.

ونظراً لازدياد مستوى أنشطة التحضير للمؤتمر اللاسلكي العالمي التابع للاتحاد الدولي للاتصالات المصاحب لنظام المؤتمر العالمي للاتصالات اللاسلكية الذي يعقد كل سنتين.

ومراعاة للتوصيات ٣/٧ و ٥/٧ و ٦/٧ الصادرة عن الاجتماع الخاص لشعبة الاتصالات/العمليات لعام ١٩٩٥.

فان الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول المتعاقدة والمنظمات الدولية على أن تؤيد بحزم موقف الايكاو في المؤتمرات اللاسلكية العالمية وفي الأنشطة الاقليمية والأنشطة الدولية الأخرى التي تنفذ من أجل التحضير للمؤتمرات اللاسلكية العالمية، وذلك بالوسائل التالية:

(أ) أن تتعهد بالعمل على ادماج مصالح الطيران دمجا تاما في اعداد مواقفها المعروضة في المحافل الاقليمية للاتصالات التي تشارك في اعداد مقترحات مشتركة للمؤتمر العالمي للاتصالات اللاسلكية.

(ب) أن تدرج في اقتراحاتها للمؤتمر العالمي للاتصالات اللاسلكية، بالقدر الممكن، مواد تتوافق مع موقف الايكاو.

(ج) أن تدعم موقف الايكاو في المؤتمر العالمي للاتصالات اللاسلكية في عام ٢٠٠٠ للاحتفاظ بنطاق الترددات ١٥٥٩ ميگاهرتز-١٦١٠ ميگاهرتز لصالح خدمة الملاحة الجوية اللاسلكية وخدمة الملاحة اللاسلكية بالأقمار الصناعية دون غيرهما.

(د) أن تتعهد بأن تتيح لسلطات الطيران المشاركة الكاملة في اعداد مواقف الدول.

(هـ) أن تكفل، الى أقصى قدر ممكن، اشتمال وفودها في مؤتمرات الاتصالات اللاسلكية العالمية ممثلين عن ادارات الطيران المدني فيها أو مسؤولين آخرين يكونون على استعداد تام لتمثيل مصالح الطيران.

الاجراءات والسياسات الفعالة، نشرها على الدول المتعاقدة الأخرى والايكاو لتحسين عمليات دعم الأسر لدى الدول.

وبالنظر الى أن تنسيق القواعد التي تنظم تلبية احتياجات ضحايا حوادث الطيران المدني وأسرههم يعد أيضا واجبا انسانيًا ومهمة اختيارية لمجلس الايكاو مشار إليها في المادة ٥٥ (ج) من اتفاقية شيكاغو.

وبالنظر الى أنه ينبغي للدول أن توفر حلا متجانسا لمعاملة ضحايا حوادث الطيران المدني وأسرههم.

وإدراكا منها بأن الناقل الجوي المعني بحدوث الطيران المدني يكون غالبا في أفضل موقع لمساعدة الأسر فور وقوع الحادث.

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

وإدراكا منها بأن الرأي العام سيركز اهتمامه على اجراءات التحقيق التي تتخذها الدول، وكذلك على جوانب الاهتمام الانساني لحوادث الطيران المدني.

فان الجمعية العمومية:

١- **تتشدد** الدول المتعاقدة أن تؤكد مجددا على التزامها بدعم ضحايا حوادث الطيران المدني وأفراد أسرهم.

٢- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تقوم على الفور، بالتعاون مع الايكاو والدول الأخرى، باعداد وتنفيذ القواعد والبرامج الرامية الى دعم حوادث ضحايا الطيران المدني وأفراد أسرهم.

٣- **تحث** الدول التي لديها قواعد وبرامج لمعالجة شؤون ضحايا حوادث الطيران المدني وأسرههم على اتاحتها للايكاو من أجل مساعدة الدول الأخرى.

٤- **تحث** المجلس على وضع مواد من بينها قواعد وتوصيات، تبين الحاجة الى أن تعد الدول المتعاقدة وناقلوها الجويون قواعد وبرامج لدعم ضحايا حوادث الطيران المدني وأفراد أسرهم.

٥- **تطلب** من المجلس أن يقدم تقريرا عن التقدم المحرز في هذا الشأن الى الدورة المقبلة للجمعية العمومية.

القرار ٢٧-١١: الازدحام في المطارات وفي الفضاء الجوي

القرار ٢٧-١٣: حماية النقل الجوي الدولي العام

القرار ٣٣-٤: اصدار تشريع وطني بشأن بعض الاعتداءات التي ترتكب على متن الطائرات المدنية (مسألة الركاب المشاغبين والسلوك الخارج)

القرار ٣٥-٣: وضع طريقة عملية للسير قدما في تحديد الجوانب القانونية والمؤسسية لتنظيم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM)

القرار ٣٢-٧: تنسيق القواعد والبرامج التي تنظم مساعدة ضحايا حوادث الطيران وأسرههم

بالنظر الى أن قطاع النقل الجوي الدولي حتى وان كان أكثر وسائل النقل سلامة، فلا يمكن ضمان الازالة التامة لاحتمالات وقوع الحوادث الخطيرة.

ولما كان ينبغي لدولة وقوع الحادث أن تتخذ الاجراءات الكفيلة لتلبية أهم احتياجات المتضررين من حوادث الطيران المدني.

وبما أنه ينبغي أن ترمي سياسة منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) الى العمل على أن تراعي الايكاو والدول المتعاقدة لديها الحالة الذهنية والبدنية والمعنوية لضحايا حوادث الطيران المدني وأسرههم، وأن تلبى ما يتطلبه ذلك.

ولما كان من الضروري للايكاو والدول المتعاقدة لديها أن تسلم بأهمية ابلاغ أسر الضحايا بحوادث الطيران المدني في حينها، والعتور على الضحايا بسرعة والتعرف عليهم بدقة، وتسليم أمتعتهم الشخصية، وتوفير المعلومات الدقيقة لأفراد أسرهم.

وإدراكا منها لدور حكومات المواطنين من ضحايا حوادث الطيران المدني في ابلاغ أسر الضحايا ومساعدتهم.

ولما كان من الضروري توفير الدعم لأفراد أسر ضحايا حوادث الطيران المدني، أي كان مكان وقوع الحادث، والاسراع بنشر الدروس المستفادة من مقدمي الدعم، بما في ذلك

الباب الثاني — الملاحة الجوية

السياسة الثابتة وأساليب تطبيقها في
مجال الملاحة الجوية

لجنة الملاحة الجوية وأجهزتها
الفرعية والاجتماعات الفنية ومشاركة
الدول المتعاقدة فيها

القرار ١٥-٩: اعداد بيانات موحدة وجارية للدورات التالية
بشأن سياسة الايكاو الثابتة في مجال
الملاحة الجوية على وجه التحديد

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

لما كانت الجمعية العمومية قد كلفت المجلس بموجب
قرارها ١٤-٢٨ بأن يقدم الى كل دورة تالية من دورات الجمعية
العمومية تنشأ فيها لجنة فنية مشروع بيان موحد بالسياسات الثابتة
للجمعية العمومية التي تتعلق على وجه التحديد بالملاحة الجوية
كما كانت قائمة عند بداية تلك الدورة.

القرار ٢٢-٤: تكوين لجنة الملاحة الجوية والاشترك
في أعمالها

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

وانه تعتبر أن ذلك البيان الموحد لسياسات الايكاو الثابتة
الذي تعتمد الجمعية العمومية في كل دورة يجب أن يكون
مستكملا وأن يعرض هذه السياسات كما كانت قائمة عند بداية
تلك الدورة.

القرار ٢٢-٢٩: استعمال اللغات في لجنة
الملاحة الجوية

القرار ٣٥-١٤، المرفق (ب): اجتماعات الملاحة الجوية
العالمية

فان الجمعية العمومية:

١- تقرّر أن تعتمد في كل دورة تنشأ فيها لجنة فنية
بيانا موحدًا بالسياسات الثابتة للايكاو التي تتعلق بالملاحة الجوية
على وجه التحديد، بحيث يكون البيان مستكملا حتى نهاية
تلك الدورة.

القرار ٣٥-١٤، المرفق (ج): فرق الخبراء التابعة للجنة
الملاحة الجوية

القرار ٣٥-١٤، المرفق (د): اجتماعات الملاحة الجوية
الإقليمية

٢- تعلن أن هذا القرار يلغي القرار ١٤-٢٨
ويحل محله.

القرار ٣٥-١٤، المرفق (ر): اسهام الدول في أعمال الايكاو
الفنية

القرار ٣٥-١٤: بيان موحد بسياسات الايكاو المستمرة
وأساليب العمل المتعلقة بالملاحة الجوية
على وجه التحديد

القرار ٣٢-١٣: دعم سياسة الايكاو بشأن طيف الترددات
اللاسلكية

لما كانت الجمعية العمومية قد قررت في القرار ١٥-٩
أن تعتمد في كل دورة تنشأ فيها لجنة فنية بيانا موحدًا عن
السياسات المستمرة في مجال الملاحة الجوية على وجه التحديد،
بحيث يكون هذا البيان مستكملا في نهاية تلك الدورة.

السكرتارية الفنية

القرار ٣٥-١٤، المرفق (ش): موظفو الأمانة العامة الفنيون
في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية

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

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

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

فان الجمعية العمومية تقر ما يلي:

١- يجب أن تعدل حسب الاقتضاء القواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحة الجوية كي تواكب تطور الاحتياجات والتقنيات وتصبح — ضمن جملة أمور — أساسا سليما للتخطيط الاقليمي وتوفير التجهيزات والخدمات.

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

٣- يجب أن تصاغ القواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحة الجوية بعبارات واضحة وبسيطة ووجيزة. ويجب — في حالة نظم الطيران المعقدة — أن تشمل القواعد والتوصيات على أحكام عامة وصلت الى مرحلة النضج والاستقرار وأن تحدد الشروط على مستوى النظم والمتعلقة بالتشغيل والأداء وتحدد أيضا مستويات السلامة المطلوبة والقدرة على التشغيل البيئي. وبالنسبة لهذه النظم، يجب أن توضع في مرفقات الملاحق المواصفات الفنية اللازمة لتحقيق هذه الشروط. ويجب أن توضع في الملاحق ملاحظات تشير الى أي مواصفات فنية تفصيلية ذات صلة صدرت في وثائق منفصلة.

ولما كانت قد اعتمدت بموجب القرار ٣٣-١٤ بمرفقاته (أ) الى (خ)، بيانا بالسياسات المستمرة وأساليب العمل في مجال الملاحة الجوية على وجه التحديد كما كانت عند نهاية الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية.

ولما كانت الجمعية العمومية قد استعرضت اقتراحات المجلس بتعديل بيان السياسات المستمرة وأساليب العمل الوارد في القرار ٣٣-١٤ ومرفقاته (أ) الى (خ)، وعدلت هذا البيان ليستوعب القرارات التي اتخذت في أثناء الدورة الخامسة والثلاثين.

ولما كان البيان الحالي يحل محل بيان السياسات المستمرة الوارد في القرار ٣٣-١٤.

فان الجمعية العمومية:

١- تقر:

(أ) أن مرفقات هذا القرار تشكل البيان الموحد عن سياسات الايكو المستمرة وأساليب العمل التي تنتهجها المنظمة في مجال الملاحة الجوية كما كانت في نهاية الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية.

(ب) أن أسلوب العمل المرتبط بكل جانب من جوانب السياسات المستمرة الواردة في المرفقات يمثل ارشادات الغرض منها تسهيل وضمان تنفيذ تلك السياسات.

٢- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٣-١٤ وجميع مرفقاته (أ) الى (خ).

المرفق (أ)

صياغة القواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحة الجوية

لما كانت المادة ٣٧ من اتفاقية الطيران المدني الدولي قد تطلبت من المنظمة أن تصدر وتعدل القواعد والتوصيات والاجراءات الدولية، وتحدد الغرض من ذلك العمل والأمور التي يتناولها. ولما كانت المواد ٣٨ و ٥٤ و ٥٧ و ٩٠ من تلك الاتفاقية تتضمن أحكاما اضافية في هذا الصدد.

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

لمستويات النظم والتشغيل والأداء. وينبغي للمجلس أن يواصل البحث عن أفضل السبل الملائمة لوضع ومعالجة ونشر المواصفات الفنية للنظم المعقدة.

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

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

٤- ينبغي أن يراعي المجلس حسب الامكان في تطبيق أحكام الفقرة ٨ أعلاه، ألا تقل الفترة الفاصلة بين كل موعد مقرر وآخر يليه للتطبيق المشترك لتعديلات الملاحق واجراءات خدمات الملاحه الجوية عن ستة أشهر.

المرفق (ب)

اجتماعات الملاحه الجوية العالمية

لما كان عقد اجتماعات الملاحه الجوية العالمية وظيفه مهمه من وظائف المنظمه، ويقتضي من الدول المتعاقده والمنظمه جهدا كبيرا وصرف أموال كثيرة.

ولما كان من الضروري ضمان الحصول على أقصى قدر من الفائدة من هذه الاجتماعات دون الفاء أي عبء لا مبرر له على الدول المتعاقده وعلى المنظمه.

فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

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

٤- ينبغي للايكوا لدى اعدادها للقواعد والتوصيات والاجراءات والمواد الارشادية أن تعتمد الى أقصى حد ملائم على أعمال الهيئات الأخرى المكلفة بوضع القواعد بشرط التحقق من صحتها واعتمادها على النحو الوافي. وينبغي الإشارة في وثائق الايكوا الى المواد التي تصدرها تلك الهيئات الأخرى المعنية بوضع القواعد كلما رأى المجلس ذلك مناسباً.

٥- في حدود مقتضيات السلامة والانتظام يجب أن تكون القواعد التي تحدد التجهيزات والخدمات الواجب توفيرها وليدة توازن سليم بين ما يقتضيه التشغيل من تجهيزات وخدمات وبين ما يترتب على هذا التوفير من آثار اقتصادية.

٦- يجب أن يستشير المجلس الدول المتعاقدة بشأن اقتراحات تعديل القواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحه الجوية قبل أن يبت فيها، باستثناء الحالات التي يرى فيها المجلس أن من الضروري اتخاذ اجراء عاجل. وعلاوة على ذلك يجوز للمجلس أن يتخذ قراره بشأن المواصفات الفنية للنظم المعقدة بدون استشارة الدول، وذلك بشرط التحقق من صحتها واعتمادها على النحو الوافي. ومع ذلك يجب توفير هذه المواد للدول بناء على طلبها.

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

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

الاجراءات المتصلة بهذا القرار

١- ينبغي للمجلس أن يحقق التناسق الكامل بين أحكام القواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحه الجوية. ويجب أن يحاول المجلس تحسين طريقة تجهيز وعرض وفائدة وثائق الايكوا التي تتضمن القواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحه الجوية والأحكام الأخرى ذات الصلة، وبصفة خاصة للنظم المعقدة والتطبيقات المرتبطة بها. وتحقيقاً لهذه الغاية ينبغي للمجلس أن يشجع اعداد وتحديث المواصفات العامة

عشرة أشهر على الأقل من موعد عقد الاجتماع، وترسل المستندات قبل ثلاثة أشهر على الأقل من ذلك الموعد، أما بقية الوثائق فترسل بأسرع ما يمكن.

المرفق (ج)

فرق الخبراء التابعة للجنة الملاحة الجوية

حيث أن فرق خبراء لجنة الملاحة الجوية أثبتت أنها أداة قيمة للاسراع بحل المشكلات الفنية المتخصصة.

وحيث أن من الضروري ضمان الحصول على أقصى قدر من الفائدة من فرق خبراء الملاحة الجوية دون الإفراط بلا داع في القاء أي عبء على الدول المتعاقدة أو على المنظمة.

فان الجمعية العمومية تقر ما يلي:

١- يجب أن تشكل فرق خبراء لجنة الملاحة الجوية عندما يكون من الضروري التقدم في حل المشكلات الفنية المتخصصة التي لا يمكن للجنة الملاحة الجوية أن تحلها حلا ملائما أو سريعا من خلال الأجهزة الأخرى القائمة.

٢- يجب أن تكون اختصاصات وبرامج عمل هذه الفرق واضحة ومحددة، وأن تلتزم الفرق بها.

٣- يجب استعراض التقدم الذي تحرزته فرق لجنة الملاحة الجوية استعراضا دوريا، ويجب إنهاء عمل الفرق بمجرد انجاز المهمة الموكولة اليها. ولا يسمح بالبقاء على أي فريق لفترة تزيد على أربع سنوات ما لم تر لجنة الملاحة الجوية مبررا لهذا الاستمرار.

الاجراء المتصل بهذا القرار

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

المرفق (د)

تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحة الجوية

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

٢- ألا تعقد هذه الاجتماعات ما لم يسوغها عدد وأهمية المشكلات التي ستبحث وما لم يظهر احتمال 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 تستوجب اتخاذ قرار محدد بشأنها.

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

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

الاجراءات المتصلة بهذا القرار

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

٢- ينبغي أن يكون جدول الأعمال على قدر من الوضوح بحيث يحدد المهمة المطلوب القيام بها، ويحدد أنواع الخبرة المتخصصة التي سيحتاج اليها الاجتماع. وعندما تتضمن أعمال الاجتماع أكثر من تخصص فني واحد، ينبغي الحرص على الاستعانة بأقل عدد ممكن من أنواع الخبرات دون الاخلال بالكفاءة.

٣- تسهيلا لمشاركة كل الدول المتعاقدة، ينبغي أن يضع المجلس خطة لبرامج الاجتماعات من شأنها أن تختصر الى أدنى حد ممكن فترة استبقاء الموظفين الفنيين الذين توفدهم الدول، وذلك دون الاخلال 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 بادخال التعديلات الصياغية الطفيفة على تقرير الاجتماع وبتصحيح ما قد يكون فيه من أخطاء مطبعية.

٥- ينبغي ارسال جدول الأعمال المعتمد ومستنداته الرئيسية بطريق الجو عادة، على أن يرسل جدول الأعمال قبل

تسلمها من الدول، على أن يكون هذا النشر على صورة اضافات للملاحق ذات الصلة بالموضوع. وينبغي أن يطلب الى الدول المتعاقدة أن تنشر في أدلة طيرانها أي اختلافات هامة عن القواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحه الجوية.

٤- ينبغي للمجلس، في رصده للاختلافات القائمة عن القواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحه الجوية أن يطلب تقارير من الدول المتعاقدة التي لم تخطر المنظمة بتنفيذها لهذه القواعد والتوصيات ومن الدول التي أرسلت اخطارا غير كامل. كذلك ينبغي للمجلس أن يطلب من الدول المتعاقدة، التي لم تنشر في أدلة طيرانها معلومات عن تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحه الجوية أن تبادر الى نشرها.

المرفق (هـ)

الأدلة الفنية والكتب الدورية الصادرة عن المنظمة

حيث أن الارشادات الفنية الحديثة التي تقدم من خلال المنظمة تشكل مساعدة قيمة للغاية للهيئات في التخطيط لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحه الجوية والخطط الاقليمية.

وحيث أنه من المهم أيضا نشر الارشادات الفنية لتدريب العاملين وتحديث معلومات موظفي التشغيل لمواكبة التطورات التكنولوجية وتحسين نوعية الخدمة والارتقاء بمستوى السلامة في العمليات الجوية.

وحيث أنه لا توجد على الصعيد الدولي سبيل لتوفير هذه الارشادات غير الايكاو.

وحيث أن التحديث المستمر لأدلة الايكاو، واصدار أدلة وكتب دورية جديدة حسب الاقتضاء، يشكلان مهمة ضخمة يلزمها عاملون فنيون واداريون وتتطوي على أولويات متضاربة وتتطلب تدابير خاصة لتنظيم قدرة العمل في أمانة المنظمة وتنظيم أساليب النشر.

فان الجمعية العمومية تقر اعطاء الأولوية لاستمرار تحديث محتويات الأدلة الفنية الصادرة عن الايكاو، ووضع المواد الارشادية الاضافية التي يقتضيها التقدم التكنولوجي لكي تتبعها الدول المتعاقدة في تنفيذها للقواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحه الجوية، وفي التخطيط لتنفيذ التجهيزات والخدمات.

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

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

فان الجمعية العمومية تقر ما يلي:

١- يجب تشجيع الدول المتعاقدة ومساعدتها بكل الوسائل المتاحة على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحه الجوية.

٢- يجب رصد الاختلافات القائمة بين قواعد وممارسات الدول المتعاقدة والقواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحه الجوية، وذلك بهدف التشجيع على ازالة الاختلافات لصالح سلامة وانتظام الملاحه الجوية الدولية، وازالة الاختلافات المنافية لأهداف القواعد الدولية.

الاجراءات المتصلة بهذا القرار

١- ينبغي للمجلس، وهو يشجع ويساعد الدول المتعاقدة على تطبيق القواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحه الجوية، أن يستعين بكل الوسائل المتاحة، بما في ذلك موارد المقر الرئيسي وموارد مكاتب الايكاو الاقليمية وموارد برنامج الأمم المتحدة الانمائي.

٢- ينبغي للدول المتعاقدة أن تواصل جهودها، بل وأن تكثفها حسب الاقتضاء، لتطبيق في منشأتها التشغيلية أساليب عمل واجراءات تتفق مع القواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحه الجوية، وفي هذا الصدد ينبغي للدول المتعاقدة أن تبحث امكانية تعديل اجراءاتها الداخلية لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحه الجوية حتى تصبح الاجراءات أسهل أو أبسط أو أكثر فاعلية.

٣- ينبغي للمجلس أن يحث الدول المتعاقدة على اخطار المنظمة بأي اختلافات موجودة بين نظمها وممارساتها الوطنية وأحكام القواعد والتوصيات الدولية، وكذلك بالتواريخ التي ستلتزم فيها بتلك الأحكام. وينبغي أن تنشر بسرعة الاخطارات التي تبين وجوه الاختلاف عن القواعد والتوصيات الدولية عقب

الاجراءات المتصلة بهذا القرار

وحيث أنه توجد عدة تفسيرات بشأن وجود أو عدم وجود التزام على الدول المتعاقدة بالاعتراف بالشهادات والاجازات التي أصدرتها أو قررت صلاحيتها دول متعاقدة أخرى الى أن يبدأ سريان القواعد والتوصيات الدولية على الطائرات المعنية أو الطيارين المعنيين.

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

فان الجمعية العمومية تقر ما يلي:

١- على كل الدول المتعاقدة أن تعترف بصحة شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الكفاءة واجازات طواقم الطائرات التي أصدرتها أو قررت صلاحيتها الدولة المتعاقدة التي سجلت فيها الطائرة، وذلك لغرض الطيران فوق أقاليمها، بما في ذلك الهبوط فيها والاقلاع منها، بشرط مراعاة أحكام المادتين ٣٢ (ب) و ٣٣ من اتفاقية شيكاغو.

٢- يجب على الدول المتعاقدة أن تعترف بالشهادات والاجازات التي أصدرتها أو قررت صلاحيتها بموجب النظم الوطنية للدولة المتعاقدة التي سجلت فيها الطائرة، وذلك لغرض الطيران فوق أقاليمها، بما في ذلك الهبوط فيها والاقلاع منها، ريثما يبدأ سريان القواعد الدولية التي تتعلق بطرز طائرات أو فئات الطيارين.

المرفق (ح)

التدريب على أعمال الطيران

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

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

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

١- ينبغي للمجلس أن يستعرض باستمرار برنامج الأدلة الفنية والكتب الدورية التي تصدرها المنظمة، وذلك ضماناً لادراج القدر الوافي من الارشادات اللازمة لكل المجالات الفنية المناسبة، أخذاً في الاعتبار الحاجة الى ادخال مزيد من التحسينات على مستويات السلامة الحالية.

٢- ينبغي للمجلس أن يوفر السبل التي تتيح اصدار ونشر ما يلزم من أدلة فنية وكتب دورية دون تأخير كبير ودون المساس بأولويات المطبوعات الروتينية.

المرفق (و)

وحدات القياس

حيث أنه ينبغي توحيد وحدات القياس تأميناً لسلامة العمليات الدولية الجوية والأرضية.

وحيث أنه من الأهمية بمكان أن يكون النهج الثابت للمنظمة هو استخدام وحدات قياس موحدة في مطبوعات الملاحة الجوية الصادرة عنها.

وحيث أن الملحق الخامس باتفاقية شيكاغو ينص في طبعته الرابعة على استخدام نظام موحد لوحدة القياس في عمليات الطيران المدني الدولي الجوية والأرضية، وهو "النظام الدولي للوحدات"، ويسمح باستخدام بعض الوحدات من خارج هذا النظام الدولي استخداماً دائماً واستخدام بعضها الآخر استخداماً مؤقتاً.

فان الجمعية العمومية تقر ما يلي:

١- تشجيع الدول المتعاقدة على أن تجعل نظمها وممارساتها الوطنية متمشية مع أحكام الملحق الخامس بأسرع ما يمكن.

٢- أن تكون وحدات القياس في كل مطبوعات الملاحة الجوية الصادرة عن المنظمة هي الوحدات المنصوص عليها في الملحق الخامس باتفاقية شيكاغو بقدر ما تضمن الوحدات الملائمة.

المرفق (ز)

شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الكفاءة واجازات طواقم قيادة الطائرات

حيث أن المادة ٣٣ من اتفاقية شيكاغو لم تحدد صراحة الأغراض المستهدفة من الاعتراف بالشهادات والاجازات.

(أ) توحيد مناهج وأساليب ومحتوي الدورات التدريبية حسب الامكان، ووضع الأحكام الوافية لاجراء الامتحانات ومنح الاجازات.

(ب) جعل مستويات التحصيل الذهني متمشية مع القواعد القياسية الدولية.

(ج) استخدام المعايير المذكورة في البندين (أ) و (ب) أعلاه من أجل تحقيق مزيد من التوحيد في ممارسات التشغيل واجراءاته.

(٢) ينبغي إيلاء اهتمام مستمر بوضع مناهج تدريبية متخصصة وعالية المستوى حسب الاقتضاء لتوفير المهارات المطلوبة لإنشاء التجهيزات والخدمات وتشغيلها وصيانتها.

(٣) - ينبغي للمجلس أن يشجع الدول المتعاقدة على وضع شروط لتحقيق ما يلي:

(أ) التدريب في موقع العمل، بما في ذلك التعريف بظروف التشغيل المعنية، للعاملين الذين أكملوا تدريبهم الأساسي ويحتاجون الى خبرة عملية بظروف التشغيل الفعلية قبل وضعهم في مواقع المسؤولية في الوظائف التشغيلية، وفي هذا الصدد ينبغي توجيه عناية الدول الى امكان الاستفادة الكاملة من مختلف موارد التعاون الفني وبرامج المساعدة.

(ب) عقد دورات تدريبية منتظمة لتجديد المعلومات وخصوصا بصدد المعدات أو الاجراءات أو الأساليب الجديدة.

٤- ينبغي للمجلس أن يطلب من الدول المتعاقدة أن تقدم اليه معلومات عن أنواع الدورات التدريبية في مجال الطيران التي تعقد برعايتها أو المتوفرة بصورة أخرى في الدولة وتقبل فيها طلابا من دول أخرى، لكي يوزع المجلس هذه المعلومات على الدول الأخرى. وينبغي أن تتضمن هذه المعلومات العنوان الذي يجب أن توجه اليه الاستفسارات للحصول على مزيد من التفاصيل. وبالمثل، ينبغي للمجلس أن يضع تحت تصرف الدول المتعاقدة كل المعلومات المفيدة عن المؤسسات التدريبية التي تتلقى المساعدة عن طريق المنظمة وتقبل طلابا من البلدان الأخرى.

٥- ينبغي للمجلس أن يبحث الدول المتعاقدة على الاستفادة الى أقصى حد ممكن من مراكز التدريب الموجودة في منطقتها لتدريب مواطنيها العاملين في الطيران على المجالات التي لا توجد لها مدارس وطنية مناظرة لتلك المراكز. وتحقيقا لهذه الغاية، ينبغي للمجلس أن يشجع الدول على توفير الظروف المؤاتية ليلتحق بها مواطنون من الدول الأخرى في المنطقة.

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

فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

١- تشجيع الدول المتعاقدة ومساعدتها على تحقيق مستويات عالية من التدريب للعاملين في مجال الطيران، وخصوصا من يقومون بتوفير وتشغيل خدمات وتجهيزات الملاحه الجوية الدولية. وتحقيقا لهذه الغاية يجب أن تدرج المنظمة في برنامج عملها العادي برنامجا تدريبيا متواصلًا يسمى برنامج الايكاو للتدريب على الطيران*.

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

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

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

(ج) يجب تشجيع وتيسير تبادل المساعدة فيما بين الدول المتعاقدة لتدريب العاملين في الطيران، ولا سيما على الأمور التي قد يسفر نقص التدريب فيها عن أثر مناوئ لسلامة الملاحه الجوية الدولية أو أمنها أو انتظامها.

(د) ينبغي للمنظمة أن تقدم المشورة للدول المتعاقدة بشأن الاشراف التشغيلي على التجهيزات التدريبية.

(هـ) ينبغي ألا تشارك المنظمة في تشغيل التجهيزات التدريبية، بل أن تسدي التشجيع والارشاد للقائمين على تشغيل هذه التجهيزات.

الاجراءات المتصلة بهذا القرار

١- ينبغي للمجلس أن يضع المواصفات والمواد الارشادية وأن يعقد الدورات التدريبية وأن يقدم المشورة المباشرة ويتعامل بالتشاور المباشر بما يساعد الدول المتعاقدة على اجراء ما يلي:

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

المرفق (ط)

تنسيق أنشطة البحث
والتطوير والتجارب والعروض الايضاحية
لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/
ادارة الحركة الجوية وخدمات المطارات

حيث أن المنظمة تقوم بدور مفيد في تنسيق أعمال البحث والتطوير في مجالات الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية وخدمات المطارات.

وحيث أنه من المهم للدول القائمة بأعمال البحث والتطوير أن تحصل في الوقت المناسب على معلومات من المنظمة عن الاحتياجات التشغيلية للطيران المدني الدولي في هذه المجالات.

فان الجمعية العمومية تقرر تشجيع التنسيق الدولي لأعمال البحث والتطوير والتجارب والعروض الايضاحية في مجالات الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية وخدمات المطارات، وذلك دون عرقلة الحرية الضرورية للعمل في البحث والتطوير.

الاجراءات المتصلة بهذا القرار

١- ينبغي للمجلس أن يولي الانتباه الواجب لتحديد الاحتياجات التشغيلية للطيران المدني الدولي في الوقت المناسب في مجالات الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية وخدمات المطارات.

٢- ينبغي للمجلس أن يشجع الدول المتعاقدة على تزويد المنظمة بأحدث المعلومات عن طبيعة واتجاه أعمال مشاريع البحث والتطوير الحالية والمتوقعة ذات الأهمية الملموسة لكي يتسنى للمنظمة رصد وتنسيق ومجانسة هذه النشاطات واتاحة تلك المعلومات للدول المتعاقدة.

المرفق (ي)

تنسيق الأجهزة الملاحية والأجهزة
الملاحية الفرعية

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

وحيث أن من الممكن تخفيض درجة التعقيد الكلي في أجهزة المستقبل عن طريق التنسيق بين المواصفات التشغيلية

العامّة للأجهزة الجديدة المعنية ومواصفات الأجهزة الأخرى الموجودة إما على متن الطائرات وإما في منشآت أرضية أو فضائية.

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

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

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

المرفق (ك)

صياغة الخطط الاقليمية والاجراءات
الاقليمية الاضافية

حيث أن المجلس يضع خططا اقليمية تبين التجهيزات والخدمات والاجراءات الاقليمية الاضافية المطلوب من الدول المتعاقدة توفيرها أو استخدامها وفقا للمادة ٢٨ من اتفاقية شيكاغو.

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

فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

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

٢- أن تعدل الخطط الاقليمية، بالمراسلة بين المنظمة والدول المتعاقدة والمنظمات الدولية المعنية اذا سمحت بذلك طبيعة التغيير اللازم.

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

فان الجمعية العمومية تقر ما يلي:

١- ان اجتماعات الملاحه الجوية الاقليمية التي يعقدها المجلس هي الوسيلة الرئيسية للقيام بالمراجعة والتفتيح الشاملين للخطط الاقليمية لكي تواكب هذه الخطط التغيرات المستجدة في الاحتياجات.

٢- تعقد هذه الاجتماعات وتوضع جداول أعمالها على أساس النواقص الموجودة فعلا أو المتوقع حدوثها في الخطط الاقليمية 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 الملاحه الجوية ذات النطاق الاقليمي الشامل.

الاجراءات المتصلة بهذا القرار

١- ينبغي أن يحاول المجلس عقد اجتماعات اقليمية للملاحه الجوية في أماكن داخل الأقاليم المعنية، وأن يشجع الدول المتعاقدة في تلك الأقاليم على أن تستضيف الاجتماع بالانفراد أو بالتزامن.

٢- ينبغي ارسال جدول الأعمال المعتمد ومستنداته الرئيسية، بما في ذلك بيان مقتضيات التشغيل الأساسية ومعايير التخطيط 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.

٣- ينبغي أن يكفل المجلس تزويد الاجتماعات الاقليمية للملاحه الجوية بالتوجيهات اللازمة لتصريف الأمور التشغيلية والفنية المتعلقة بجدول أعمالها.

أ) لا تمثل تغييرات في الشروط التي حددها المجلس في الخطط الاقليمية.

ب) ولا تتعارض مع السياسة الثابتة للايكافو.

ج) ولا تتضمن مسائل يتعذر حلها على المستوى الاقليمي.

يجوز للمجلس تفويض الهيئات الاقليمية سلطة معالجة واصدار هذه التعديلات.

الاجراءات المتصلة بهذا القرار

١- ينبغي للمجلس أن يتابع تأثير تغير الاحتياجات على الخطط الاقليمية كي يتحقق في الوقت المناسب من وجود أي حاجة الى تنقيح هذه الخطط، أخذا في الاعتبار الحاجة الى ادخال مزيد من التحسينات على مستويات السلامة الحالية.

٢- ينبغي للمجلس، عند قيامه بتقدير مدى الحاج الحاجة الى تنقيح أي من الخطط الاقليمية، أن يأخذ في اعتباره الوقت الذي تحتاجه الدول المتعاقدة لتوفير التجهيزات والخدمات الاضافية الضرورية.

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

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

المرفق (ل)**اجتماعات الملاحه الجوية الاقليمية**

حيث أن الاجتماعات الاقليمية للملاحه الجوية تمثل وسيلة هامة لتحديد التجهيزات والخدمات المتوقع أن توفرها الدول المتعاقدة وفقا للمادة ٢٨ من الاتفاقية.

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

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

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

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

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

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

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

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

المرفق (ن)

تعيين حدود المجالات الجوية لخدمات الحركة الجوية*

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

وحيث أن الملحق الحادي عشر باتفاقية شيكاغو ينص أيضا على أنه يجوز لكل لدولة متعاقدة أن تنيب مسؤوليتها عن تقديم

٤- ينبغي لكل دولة متعاقدة مشاركة في الاجتماع أن تستعلم قبل انعقاد الاجتماع عن الخطط التي وضعها ناقلوها الجويون ومشغلو الطيران العام الدولي لعمليات المستقبل، وعن الحركة المتوقعة من الطائرات الأخرى المسجلة لديها، وعن التجهيزات والخدمات التي تحتاجها فئات الطيران.

٥- ينبغي للمجلس أن يشجع اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية على وضع معايير للتخطيط متمشية مع أحدث التطورات ويكون الهدف منها ضمان وفاء الخطط الإقليمية بمتطلبات التشغيل والاعتبارات الاقتصادية، أخذا في الاعتبار الحاجة الى ادخال 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 (م)

تنفيذ الخطط الإقليمية

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

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

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

فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

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

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

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

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

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

الاجراءات المتصلة بهذا القرار

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

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

المرفق (س)

توفير خدمات البحث والانقاذ

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

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

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

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

خدمات الحركة الجوية فوق اقليمها الى دولة أخرى بمقتضى اتفاق ثنائي بينهما.

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

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

فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي فيما يتعلق بالخطط الاقليمية للملاحه الجوية:

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

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

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

وتعلن بالاضافة الى ذلك ما يلي:

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

وتعلن بالاضافة الى ذلك ما يلي:

٧- كل دولة متعاقدة تتب مسؤولة تقديم خدمات البحث والانتفاذ داخل أراضيها الى دولة أخرى انما تفعل ذلك دون الاخلال بسيادتها.

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

الاجراءات المتصلة بهذا القرار

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

المرفق (ع)**التنسيق بين الحركة الجوية المدنية والحركة الجوية العسكرية**

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

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

وحيث أن الحلول المقبولة لمشكلة الاستخدام المشترك للمجال الجوي لم تشمل بعد جميع المناطق.

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

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

وحيث أن خدمات الملاحة الجوية المذكورة في المادة ٦٩ من اتفاقية شيكاغو تتضمن فيما تتضمنه خدمات البحث والانتفاذ.

فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

١- تحدد مناطق البحث والانتفاذ بقصد ضمان السلامة وتحقيق الكفاءة المثلى بأقل قدر من التكاليف الاجمالية، سواء كانت هذه المناطق فوق أراضي الدول، أو فوق منطقة أكبر من المجال الجوي السيادي للدولة أو فوق أعالي البحار، وفقا لاتفاق الملاحة الجوية الاقليمي، وعلى أساس الاعتبارات الفنية والتشغيلية ومنها مدى استصواب تطابق أقاليم معلومات الطيران مع مناطق البحث والانتفاذ ومع الأقاليم البحرية للبحث والانتفاذ فيما يتعلق بالمناطق فوق أعالي البحار.

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

٣- اذا اقتضى الأمر توسيع مناطق البحث والانتفاذ 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 والانتفاذ فوق أراضي الدولة المنبئية وفقا لما تقتضيه الدولة المنبئية، ويجب على الدولة المنبئية أن تنشئ وتجدد التجهيزات والخدمات المتفق عليها مع الدولة النائبة لكي تشغلها هذه الدولة النائبة.

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

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

فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

وحيث أن كثيرا من المشكلات الخطيرة يمكن تفاديها اذا كانت مقتضيات تشغيل الطائرات الجديدة تسمح بتشغيلها اقتصاديا دون مزيد من الضغط على الخصائص المادية للمطارات.

وحيث أن تشغيل المطارات له كثير من المزايا وأن الاعتبارات البيئية قد فرضت قيودا على تشغيل الطائرات في بعض المواقع، وأن مشكلات السعة الموجودة حاليا على النطاق العالمي تقتضي تشغيل طائرات جديدة أقل ضوضاء.

وحيث أن الاتجاه يتزايد نحو اسناد تشغيل المطارات الى هيئات مستقلة بدون المساس بالتزام الدول بضمان السلامة في تجهيزات وخدمات المطارات.

١- يجب وضع الترتيبات اللازمة لكي يشترك الطيران المدني والطيران العسكري في استخدام المجال الجوي وبعض التجهيزات والخدمات بما يكفل السلامة والانتظام والكفاءة لحركة الطيران المدني الدولي.

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

الاجراءات المتصلة بهذا القرار**فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي:**

١- يجب أن تواظب المنظمة على تحديث الشروط الفنية الموضوعية للمطارات.

٢- يجب تصميم الأجيال اللاحقة من الطائرات بحيث يمكن تشغيلها بكفاءة وبأقل ازعاج بيئي ممكن من المطارات التي يستعملها الجيل الحالي من الطائرات.

٣- أن تقوم الدول بترخيص المطارات.

٤- أن تضمن الدول أن مطاراتها تعمل بنظم ادارة السلامة.

١- ينبغي للدول المتعاقدة أن تبادر الى تنسيق خدمات الحركة الجوية بين الطيران المدني والطيران العسكري أو أن تحسن هذا التنسيق، لتنفيذ السياسة الواردة في الفقرة (١) من المنطوق أعلاه.

٢- ينبغي أن يكفل المجلس ادراج موضوع تنسيق استخدام المجال الجوي بين الطيران المدني والطيران العسكري في جداول أعمال الاجتماعات العالمية والاجتماعات الإقليمية التي تعقدتها المنظمة، وذلك حسب الاقتضاء.

٣- ينبغي للدولة المعنية، عند وضعها النظم والاجراءات المذكورة في الفقرة (٢) من المنطوق أعلاه أن تتسق الأمور مع جميع الدول المسؤولة عن تقديم خدمات الحركة الجوية فوق أعالي البحار في المنطقة المعنية.

الاجراءات المتصلة بهذا القرار

١- في ضوء نتائج المتابعة المستمرة المشار اليها في الفقرة (١) من المنطوق أعلاه، ينبغي للمجلس أن يقوم بما يلي آخذا في الاعتبار الحاجة الى ادخال مزيد من التحسينات على مستويات السلامة الجوية الحالية:

أ) وضع ارشادات اضافية بشأن تطورات المستقبل.

ب) المواظبة على اعلام الدول المتعاقدة بتلك التطورات.

٢- ينبغي للمجلس أن يستمر في توجيه انتباه منتجي الطائرات ومشغليها الى السياسة المبينة في الفقرة (٢) من المنطوق.

المرفق (ف)**توفير المطارات الملائمة**

حيث أن من الضروري ادخال تحسينات كبيرة على الخصائص المادية للمطارات في كثير من المواقع.

وحيث أن هذه التحسينات تقتضي في بعض الحالات انفاقا باهظا وأن من غير المستصوب تخطيط هذا العمل دون مراعاة تطورات المستقبل.

وحيث أن الدول وسلطات المطارات ستظل في حاجة الى معرفة الاتجاهات العامة للاحتياجات التي يرجح أن تقتضيها المطارات لخدمة الأجيال اللاحقة من الطائرات.

المرفق (ص)

اختبار مساعدات الملاحة اللاسلكية
على الأرض ومن الجو

حيث أن من الضروري التحقق من أداء مساعدات الملاحة اللاسلكية عن طريق إجراء اختبارات منتظمة لها.

وحيث أن إنشاء تجهيزات محسنة لاختبار المساعدات على الأرض يقلل الحاجة إلى إجراء هذه الاختبارات من الجو.

فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

١- ينبغي التحقق من أداء مساعدات الملاحة اللاسلكية عن طريق اختبارات منتظمة من الجو ريثما تتوفر مرافق اختبار أرضية محسنة تحسينا كبيرا.

٢- ينبغي تحسين الأجهزة الأرضية للملاحة اللاسلكية، وما يتصل بها من تجهيزات الاختبار والرصد، بما يضمن الأداء بنفس المستوى الذي تكفله الاختبارات من الجو، وذلك لتقليل الحاجة إلى إجراء اختبارات دورية من الجو.

الاجراءات المتصلة بهذا القرار

١- ريثما تتوفر تجهيزات اختبار أرضية محسنة تحسينا كبيرا، ينبغي للدول المتعاقدة أن تنشئ لنفسها وحدات اختبار من الجو، أو تنشئ وحدات مشتركة مع دول أخرى، أو أن تعقد اتفاقات مع الدول أو الوكالات التي تملك التجهيزات المناسبة كي تجري الاختبارات من الجو بالنيابة عنها.

٢- ينبغي للمجلس أن يواصل جهوده لتنسيق الترتيبات المعقودة بين الدول المتعاقدة لإجراء اختبارات منتظمة من الجو لمساعداتها الملاحة اللاسلكية.

٣- ينبغي للمجلس أن يتشاور مع الدول المتعاقدة القائمة بتصميم وصنع نظم الملاحة اللاسلكية، للتحري عن السبل الممكنة لتحسين تجهيزات الاختبار على الأرض، بقصد الإقلال إلى أدنى حد من الحاجة إلى إجراء اختبارات دورية من الجو.

٤- ينبغي للمجلس أن يوزع على الدول المتعاقدة معلومات بخصوص التطورات المهمة التي استجدت في مجال تحسين المعدات الأرضية للملاحة اللاسلكية، بما في ذلك تجهيزات الاختبار والرصد المرتبطة بها، وذلك بقدر اسهام هذه التطورات في التقليل إلى الحد الأدنى من الحاجة إلى إجراء الاختبارات من الجو.

المرفق (ق)

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 الإقليمية والقواعد والتوصيات وإجراءات خدمات الملاحة الجوية.

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

المرفق (ر)

اسهام الدول في أعمال الإيكاو الفنية

حيث أن المشاركة الفنية من جانب الدول المتعاقدة أمر ضروري لأحراز تقدم جيد في أعمال المنظمة الفنية.

وحيث أنه يصعب الحصول بين حين وآخر من الدول المتعاقدة على مشاركة سريعة وواقية في أعمال المنظمة الفنية.

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

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

الاجراءات المتصلة بهذا القرار

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

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

أ) أن تساعد، بالمراسلة، على تقدم المشاريع الفنية للمنظمة.

الاجراءات المتصلة بهذا القرار

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

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

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

المرفق (ت)**التعاون بين الدول المتعاقدة على التحقيق في بعض حوادث الطائرات**

وحيث أن من واجب الدولة التي يقع الحادث فيها أن تجري تحقيقاً عن ظروف الحادث وفقاً لأحكام المادة ٢٦ من اتفاقية شيكاغو.

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

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

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

وحيث أن تكاليف الانقاذ والتحقيق في حوادث الطيران الجسيمة قد تلقي عبئاً مالياً جسيماً على الدولة التي وقع فيها الحادث.

(ب) أن تشارك في اجتماعات المنظمة وأن تشارك على نحو فعال في الأعمال التحضيرية التي تجري قبل الاجتماعات، ولا سيما عن طريق تقديم الوثائق التمهيدية التي تحتوي على اقتراحات محددة بشأن بنود جدول الأعمال أو التي تحتوي على آرائها بشأن الوثائق المقدمة إليها.

(ج) أن تشارك في نشاط فرق خبراء المنظمة، وأن تضمن أن مرشحيها يتمتعون بالمؤهلات المناسبة وقادرون على الاسهام بفاعلية في أعمال فرق الخبراء.

(د) أن تضطلع بالدراسات التخصصية التي تطلبها المنظمة.

(هـ) أن تساعد المنظمة في أعمالها الفنية بأي وسيلة أخرى يحددها المجلس.

المرفق (ش)**موظفو الأمانة العامة الفنيون في المقر الرئيسي وفي المكاتب الاقليمية**

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

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

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

فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

١- يجب توزيع موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الاقليمية توزيعاً فعالاً لتقديم المساعدة المثلى الى الدول المتعاقدة للتصدي للمشاكل التي تعترضها في مجال تنفيذ الخطط الاقليمية والقواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحه الجوية والاجراءات الاضافية.

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

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

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

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

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

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

فان الجمعية العمومية تقر ما يلي:

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

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

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

المرفق (خ)

تقديم خدمات الحركة الجوية

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

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

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

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

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

الاجراءات المتصلة بهذا القرار

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

٢- ينبغي تشجيع الدول المتعاقدة على تسهيل مشاركة المحققين العاملين لدى هيئات التحقيق في الحوادث، بوصفهم مراقبين في التحقيقات التي تجريها الدول الأخرى في الحوادث، وذلك لأغراض التدريب والتعرف على أساليب العمل.

٣- ينبغي تشجيع الدول المتعاقدة على تقييم احتياجاتها وقدراتها في مجال التحقيق في حوادث الطيران ومنع وقوعها، وذلك لوضع مناهج تدريبية تصلح للدورات الأساسية عن التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها. وينبغي استطلاع جميع امكانيات استخدام مراكز التدريب الإقليمية لعقد هذه الدورات فيها وامكانيات ادراج منهجية "تريبنير" فيها لأنها تمثل تدريبا دوليا موحدًا.

المرفق (ث)

العلاقة بين السلامة الجوية والعوامل البشرية

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

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 اشتراطات تحسين السمات التشغيلية للطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي تتطلب على نفقات مالية ومادية كبيرة لضمان مستوى السلامة الجوية الملائم.

فان الجمعية العمومية:

١- **تعلم** أنه من الضروري، للدول التي تقدم خدمات الحركة الجوية في اطار الهيكل الجديد للخطوط الجوية الدولية باستخدام الطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي، أن تبذل ما في وسعها لتحقيق أقصى قدر من التخطيط المنسق لزيادة الطاقة الاستيعابية لهذا الهيكل، وذلك بغية حصاد أقصى منافع ممكنة من تنفيذ الطرق الجوية العابرة للمنطقة القطبية.

٢- **تطلب** من المجلس اتخاذ اجراءات ملائمة لتعبئة موارد الدول والمنظمات الدولية والمؤسسات المالية لتكفل التطوير الديناميكي لهيكل الخطوط الجوية الدولية الجديدة التي تستخدم الطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي.

٣- **تطلب** من المجلس أن يرصد تطور هيكل الخطوط الجوية الدولية الجديدة التي تستخدم الطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي كأولوية وأن يصدر باسهاب توصيات تتعلق بتشغيل وتطوير هذا الهيكل عند الضرورة.

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

فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

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

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

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

الاجراء المتصل بهذا القرار

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

القرار ٣٥-١٨: بيان موحد لسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

القرار ٣٣-١٣: استخدام الطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي

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 اللاتي أظهرن روحا ليس لها مثيل في التعاون الدولي في أداء هذه المهمة الأكثر تعقيدا.

فان الجمعية العمومية:

١- تقرر أن تعطي المنظمة أولوية عالية لدعم ومساعدة عمليات تنفيذ المخططات الإقليمية وفقا 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 الامكان 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 الى الدول المتعاقدة في تخطيط واعداد 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 للايكواو 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 الى أقصى حد ممكن في تنفيذ هذه المهام، بالإضافة الى المهام المذكورة في الفقرتين الفرعيتين (د) و (هـ) أعلاه، والمهام النابعة عن الطلبات المستلمة وفقا للفقرة (ح) أدناه.

(ز) ينبغي للمجلس أن يكفل التنسيق بعناية لجميع أنشطة المنظمة التي يمكن أن تسهم في تنفيذ المخططات الإقليمية، لا سيما التنسيق على المستوى الإقليمي.

الملاحق والإجراءات لخدمات

الملاحة الجوية والأدلة

القرار ٣٥-١٤، المرفق (أ): صياغة القواعد والتوصيات وإجراءات خدمات الملاحة الجوية

القرار ٣٥-١٤، المرفق (د): تنفيذ قواعد وتوصيات وإجراءات خدمات الملاحة الجوية

القرار ٣٥-١٤، المرفق (هـ): الأدلة الفنية والكتب الدورية الصادرة عن المنظمة

الخطط الإقليمية

القرار ٢٢-١٩: المساعدة والمشورة في تنفيذ المخططات الإقليمية

القرار ٣٥-١٤، المرفق (ك): صياغة الخطط الإقليمية والإجراءات الإقليمية الإضافية

القرار ٣٥-١٤، المرفق (م): تنفيذ الخطط الإقليمية

القرار ٢٧-١١: الإزدحام في المطارات وفي الفضاء الجوي

تنفيذ الخطط الإقليمية

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، وفقا للقرار ١٥-٢، ووافقت على الحاجة الى توحيدها في قرار واحد يشير الى السياسات الثابتة للايكواو في هذا الشأن، وأن الأجزاء المذكورة أعلاه من القرارات الأصلية ينبغي الغاؤها تحقيقا لهذا الغرض.

١- أن يعيد النظر في برنامج عمل المنظمة في مجال الملاحه الجوية على وجه السرعة وأن يحدد أولويات بنود برنامج العمل والأهداف والجدول الزمني المقدره لاستكمال البنود حسب مقتضى الحال، مع مراعاة خاصة للبنود المتعلقة بالسلامة، وأخذاً في الاعتبار الوثائق التي قدمت أثناء الدورة الرابعة والعشرين للجمعية العمومية، مع انتباه للموارد المحدودة المتاحة للإيكو وللدول.

٢- أن يقدم برنامج عمل المنظمة الى الدورات العادية القادمة للجمعية العمومية على نحو تحدد فيه الأولويات والأهداف والجدول الزمني للبنود الواردة في برنامج العمل، ويضم الوصف التفصيلي للميزانية البرنامجية وبرنامج العمل الفني للمنظمة في مجال الملاحه الجوية.

البرامج الخاصة

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

القرار ٣٣-١٦: خطة الإيكو العالمية للسلامة الجوية

ان الجمعية العمومية:

ان تؤكد مجدداً أن الهدف الأساسي للمنظمة لا يزال هو تحسين سلامة الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم.

وإدراكاً منها بأن المعدل العالمي للحوادث المميتة في عمليات النقل الجوي ظل راکداً عند مستوى منخفض لعدد من السنوات.

وإن تلاحظ أن الزيادة المتوقعة في حجم الطيران المدني الدولي ستؤدي الى عدد متزايد من حوادث الطائرات ما لم يخفف معدل الحوادث.

وإدراكاً منها بأن وعي الجمهور لسلامة الطيران يقوم الى درجة كبيرة على عدد حوادث الطائرات لا على معدل وقوعها.

وإدراكاً منها بأن التقليل من معدل الحوادث سوف يتطلب قيام جميع المشاركين في صناعة الطيران، ومنهم الإيكو والدول ومنتجو الطائرات ومشغلو الطائرات، باتباع نهج جديدة، ولا سيما النهج التي تتسم بروح المبادرة والنهج المعتمدة على تحليل المخاطر.

وإدراكاً منها بأن العامل البشري في نظام الطيران له أهمية كبرى في المبادرات الرامية الى منع وقوع الحوادث ومبادرات سلامة الطيران.

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 الإيكو بذلك، كما ينبغي أن تطلب المساعدة من الإيكو بالنسبة للعقود التي يمكن أن تتحول الى نقائص جسيمة اذا لم تتفد.

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 لاتمام تنفيذ أي من التجهيزات والخدمات المحددة التي يقرر المجلس أنها تشكل في حالة عدم تنفيذها نقائص جسيمة في شبكة الملاحه الجوية العالمية.

٢- تعلن أن هذا القرار يلغي القرار ١٦-٩ ويحل محله.

القرار ٣٥-١٤، المرفق (د): تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحه الجوية

القرار ٣٥-١٤، المرفق (م): تنفيذ الخطط الإقليمية

القرار ٣٥-١٤، المرفق (ش): موظفو الأمانة العامة الفنيون في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية

القرار ٣٥-١٨: بيان موحد لسياسات الإيكو المستمرة في مجال النقل الجوي

برنامج العمل في مجال الملاحه الجوية

القرار ٢٤-٨: إعادة فحص برنامج العمل في مجال الملاحه الجوية

حيث أن برنامج عمل الإيكو يجب أن يركز جهود المنظمة على حل المشاكل التي لها أكبر الأثر في تطور الطيران المدني وفي سلامة وانتظام عملياته.

وحيث أنه من واجب الإيكو أن تستخدم الموارد المحدودة المتاحة لها وللدول أفضل استخدام .

فان الجمعية العمومية تكلف المجلس:

* الفقرة الثانية من منطوق القرار حل محلها فقرة جديدة نتيجة لاعتماد القرار ٢٧-٦.

١٠- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على النظر في قوانينها وتنظيماتها وسياساتها، وعلى تغييرها عند الاقتضاء، من أجل تحقيق التوازن السليم بين مختلف عناصر الجهود الرامية الى منع وقوع الحوادث (مثل جهود التنظيم والانفاذ والتدريب، والحوافز الرامية الى تشجيع الإبلاغ الطوعي) وتشجيع زيادة الإبلاغ الطوعي عن الأحداث التي قد تؤثر على السلامة الجوية، و**تكلف** الأيكاو بوضع السياسات والتوجيهات الملائمة في هذا الشأن.

١١- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على التأكد من أن مشغلي الطائرات، ومقدمي خدمات ومعدات الملاحة الجوية، ومؤسسات الصيانة، لديهم جميعا الاجراءات والسياسات اللازمة للإبلاغ الطوعي عن الأحداث التي قد تؤثر على سلامة الطيران.

١٢- **تطلب** من المجلس انشاء برنامج لتشجيع الدول على تنفيذ النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية واجراءات الاقتراب بالتوجيه الرأسي بالاستعانة بالنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية أو معدات قياس المسافات DME/DME وفقا لأحكام الأيكاو.

١٣- **تشجع** الدول على تشكيل مجموعات اقليمية تعني بسلامة الطيران.

١٤- **تشجع** الدول على تأييد انشاء مجموعات خبراء استشارية دولية، أو أي مبادرات أخرى، حيثما يكون ذلك ملائما، تعني بسلامة الطيران والمساعدة على ما يلي:

(أ) تجميع جهود وخبرات وموارد الأطراف المهتمة من البلدان والمنظمات الدولية والاقليمية ومنتجي الطائرات ومشغلي الطائرات والمؤسسات المالية ومؤسسات التمويل الأخرى والايكاو.

(ب) دراسة مسائل سلامة الطيران في مجموعة فرعية من الدول الأعضاء.

(ج) صياغة اطار لادارة سلامة الطيران المدني وتقديم توصيات لتحسين السلامة وتقديم المساعدة.

١٥- **تكلف** الأمين العام بتوزيع وثيقة "الخطة العالمية للسلامة الجوية" بصفة منتظمة عن طريق كتب المنظمة وعلى موقع الأيكاو على شبكة الانترنت.

١٦- **تكلف** الأيكاو بأن تقدم تقريرا عن الخطة العالمية لسلامة الطيران الى الدورات المقبلة للجمعية العمومية.

وان تلاحظ بقلق أن حوادث ارتطام الطائرات بالأرض وهي تحت السيطرة وحوادث الطائرات أثناء الاقتراب والهبوط لا تزال تعد من الحوادث الرئيسية التي تقع لرحلات شركات الطيران.

١- **تؤكد** على ضرورة خفض معدل الحوادث المميتة في عمليات النقل الجوي.

٢- **تحث** الدول المتعاقدة على اقرار أهداف الخطة العالمية لسلامة الطيران من أجل خفض عدد حوادث الطائرات ومعدل وقوع الحوادث في العالم.

٣- **تحث** الدول المتعاقدة على تطبيق الارادة السياسية من أجل اتخاذ الاجراءات التصحيحية المحددة بموجب عمليات تدقيق مراقبة السلامة الجوية، وسد الثغرات المكتشفة في اجراءات التخطيط الاقليمية وما يتصل بها من أنشطة، ونشر اللوائح الضرورية لتنفيذ نظم السلامة الجوية التي أنشئت في اطار الخطة العالمية للسلامة الجوية.

٤- **تكرر** الحاجة الى تنفيذ برنامج الأيكاو لمنع حوادث ارتطام الطائرات بالأرض وهي تحت السيطرة وبرنامج الأيكاو لتخفيض حوادث الطائرات أثناء الاقتراب والهبوط.

٥- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على تقديم الدعم اللازم لمختلف عناصر خطة الأيكاو العالمية لسلامة الطيران.

٦- **تؤيد** مفهوم تركيز أنشطة الأيكاو في مجال سلامة الطيران على مبادرات سلامة الطيران، سواء المقررة أو الجاري تنفيذها، لأنها تخفض معدل الحوادث بما يحقق أفضل عائد لسلامة الطيران.

٧- **تطلب** من المجلس والأمين العام أن تضمن التمويل الكامل من ميزانية الأيكاو لجميع البنود المتعلقة بسلامة الطيران والمدرجة في اطار الخطة العالمية لسلامة الطيران، بما في ذلك المهام المتعلقة بالسلامة التي تباشرها المكاتب الاقليمية.

٨- **تكلف** المجلس والأمين العام بالمشاركة في الجهود التي تبذلها الدول لتحسين النظم القائمة لقواعد بيانات سلامة الطيران وتحسين تبادل المعلومات المتعلقة بسلامة الطيران، والمشاركة في الأنشطة الرامية الى انشاء شبكة شاملة لتحليل البيانات ونشر المعلومات، مع مراعاة الحاجة الى توفير الحماية الكافية للمعلومات السرية ولمصادرهما.

٩- **تشجع** على ابلاغ المعلومات المتصلة بسلامة الطيران بلا مقابل للمنتفعين في قطاع الطيران، بما في ذلك المعلومات التي تبلغها الدول عن الحوادث والوقائع الى نظام الأيكاو للتبليغ عن الحوادث والوقائع (نظام ADREP).

وإذ تعتبر من الضروري تحقيق التوازن بين الحاجة الى حماية معلومات السلامة والحاجة الى اقامة العدل على النحو الملائم.

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

وإذ تلاحظ أن القوانين الدولية الحالية، بالإضافة الى القوانين والقواعد الوطنية في كثير من الدول، لم تعالج بشكل كاف طريقة حماية معلومات السلامة من الاستخدام غير المناسب.

١- تكلف المجلس باعداد الارشادات القانونية المناسبة التي تساعد الدول على سن القوانين والقواعد الوطنية لتوفير حماية ملائمة للمعلومات المستمدة من جميع نظم جمع وتجهيز بيانات السلامة، مع السماح باقامة العدل على النحو الملائم في الدولة.

٢- تحث كل الدول المتعاقدة على أن تفحص تشريعها الحالي وأن تعطل حسب الضرورة أو تسن القوانين والقواعد لتوفير الحماية الملائمة للمعلومات المستمدة من جميع نظم جمع وتجهيز بيانات السلامة، وذلك بالاستناد بقدر الامكان الى الارشادات القانونية الصادرة عن الايكاو.

٣- تكلف المجلس بأن يقدم الى الدورة المقبلة العادية للجمعية العمومية تقريراً مرحلياً عن هذه المسألة.

القرار ٢٢-١١: المساعدة الدولية في اعادة تشغيل المطارات الدولية وتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية ذات الصلة بها

القرار ٢٩-٣: التوافق العالمي للقواعد

القرار ٣٥-٥: بيان موحد بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة

القرار ٣٥-١٥: بيان موحد بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة لوضع نظم الاتصالات والملاحه والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية

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

القرار ٣٥-١٦: مراعاة تطور مواصفات أجهزة تسجيل بيانات الطيران

ان الجمعية العمومية:

إذ تعتبر أن الهدف الأساسي للمنظمة يتمثل في ضمان سلامة الطيران المدني الدولي في العالم بأسره.

وإذ تعتبر أن وضع القواعد يسهم في تحقيق هذا الهدف.

وإذ تسلم بأهمية مسجلات بيانات الطيران.

وإذ تسلم بضرورة اعداد مواصفات لتلك النظم.

١- تكلف المجلس بأن يستأنف بأسرع وقت ممكن عمله بشأن مسجلات الطيران مستعينا بالوسائل المناسبة، وبأن يعطي أولوية للمشاكل الناجمة عن البحث عن المسجلات واستنقاذها وعن تقادمها، وعن عدم كفاية عدد البارامترات المسجلة، وللحاجة الى التسجيل بالصورة في مقصورة القيادة.

٢- تطلب الى المجلس أن يقدم الى الدورة القادمة للجمعية العمومية تقريراً عن تنفيذ هذا القرار.

القرار ٣٥-١٧: حماية معلومات السلامة الجوية لنظم تحصيل ومعالجة البيانات بغية تحسين سلامة الطيران

ان الجمعية العمومية،

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

وإذ تسلم بأهمية التبادل الحر لمعلومات السلامة بين أصحاب المصلحة في نظام الطيران.

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

وإذ يساورها القلق ازاء الاتجاه نحو استعمال معلومات السلامة بفرض الجزاءات واناذ القوانين وقبول هذه المعلومات كأدلة في الاجراءات القضائية.

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

القرار ٣٣-١٣: استخدام الطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي

القرار ٢٣-١٤: تطبيق تخطيط النظم على استحداث أنواع جديدة من الطائرات

لما كان استحداث أنواع جديدة من الطائرات قد ينطوي على آثار هائلة بالنسبة لتقرير المقترضات 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 المقترضات في ظل ظروف سيئة نظرا لعدم توافر الوقت الكافي لتخطيط استثماراتها في التجهيزات والخدمات أو في انشائها 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 الا من خلال الاشتراك المنسق في هذه العملية من جانب صانعي تلك الطائرات، والمستثمرين الذين يستعملوها في عملياتهم، ومستثمري المطارات، والدول بصفتها المزودة كمقدمة للبنية الأساسية الخاصة بالطيران وكممثلة للصالح العام.

ولما كان من الضروري، تحقيقا لهذا الهدف، أن تشارك 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.

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

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

القرار ٣٥-١٣: استخدام أساليب غير كيميائية لتطهير مقصورة الركاب ومقصورة القيادة في طائرات الرحلات الدولية

القرار ٢٩-١٣: تحسين الاشراف على السلامة

القرار ٣٢-١١: انشاء برنامج عالمي للايكافو للتدقيق في مراقبة السلامة الجوية

القرار ٣٥-٦: الانتقال الى نهج تجميحي شامل لعمليات التدقيق ضمن برنامج الايكافو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة

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

القرار ٣٥-٧: وضع استراتيجية موحدة لسد ثغرات السلامة الجوية

القرار ٣٥-٨: التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران

القرار ٣٥-١٨: بيان موحد لسياسات الايكافو المستمرة في مجال النقل الجوي

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

القرار ٣٥-١٤، المرفق (ط): تنسيق أنشطة البحث والتطوير والتجارب والعروض الابضاحية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ ادارة الحركة الجوية وخدمات المطارات

القرار ٣٥-١٤، المرفق (ي): تنسيق الأجهزة الملاحية والأجهزة الملاحية الفرعية

فان الجمعية العمومية:

فان الجمعية العمومية:

١- **تعلن أنه** من الضروري، من أجل تحقيق المنفعة الكاملة الناتجة عن استحداث أنواع جديدة من الطائرات، أن يتوصل صانعو ومستثمرو هذه الطائرات، ومستثمرو المطارات، والدول بصفتها مسؤولة عن تقديم البنية الأساسية للطيران وممثلة للصالح العام، الى تنفيذ التخطيط المنسق في عملية استحداث هذه الطائرات الى أبعد حد ممكن.

٢- **تكلف** المجلس بأن يعزز التطبيق المستمر لعملية تخطيط النظم على استحداث أنواع جديدة من الطائرات.

٣- **تحث** الدول المتعاقدة على تقديم التعاون الضروري في تطبيق عملية تخطيط النظم على استحداث أنواع جديدة من الطائرات.

٤- **تعلن أن** هذا القرار يلغي القرار ١٦-٥ ويحل محله.

القرار ٣٣-١١: قواعد عالمية لتصميم الطائرات

القرار ٢٧-١١: الازدحام في المطارات وفي الفضاء الجوي

لما كان النمو السريع في حركة النقل الجوي يلقي أعباء كبيرة على المطارات ونظم الملاحة الجوية ويتسبب في مشاكل ازدحام خطيرة في بعض مناطق العالم.

ولما كانت هناك مبادرات مطروحة للتخفيف من حدة أخطر العواقب الناجمة عن الاختلالات بين الطلب على حركة النقل الجوي وسعة هذه الحركة في الأجلين القصير والمتوسط.

ولما كانت فوائد التخطيط الاقليمي قد اتضحت بالفعل.

وان تلاحظ القرار ٢٧-١٠، المرفق (ع) بشأن تنسيق حركة النقل المدني والعسكري والاستخدام المشترك للفضاء الجوي.

وان تدرك أن الأمر سوف يستدعي اجراءات أخرى، من بينها اجراءات طويلة الأجل، لزيادة سعة المطارات ونظم الملاحة الجوية لزيادة فعاليتها في استيعاب حركة النقل الجوي في المستقبل.

وان تلاحظ عزم المجلس على ادراج مهام تتعلق بسعة المطارات والفضاء الجوي وبازدحامهما في برنامج عمل المنظمة في مجال الملاحة الجوية والنقل الجوي.

١- **تحث** الدول على اتخاذ الاجراءات التي تعود بأثر مفيدة على سعة المطارات والفضاء الجوي، بالتشاور مع مستخدمي المطارات ومستثمريها ودون المساس بالسلامة.

٢- **تدعو** الدول الى ادراك 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 اجراءات لمعالجة تلك المشاكل.

٤- **تدعو** الدول الى النظر في امكان 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 اعداد القواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحة الجوية، من أن تأثيرها على سعة المطارات والفضاءات الجوية قد أخذ في الاعتبار بالقدر الواجب.

(ب) بالاهتمام، لدى استعراض نشاط المنظمة في مجال الملاحة الجوية والنقل الجوي والمتعلق بالازدحام في الفضاء الجوي، بالاضافة الى التخطيط العالمي، بتقويض العمل على أساس جغرافي و/أو موضوعي، وبالعامل على تأمين التنسيق الفعال تجنبًا لازدواج الأنشطة مع منظمات دولية أخرى، وبزيادة التركيز على المسؤوليات الاقليمية في العمل على انجاز حلول سريعة وملائمة للمشاكل الاقليمية.

القرار ٣٥-١٨: بيان موحد لسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

صلاحية الطائرات للطيران وتشغيل الطائرات

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

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 الى أخرى لممارسة وظائف معينة، لا يمكن الاعتداد بها الا 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 ما زالت بدون حل الى حين سريان مفعول التعديل الذي أدخل على الاتفاقية (المادة ٨٣ مكرر).

فان الجمعية العمومية:

١- **تشثي** على المجلس للاجراءات 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 احالته للجنة فرعية خاصة منبثقة عن اللجنة القانونية لدراسة هذا النص من ناحية أخرى.

٢- **تعلمن** أن مسألة تأجير واستئجار وتبادل الطائرات ما زالت تثير مشاكل مختلفة تحتاج الى حل.

٣- **تحث** على أن تقوم دولة التسجيل، في الحالات التي ينيسر فيها عقد الترتيبات الخاصة بتأجير واستئجار وتبادل الطائرات - ولا سيما الطائرات بدون طاقم - بتفويض وظائفها بموجب أحكام الملحق ٦ لاتفاقية الطيران المدني الدولي الى دول المستثمر، وذلك الى الحد الذي تراه ضروريا.

٤- **تحث** دولة المستثمر، في تلك الحالات، على تعديل نظمها الوطنية، اذا لزم الأمر، بما يخولها قبول ذلك التفويض للوظائف وبما يلزم المستثمر بالوفاء بالالتزامات المنصوص عليها في الملحق ٦.

القرار ٣٥-١٤، المرفق (ز): شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الكفاءة واجازات أطقم قيادة الطائرات

القرار ٢٣-١٣: تأجير واستئجار وتبادل الطائرات في العمليات الدولية

لما كانت المصلحة العامة للطيران المدني الدولي تقتضي تسهيل الترتيبات الخاصة بتأجير واستئجار وتبادل الطائرات، وخصوصا الطائرات بدون طاقم.

ولما كانت الأحكام الدولية السارية لا تحتوي على أي عائق مطلق لتنفيذ هذه الترتيبات.

ولما كان الملحق السادس لاتفاقية الطيران المدني الدولي لا يمنع دولة التسجيل من تفويض السلطة الى 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 الى حين سريان مفعول التعديل الذي أدخل على الاتفاقية (المادة ٨٣ مكرر).

(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) اجراء 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- ان فحص الأفراد للتحقق من خلوهم من أية خلة أو حالة يجب أن يستند الى الاعتبارات الطبية فحسب.

٤- ابلاغ الدول المتعاقدة بأن مجرد وجود خلة الكريات المنجلية لدى أحد المتقدمين يجب ألا يكون سببا لابعاده عن القيام بواجبات الطيران في الطيران المدني، الا اذا كان هناك دليل طبي ايجابي يشير الى خلاف ذلك.

القرار ٢٩-١٦: دور الايكاو في منع اساءة استعمال العقاقير في مكان العمل

لما كان القرار ٢٧-١٢ الصادر عن الجمعية العمومية قد حث المجلس على وضع تدابير ملموسة، مع اعطاء هذا الامر درجة عالية من الاولوية، لمنع وازالة اساءة استعمال العقاقير بين أعضاء الطواقم، ومراقبي الحركة الجوية، والميكانيكيين وغيرهم من العاملين في الطيران المدني الدولي، وطلب الى المجلس، بعد اجراء مزيد من الدراسة، أن يقترح تدابير محددة بشأن المشاكل المتعلقة بالعقاقير في الطيران المدني الدولي.

ولما كان من المحتمل لاساءة استعمال العقاقير من جانب العاملين في الطيران المدني أن يؤثر تأثيرا خطيرا على سلامة الطيران.

ولما كانت الايكاو قد بدأت في اتخاذ اجراءات ملموسة لوضع تدابير تكفل خلو أماكن العمل الخاصة بالطيران المدني من اساءة استعمال العقاقير، وذلك بتعجيل اعداد مواد ارشادية اضافية مع التأكيد على البرامج التثقيفية المتعلقة بمنع اساءة استعمال العقاقير.

ولما كانت لجنة الملاحه الجوية قد طلبت الى الأمانة العامة أن تعجل اعداد مواد ارشادية اضافية.

٥- **تدعو** كل الدول المتعاقدة التي تحظر قوانينها تأجير واستئجار وتبادل الطائرات الى اعادة النظر في تلك القوانين بهدف ازالة تلك الموانع وتوسيع سلطاتها بما يمكنها على نحو أفضل من ممارسة الوظائف والواجبات الجديدة التي تقع على عاتقها بصفتها دولة المستثمر.

٦- **تعلمن** أن هذا القرار يلغي القرارات ١٨-١٦ و ٢١-٢٢ و ٢٢-٢٢ و ٢٨-٢٢ ويحل محلها.

القرار ٣٥-٥: بيان موحد بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة

اجازة وتدريب العاملين

القرار ١٦-٧: التدريب الفني على الطيران

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 جزءا لا يتجزأ من المسؤولية الكلية للدول المتعاقدة والايكاو في مجال سلامة الطيران.

ولما كانت عدة آلاف من حاملي جينات الكريات المنجلية تمارس الطيران سنويا ولا تزال تمارسه على متن الطائرات مكيفة الضغط وغير مكيفة الضغط على السواء، وذلك على مختلف ارتفاعات الطيران العادية وفي جميع الأحوال الجوية.

ولما كانت بعض شركات الطيران الدولية قد أعادت النظر بالفعل في موقفها السابق وتقوم بتوظيف المصابين بخلة الكريات المنجلية في أداء واجبات طواقم مقصورة الركاب.

فان الجمعية العمومية تقر الآتي:

١- حث الدول المتعاقدة على انشاء تسهيلات - ان لم تكن قد فعلت ذلك بالفعل - للأغراض الآتية:

(أ) تقديم المشورة لسلطة الطيران الوطنية بشأن جميع أمور طب الطيران المتعلقة باجازة العاملين.

العقل من قبل الموظفين في وظائف مرتبطة بالسلامة في قطاع الطيران.

وبما أنه لا تزال توجد حاجة للتوصل الى سياسة توازن التنفيذ من قبل السلطات الوطنية المعنية باصدار الأنظمة المتعلقة بمنع اساءة 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 الى قيام الايكاو بالتصدي بفاعلية لتلك التحديات.

فان الجمعية العمومية:

١- **تكلف** المجلس باستعراض الارشادات الحالية لادخال تحسينات عليها ترمي الى مساعدة الدول على اعداد برامج متوائمة لمنع الاستعمال وبرامج للفحص.

٢- **تكلف** المجلس بدراسة المسائل واعداد الأحكام اللازمة لاصدارها عن الايكاو لتحقيقي التوافق بين برامج الدول المتعاقدة للفحص الخاص بالمواد المؤثرة في العقل والتطبيق من قبل الدول المتعاقدة على اساءة 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 ٣٢-١٦: اتقان اللغة الانجليزية لأغراض الاتصال بالهاتف اللاسلكي

لما كانت التحقيقات في حوادث كبرى وقعت مؤخرا قد دلت على أن عدم اتقان طواقم الطائرات ومراقبي الحركة الجوية للغة الانجليزية أو فهمهم لها يعتبر عاملا من عوامل وقوع الحوادث.

ولما كان من الضروري، منعا لوقوع تلك الحوادث، أن تضع الايكاو السبل والوسائل التي تجعل كل الدول المتعاقدة تتخذ الخطوات التي تكفل أن الأفراد المكلفين بمراقبة الحركة الجوية وطواقم الطائرات العاملين في الرحلات الجوية المشغلة في المجالات الجوية التي يلزم فيها استخدام اللغة الانجليزية يجيدون هذه اللغة في تشغيلهم وفهمهم لاتصالات الهاتف اللاسلكي.

ولما كان من الواجب على مجتمع الطيران المدني الدولي أن يتأكد من أن العاملين في مجال الطيران المدني هم على دراية بالأخطار التي تشكلها اساءة استعمال العقاقير.

فان الجمعية العمومية:

١- **تعلمن** عن تأييدها القوي لجعل وابقاء أماكن العمل في مجال الطيران المدني خالية من اساءة استعمال العقاقير، وتشجع الجهود التعاونية التي تبذل في مجتمع الطيران المدني الدولي لتتقيف العاملين بشأن أخطار اساءة 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 اساءة 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 اعداد ونشر مواد ارشادية تحتوي على تدابير يمكن للدول المتعاقدة أن تطبقها، ولتعد 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 اساءة استعمال العقاقير.

٣- **تطلب** الى المجلس أن يواصل جهوده لرصد:

(أ) وجود وتزايد التهديد الذي تشكله اساءة استعمال العقاقير على سلامة الطيران المدني الدولي.

(ب) جهود الدول المتعاقدة في تنفيذ التدابير الوقائية.

٤- **وتطلب** الى المجلس أن يقدم تقريرا عن تنفيذ هذا القرار الى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية.

القرار ٣٣-١٢: موازنة برامج الفحص الخاصة بالمخدرات والكحول

لما كانت الايكاو تؤدي وظائفها بكفاءة وفعالية على مر ٥٠ عاما وفقا 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

فان الجمعية العمومية:

التسهيلات والخدمات الأرضية

والعاملون الأرضيون

القرار ٣٥-١٤، المرفق (ن): تعيين حدود المجالات الجوية لخدمات الحركة الجوية

القرار ٣٥-١٤، المرفق (س): توفير خدمات البحث والابقاد

القرار ٣٥-١٤، المرفق (ع): التنسيق بين الحركة الجوية المدنية والحركة الجوية العسكرية

القرار ٣٥-١٤، المرفق (ف): توفير المطارات الملاحة

القرار ٣٥-١٤، المرفق (ص): اختبار مساعدات الملاحة اللاسلكية على الأرض ومن الجو

القرار ٣٥-١٤، المرفق (ق): شروط ملاحة لتوظيف العاملين الأرضيين في الطيران

القرار ٢٧-١١: الازدحام في المطارات وفي الفضاء الجوي

القرار ٣٢-١٦: اتقان اللغة الانجليزية لأغراض الاتصال بالهاتف اللاسلكي

الاجراءات الفنية ضد أفعال

التدخل غير المشروع

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

القرار ٣٥-٩: بيان موحد بسياسات الايكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع

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

تحت المجلس على أن يكلف لجنة الملاحة الجوية ببحث هذه المسألة مع اعطائها أولوية عالية، وانجاز مهمة تعزيز الأحكام ذات الصلة بها في الملحق الأول والملحق العاشر، بهدف إلزام الدول المتعاقدة باتخاذ الخطوات التي تكفل أن الأفراد المكلفين بمراقبة الحركة الجوية وطواقم الطائرات العاملين في الرحلات الجوية المشغلة في المجالات الجوية التي يلزم فيها استخدام اللغة الانجليزية يجيدون هذه اللغة في تشغيلهم وفهمهم لاتصالات الهاتف اللاسلكي.

القرار ٣٥-١٤، المرفق (ز): شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الكفاءة واجازات طواقم قيادة الطائرات

القرار ٣٥-١٤، المرفق (ح): التدريب على الطيران

التحقيق في حوادث الطائرات

القرار ٣٥-١٤، المرفق (ت): التعاون بين الدول المتعاقدة على التحقيق في بعض حوادث الطائرات

القرار ٣٥-١٤، المرفق (ث): العلاقة بين السلامة الجوية والعوامل البشرية

القرار ٣١-١٠: تحسين سبل تفادي الحوادث في الطيران المدني

القرار ٣٣-١٧: عدم افشاء بعض سجلات الحوادث والوقائع

وحدات القياس

القرار ٣٥-١٤، المرفق (و): وحدات القياس

الباب الثالث – النقل الجوي

سياسات النقل الجوي المستمرة

فان الجمعية العمومية:

القرار ٣٥-١٨ : بيان موحد بسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

مقدمة

لما كانت اتفاقية شيكاغو قد حددت المبادئ الأساسية التي يجب على الحكومات اتباعها لتطوير خطوط النقل الجوي الدولي على نحو منظم ومتناسق، وكان أحد أغراض الايكاو لذلك هو دعم المبادئ والترتيبات الرامية الى انشاء خطوط للنقل الجوي الدولي على أساس تكافؤ الفرص وتشغيلها على أساس سليم واقتصادي مع الاحترام المتبادل لحقوق الدول ومراعاة الصالح العام.

ولما كان النقل الجوي عاملا رئيسيا في تشجيع وتعزيز التنمية الاقتصادية المستمرة على المستوى الوطني بالإضافة الى المستوى الدولي.

ولما كان تدبير الموارد اللازمة لتطوير النقل الجوي يزداد صعوبة، وخاصة على البلدان النامية.

ولما كانت المنظمة تعد ارشادات ودراسات واحصاءات بشأن تطوير النقل الجوي في الدول المتعاقدة على نحو مستمر وينبغي أن تواظب على تحديث وتركيب وأهمية هذه المواد وتوزيعها على الدول المتعاقدة بأكثر الوسائل فعالية.

ولما كان من المقرر على الدول المتعاقدة أن توفر بيانات احصائية دقيقة وواقعية وغير ذلك من المعلومات الأخرى لكي يتسنى للمنظمة اعداد هذه الارشادات والدراسات والاحصاءات.

ولما كانت الارشادات الصادرة عن المنظمة تساعد الدول المتعاقدة على وضع السياسات والممارسات التي تسهل عولمة النقل الجوي الدولي وتحواله الى التشغيل التجاري وتحريره.

ولما كان من المهم للدول المتعاقدة أن تشارك في أعمال المنظمة في مجال النقل الجوي.

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

المرفق (أ) — التنظيم الاقتصادي

المرفق (ب) — الاحصاءات

المرفق (ج) — التنبؤ والتخطيط الاقتصادي

المرفق (د) — التسهيلات

المرفق (هـ) — فرض الضرائب

المرفق (و) — خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية

المرفق (ز) — اقتصاديات الناقلين الجويين

المرفق (ح) — البريد الجوي

٢- تحث الدول المتعاقدة على مراعاة هذه السياسات وتجديدها التي يعدها المجلس في الوثائق المذكورة في هذا البيان الموحد وتجديدها التي يعدها الأمين العام في أدلة وكتب دورية.

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

٤- تطلب الى المجلس اعطاء أهمية خاصة لمشكلة تمويل تنمية الموارد البشرية والفنية الضرورية لتحقيق أفضل اسهام ممكن للنقل الجوي في الرفاهية الاقتصادية والاجتماعية للبلدان النامية.

٥- تطلب الى المجلس أن يلتزم بأنسب الوسائل بشأن أي موضوع في مجال النقل الجوي مشورة خبراء يمثلون الدول المتعاقدة اذا رأى ذلك مفيدا لعمله، بما في ذلك انشاء فرق من

الدولية المنتظمة وتسهل على الدول المتعاقدة الأطراف فيه تحقيق هذا الهدف.

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

ولما كانت حالات التأخير بلا داع في تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران وعدم الالتزام بذلك التسجيل أمر غير مستصوب لدقة واكتمال المعلومات التنظيمية وهدف تعزيز الشفافية.

ولما كان تحديد أجور وأسعار النقل الجوي الدولي بطريقة عادلة ومعقولة لتنمية الخطوط الجوية بشكل مرض أمر ذا أهمية كبرى لاقتصاد الكثير من الدول.

وبما أنه ينبغي تجنب التعقيد غير الضروري في القواعد والشروط المتعلقة بأجور وأسعار النقل الجوي الدولي، وينبغي توحيدها كلما أمكن ذلك وحماية مصالح المنتفع حماية معقولة.

ولما كانت الحكومات تتحمل مسؤولية في مسائل الأجور والأسعار طبقا لتشريعاتها الوطنية والتزاماتها بموجب الاتفاقات الثنائية واتفاقات الخطوط الجوية الأخرى.

فان الجمعية العمومية:

١- **تؤكد** من جديد على الدور الأساسي للايكاو في اعداد الارشادات لسياسات تنظيم النقل الجوي الدولي وفي تسهيل التحرير في ظل الضمانات.

٢- **تحث** الدول المتعاقدة التي لم تنضم بعد الى اتفاقية عبور الخطوط الجوية الدولية على أن تبادر بسرعة الى النظر في الانضمام اليها.

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

٤- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تحيط المجلس علما تاما بالمشاكل المهمة الناشئة عن تطبيق الاتفاقات الثنائية وأي

الخبراء المؤهلين تقدم تقاريرها الى لجنة النقل الجوي أو الى مجموعات الدراسة التابعة للأمانة العامة، وأن تعمل هذه الفرق بالمراسلة أو بالاجتماعات.

٦- **تطلب** الى المجلس عقد مؤتمرات أو اجتماعات عالمية، يجوز لجميع الدول المتعاقدة أن تشارك فيها، بوصفها 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 يوجد احتمال اتخاذ اجراءات بناءة بصدها.

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

٨- **تطلب** الى المجلس أن يواظب على مراجعة هذا البيان الموحد لسياسات الايكاو في مجال النقل الجوي وأن يخطر الجمعية العمومية كلما دعت الحاجة الى ادخال تغييرات عليه.

٩- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٣-١٩.

المرفق (أ)

التنظيم الاقتصادي

القسم الأول — الاتفاقات والترتيبات

لما كانت الجمعية العمومية ترى أنه لا توجد حاليا فرصة للتوصل الى اتفاق متعدد الأطراف شامل ودولي، بالرغم من أن مبدأ تعدد الأطراف الى أقصى حد ممكن في الحقوق التجارية مازال يمثل واحدا من أهداف المنظمة.

ولما كانت الدول المتعاقدة تتوخى أهدافا وسياسات تنظيمية مختلفة ضمن اطار 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، وفي هذا الخصوص تعزز اتفاقية عبور الخطوط الجوية الدولية تشغيل الخطوط

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

وبما أن التشدد في تطبيق معيار ملكية الأغلبية والسيطرة الفعالة عند تفويض شركة الطيران بممارسة حقوق الطريق وغيرها من حقوق النقل الجوي يمكن أن يحرم دول نامية كثيرة من تكافؤ الفرص العادلة من تشغيل الخطوط الجوية الدولية والحصول منها على الفوائد المثلى.

ونظراً لأن تعيين الناقلين الجويين وترخيص دخول الأسواق يجب تحريرهما وفقاً للوتيرة التي تختارها كل دولة وفقاً لتقديرها، وذلك على نحو اطرادي ويتسم بالمرونة، مع ممارسة الرقابة التنظيمية الفعالة ولا سيما فيما يتعلق بالسلامة والأمن.

ونظراً إلى أن توسيع نطاق المعايير أو تطبيقها بمرونة فيما يخص تعيين وتفويض شركات الطيران يمكن أن يساعد على تهيئة بيئة تشغيلية ينمو فيها النقل الجوي الدولي ويزدهر بصورة مستقرة وتتسم بالكفاءة والاقتصاد، ويسهم في هدف مشاركة الدول في عملية التحرير.

ولما كان تحقيق أهداف التنمية بين تلك الدول يلقي التشجيع المتزايد من خلال الترتيبات التعاونية التي تنشئ تجمعات اقتصادية اقليمية وتسهل التعاون الوظيفي الذي يعبر عن التقارب والتماثل في المصالح القائمة بصورة خاصة بين الدول النامية التي تنتمي إلى حركات التكامل الاقتصادي الاقليمي.

وبما أن ممارسة شركة الطيران لحقوق الطريق وغيرها من حقوق النقل الجوي التي تتمتع بها كل دولة نامية تشارك في هذه المصالح، عندما تخضع ملكية الأغلبية والسيطرة الفعالة على هذه الشركة لدولة نامية أو أكثر أو رعاياها ممن لهم نفس المصالح المتماثلة، من شأنها أن تعزز مصالح الدول النامية المذكورة آنفاً.

فان الجمعية العمومية:

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

تطورات مستجدة أو متوقعة في هدف تحقيق مبدأ تعدد الأطراف في تبادل الحقوق التجارية.

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

٦- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل اجراء الدراسة المقارنة والتحليلية لسياسات الدول المتعاقدة وشركات الطيران ولأساليب عملها بخصوص الحقوق التجارية وأحكام اتفاقات الخطوط الجوية وأن يقوم بإخطار جميع الدول المتعاقدة بأي تطورات جديدة في التعاون الدولي على تبادل الحقوق التجارية، بما في ذلك الترتيبات الأكثر تحراً.

٧- **تطلب** إلى المجلس أن يواظب على استعراض آلية التعريفات الدولية والقواعد والشروط المتعلقة بالتعريفات الدولية.

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

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

١٠- **ترجو** من رئيس المجلس والأمين العام أن يشجعا على الانضمام العالمي إلى اتفاقية عبور الخطوط الجوية الدولية وتنفيذها، وأن يطلبوا من الدول المتعاقدة أن تبلغ الأمانة العامة بنواياها بالنسبة إلى الانضمام إلى هذه الاتفاقية.

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 محقة في هذا المجال وقد لا تكون متمشية مع المبادئ الأساسية لاتفاقية شيكاغو ومع تطور النقل الجوي الدولي بانتظام وانسجام.

على أوسع اختيار بين البدائل التي تفي باحتياجاتهم وتجنب استغلال هذه النظم بطريقة تؤدي الى ممارسات ضارة في توزيع منتجات الناقلين الجويين.

فان الجمعية العمومية:

١- تحث الدول المتعاقدة على ما يلي:

- (أ) اتباع قواعد تنظيم وتشغيل نظم الحجز الآلي الصادرة عن الايكاو بصيغتها المنقحة التي اعتمدها المجلس في ١٩٩٦/٦/٢٥.
- (ب) استخدام البندين النموذجيين اللذين اعتمدهما المجلس بنفس التاريخ، كلما كان ذلك ملائماً، لتعزيز هذه القواعد واستكمالها.
- (ج) التعاون على المستويات الثنائية والاقليمية والمشاركة بين الأقاليم بغية التقليل من الصعوبات المرتبطة بالبداية في استخدام نظم الحجز الآلي وبتشغيلها في شتى أنحاء العالم.

٢- **تطلب** من المجلس أن ينقح حسب الاقتضاء قواعد نظم الحجز الآلي الصادرة عن الايكاو.

القسم الرابع — تجارة الخدمات

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

فان الجمعية العمومية:

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

٢- **تسلم** بأن تلك الترتيبات ينبغي أن تبنى على الهدف العام المتمثل في الانتقال التدريجي والمطرد والمنظم والمضمون الى فتح الأسواق، وتحقيق مصالح جميع الدول المتعاقدة بتأمين مشاركتها الفعالة والمستمرة في النقل الجوي الدولي.

٣- **تؤكد من جديد** على الدور القيادي للايكاو في وضع الارشادات لسياسيات تنظيم النقل الجوي الدولي.

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

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

٤- **تحث** الدول المتعاقدة على التفكير في اتباع معايير بديلة لتعيين وتفويض شركات الخطوط الجوية، بما في ذلك اتباع معايير الايكاو، وعلى اعتماد نهج مرن وإيجابي تلبية لمتطلبات الدول الأخرى في جهودها الرامية الى التحرر من معياري الملكية والسيطرة فيما يخص الناقلين الجويين دونما اخلال بالسلامة والأمن.

٥- **تدعو** الدول المتعاقدة التي لديها خبرة في مختلف أشكال التشغيل المشترك للخطوط الجوية الدولية الى أن تقدم الى المجلس بصفة مستمرة معلومات كاملة بخصوص خبرتها حتى تجمع المنظمة جميع معلومات هذا المجال بالذات التي تفيد الدول المتعاقدة.

٦- **تطلب الى** المجلس أن يقدم، بناء على الطلب، كل مساعدة مجدية الى الدول المتعاقدة التي ترغب في الانضمام الى التجمعات الاقتصادية الاقليمية أو شبه الاقليمية لتشغيل الخطوط الجوية الدولية.

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

القسم الثالث — نظم الحجز الآلي

لما كانت هناك حاجة لتعريف المبادئ المنطبقة عالمياً على نظم الحجز الآلي والقائمة على الشفافية وسهولة الاطلاع وعدم التمييز لتحسين المنافسة بين شركات الطيران وفيما بين هذه النظم، بما يمكن المنتفعين بالنقل الجوي الدولي من الحصول

٦- **تطلب الى المجلس:**

(أ) أن يستمر في 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 في النقل الجوي الدولي، وابلغ الدول المتعاقدة بها.

(ج) تشجيع استمرار الاتصال والتعاون والتنسيق بصورة فعالة بين الايكاو ومنظمة التجارة العالمية وغيرها من المنظمات الحكومية الدولية والمنظمات غير الحكومية التي تعمل في مجال تجارة الخدمات.

القسم الخامس — وضع الارشادات السياسية

بالنظر الى مسؤوليات الحكومات عن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي والى التزاماتها الدولية في هذا الصدد.

وبما أن المنظمة عالجت مسائل تنظيمية كثيرة وجمعت التوصيات والمواد الارشادية الأخرى الناجمة عن ذلك.

فان الجمعية العمومية:

١- **تحث الدول المتعاقدة على أن تراعي المشورة التي تتضمنها الوثيقة Doc 9587 الصادرة بعنوان السياسات والمواد الارشادية عن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي عند الاضطلاع بمهامها التنظيمية.**

٢- **تطلب الى المجلس ن يسهر على تحديث الارشادات التي تتضمنها الوثيقة Doc 9587 وجعلها ملببة لاحتياجات الدول المتعاقدة.**

المرفق (ب)

الاحصاءات

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

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

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

(ب) أن تكفل ادراك ممثليها ادراكا تاما لأحكام اتفاقية شيكاغو، ولا سيما خصائص النقل الجوي الدولي وبنية التنظيمية واتفاقاته وترتيباته.

(ج) أن تراعي حقوقها والتزاماتها إزاء الدول الأعضاء في الايكاو غير الأعضاء في منظمة التجارة العالمية.

(د) أن تبحث بعناية في الآثار المترتبة على اقتراح ادراج أي خدمات أو أنشطة اضافية متعلقة بالنقل الجوي في الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات، أخذا بعين الاعتبار الخاص الارتباط الوثيق بين الجوانب الاقتصادية والبيئية وجوانب السلامة والأمن للنقل الجوي الدولي.

(هـ) أن تشجع على تحقيق الفهم التام لدور وصلاحياته الايكاو في وضع الارشادات لسياسات التنظيم الاقتصادي، بما في ذلك تحرير النقل الجوي الدولي، وأن تنظر في اتباع هذه الارشادات.

(و) أن تودع لدى الايكاو بمقتضى المادة (٨٣) من اتفاقية شيكاغو نسخا من أي اعفاءات وأي التزامات محددة تتعلق بالنقل الجوي الدولي عقدتها بموجب الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات.

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

(أ) الهياكل والترتيبات التنظيمية الخاصة للنقل الجوي الدولي والتحرير الاطرادي الذي يجري على المستوى الثنائي والاقليمي وشبه الاقليمي.

(ب) مسؤولية الايكاو الدستورية عن النقل الجوي الدولي، وخاصة مسؤوليتها عن سلامته وأمنه.

(ج) سياسة الايكاو وموادها الارشادية القائمة بخصوص التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي وعملها الدائب في هذا الميدان.

ولما كان من واجب المجلس في اطار 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 تتطلب تنبؤات محددة ودعم اقتصادي لأغراض تخطيط المطارات ونظم الملاحة الجوية والتخطيط البيئي.

فان الجمعية العمومية:

١- **تطلب الى** المجلس أن يقوم حسب الاقتضاء بإعداد وحفظ تنبؤات على الأجلين الطويل والمتوسط للاتجاهات والتطورات المستقبلية في الطيران المدني، سواء كانت هذه التنبؤات عامة أو محددة، على أن تشمل هذه التنبؤات البيانات الإقليمية والعالمية، وأن يتيحها للدول المتعاقدة.

٢- **تطلب الى** المجلس أن يعمل على وضع المنهجيات والاجراءات اللازمة لاعداد التنبؤات وتحليل التكاليف والمنافع أو مردودية التكاليف، واعداد دراسات الأعمال، بحيث تفي حسب الاقتضاء باحتياجات المجموعات الإقليمية لتخطيط الملاحة الجوية والنظم الأخرى أو أجهزة تخطيط البيئة التابعة للمنظمة.

٣- **تطلب الى** المجلس أن يضع الترتيبات اللازمة لجمع ووضع المعلومات عن أساليب التنبؤ الجارية للأغراض المحددة في الفقرتين ١ و ٢ أعلاه، وأن يوزعها على الدول المتعاقدة من أن لآخر لتكون بمثابة إرشادات لها في عمليات التنبؤ والتخطيط الاقتصادي التي تقوم بها.

المرفق (د)

التسهيلات

القسم الأول — اعداد أحكام التسهيلات

لما كان الملحق التاسع " التسهيلات" قد وضع كوسيلة لصياغة التزامات الدول المتعاقدة بموجب المواد (٢٢) و(٢٣) و(٢٤) من اتفاقية شيكاغو وتوحيد الاجراءات اللازمة للوفاء بالشروط القانونية المشار إليها في المواد (١٠) و(١٣) و(١٤) و(٢٩) و(٣٥).

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

ولما كان المجلس قد أعد أيضا شروطا لاحصاءات عمليات مؤسسات النقل الجوي الوطنية والمطارات الدولية وتجهيزات الطرق الدولية، طبقا للمادتين (٥٤) و (٥٥) من اتفاقية شيكاغو.

ولما كانت الايكاو قد أنشأت قاعدة بيانات احصائية متكاملة لتزويد الدول المتعاقدة وغيرها من المنتفعين بنظام مباشر يتسم بالكفاءة لاثبات صحة البيانات الاحصائية و تخزينها واسترجاعها.

ولما كان عدد من الدول المتعاقدة لم يقدم بعد الاحصاءات التي طلبها المجلس، أو لم يقدمها على نحو كامل.

ولما كان التعاون بين المنظمات الدولية التي تجمع احصاءات الطيران وتوزعها يخفف من عبء تقديم الاحصاءات.

فان الجمعية العمومية:

١- **تحت** الدول المتعاقدة على أن تيزل قصارى جهدها لتقديم الاحصاءات المطلوبة في حينها وبشكل الكتروني كلما أمكنها ذلك.

٢- **تطلب الى** المجلس أن يدعو خبراء الاحصاء والمحاسبة حسب الاقتضاء لبحث المشاكل الاحصائية التي تواجه الدول المتعاقدة والايكاو، تمهيدا لتلبية احتياجات المنظمة على نحو أكثر فاعلية، ولتحسين اتساق الاحصاءات ومدى اكتمال التقارير وسرعة تقديمها من جانب الدول المتعاقدة، وشكل ومحتوى التحليلات والمطبوعات، وسرعة توزيعها من جانب المنظمة.

٣- **تطلب الى** المجلس ما يلي:

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

(ب) أن يضع الترتيبات الملائمة لكي يقدم موظفو الأمانة العامة المساعدة الى الدول المتعاقدة بناء على طلبها لتحسين احصاءات الطيران المدني وتحسين عملية ابلاغ المنظمة بها.

المرفق (ج)

التنبؤ والتخطيط الاقتصادي

لما كانت الدول المتعاقدة تحتاج الى تنبؤات عالمية وإقليمية عن تطورات الطيران المدني الدولي في المستقبل، لمختلف الأغراض.

وممارساتها الوطنية وأحكام الطبعة الراهنة للملحق التاسع، وأن تبذل جهوداً خاصة لتعديل سياساتها لازالة تلك الاختلافات.

٣- تحث كل دولة متعاقدة على ابلاغ الايكاو بحالة تنفيذ أحكام الملحق التاسع في أراضيها وفقاً لأحكام المادة (٣٨) من الاتفاقية.

٤- **تطلب الى** المجلس أن يستعرض، حسب الاقتضاء أو مرة على الأقل كل ثلاث سنوات حالة تنفيذ أحكام الملحق التاسع، وأن يبرز تلك الجوانب التي تتطلب من الدول المتعاقدة جهوداً مركزة للتنفيذ.

القسم الثالث — التعاون الدولي على حماية أمن وسلامة جوازات السفر

بما أن جواز السفر هو الوثيقة الرسمية الأساسية التي تذل على هوية الشخص وجنسيته وتوفر ضماناً لدولة العبور أو المقصد بأن يوسع حامله أن يعود الى الدولة التي أصدرت جواز السفر.

وبما أن الثقة الدولية في أمن وسلامة جواز السفر لها أهمية فائقة في تشغيل نظام السفر الدولي.

وبما أن الجمعية العامة للأمم المتحدة طلبت الى الايكاو أن تنظر في سبل ووسائل تعزيز التعاون الدولي لمكافحة تهريب الأجانب، بينما شددت على أن هذه الجهود ينبغي ألا تقوض الحماية التي يوفرها القانون الدولي للاجئين.

وبما أن الجمعية العامة للأمم المتحدة والمجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة طلبا الى الدول الأعضاء وضع أو تحسين الاجراءات اللازمة لتيسير اكتشاف وثائق السفر المزورة، وأن تتعاون على الصعيدين الثنائي والمتعدد الأطراف لمنع استخدام الوثائق المزورة، وأن تتخذ التدابير التي تكفل المعاقبة على انتاج وتوزيع وثائق السفر المزورة واساءة استعمال الطيران التجاري الدولي.

ولما كان من المطلوب التعاون بين الدول على مستوى عال لمكافحة الغش في جوازات السفر، ولا سيما تزوير وتزييف جوازات السفر، واستخدام جوازات السفر المزورة أو المزيفة، واستخدام جوازات السفر الصالحة من جانب منتحلي الهويات، واساءة استعمال جوازات السفر الصحيحة من جانب حاملها المشروعين تمهيدا لارتكاب جريمة، واستخدام جوازات السفر المنتهية مدة صلاحيتها أو الملغاة، واستخدام جوازات السفر التي تم الحصول عليها بشكل غير مشروع.

ولما كانت مواصفات وثائق السفر المقروءة آلياً التي أعدها المنظمة قد أثبتت فعاليتها في استحداث نظم للاسراع بتخليص اجراءات الركاب وأفراد الطواقم الدوليين في المطارات وتعزيز برامج الأمن والهجرة.

ولما كان اعداد مجموعة من اللافتات القياسية لتسهيل استخدام مباني المطارات على المسافرين والمنتفعين الآخرين قد أثبتت فاعليته وفائدته.

فان الجمعية العمومية:

١- **تطلب الى** المجلس أن يسهر على تحديث الملحق التاسع بعنوان "التسهيلات" بحيث يفي بالمتطلبات المعاصرة للدول المتعاقدة فيما يتعلق بإدارة ضوابط الحدود.

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

٣- **تطلب الى** المجلس أن يسهر على تحديث المواصفات والارشادات الواردة في Doc 9303 الصادرة بعنوان وثائق السفر المقروءة آلياً، وذلك في ضوء التقدم التكنولوجي، وأن يواصل استكشاف الحلول التكنولوجية الرامية الى تحسين تخليص الاجراءات.

٤- **تطلب الى** المجلس أن يواظب تحديث الوثيقة Doc 9636 الصادرة بعنوان "الاشارات الدولية لارشاد الأشخاص في مباني المطارات والموانئ البحرية"، وذلك بإضافة البيانات الجديدة اليها وتأمين وفائها باحتياجات الدول المتعاقدة.

القسم الثاني — تنفيذ أحكام الملحق التاسع

لما كان تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع يهدف الى تحسين الاجراءات التي تتخذ في نقاط مراقبة الحدود لتسهيل مرور الطائرات والركاب وأمتعتهم والبضائع والبريد يعد ضروريا لكفاءة النقل الجوي.

فان الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تولي اهتماماً خاصاً للالتزامات الناشئة عن المواد (٢٢) و(٢٣) و(٢٤) من الاتفاقية، وأن تزيد من جهودها لتنفيذ قواعد وتوصيات الملحق التاسع.

٢- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تدرس بعناية مرة على الأقل كل سنة الاختلافات التي توجد لديها بين قواعدها

فان الجمعية العمومية:

(ب) المبادرة الى تنفيذ اجراءات المتابعة الضرورية.

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

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

٦- تحث الدول المتعاقدة على أن تشجع مشغلي الطائرات التابعين لها على أن يواصلوا التعاون على نحو مكثف مع حكوماتهم بشأن ما يلي:

(أ) تحديد مشاكل التسهيلات وحلها.

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

٧- تحث الدول المتعاقدة على أن تدعو المشغلين الجويين واتحاداتهم الى المشاركة الى أقصى حد ممكن في النظم الالكترونية لتبادل البيانات لتحقيق مستويات الكفاءة القصوى في خدمة الركاب والبضائع في المطارات الدولية.

٨- تحث الدول والمشغلين الجويين على أن يبذلوا بالتعاون مع المنظمات الدولية المهتمة كل الجهود الممكنة لتعجيل عمليات المناولة وتخليص اجراءات البضائع الجوية.

المرفق (هـ)**فرض الضرائب**

لما كان النقل الجوي الدولي يؤدي دورا رئيسيا في توسيع نطاق التجارة والسفر الدوليين، ولما كان فرض الضرائب على الطائرات والوقود والامدادات 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، وله تأثير اقتصادي وتنافسي ضار على عمليات النقل الجوي الدولي.

١- تحث الدول المتعاقدة على بذل جهود جدية ومخصصة للحفاظ على أمن وسلامة جوازات السفر الصادرة عنها، ولحماية هذه الجوازات من الغش، وعلى أن تساعد بعضها بعضا في هذه المسائل.

٢- **تطلب** الى المجلس أن يواصل الأعمال الجارية لتعزيز فعالية عمليات مكافحة الغش في جوازات السفر، بما في ذلك اعداد ما يلزم من القواعد والتوصيات الدولية والمواد الارشادية لمساعدة الدول المتعاقدة على الحفاظ على سلامة وأمن جوازات السفر ووثائق السفر الأخرى الصادرة عنها.

القسم الرابع — الاجراءات الوطنية والدولية والتعاون حول شؤون التسهيلات

لما كانت هناك حاجة لأن تضع الدول المتعاقدة اجراءات مستمرة لتحسين فعالية وكفاءة عمليات تخليص الاجراءات.

ولما كان انشاء لجان وطنية للتسهيلات وتشغيلها بفعالية يمثل وسيلة ناجحة لادخال التحسينات اللازمة.

ولما كان التعاون حول شؤون التسهيلات بين الدول المتعاقدة ومع مختلف الأطراف الوطنية والدولية التي تهتمها شؤون التسهيلات قد عاد بالنفع على جميع الجهات المعنية.

فان الجمعية العمومية:

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

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

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

(أ) المواظبة على استرعاء اهتمام جميع الهيئات الحكومية المختصة للحاجة الى ما يلي:

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

(٢) اعداد الحلول المناسبة للمشاكل اليومية في مجالات التسهيلات.

الوطنية أو السلطات المحلية، ولا تتفق هذه الإيرادات عموماً على الطيران المدني لا بكاملها ولا على أساس حساب التكاليف.

ولما كانت مسألة الجبايات المتعلقة بانبعثات محركات الطائرات قد عولجت على حدة في قرار الجمعية العمومية ٣٥-٥ "بيان موحد بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة".

ولما كانت المادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو تحدد أساس استخدام رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية والاعلان عنها.

ولما كانت الجمعية العمومية قد كلفت المجلس بصياغة توصيات لارشاد الدول المتعاقدة الى المبادئ التي يمكن لمقدمي خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية للطيران المدني الدولي أن يفرضوا على أساسها الرسوم لاسترداد تكاليف تقديمها وتحصيل إيرادات أخرى عن تلك الخدمات، والى الأساليب التي يمكن اتباعها لتحصيل تلك الإيرادات.

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

فان الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تكفل الاحترام التام للمادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو.

٢- **تحث** الدول المتعاقدة، عند استرداد تكاليف المطارات وخدمات الملاحة الجوية التي تقدمها أو تشارك في تقديمها للطيران المدني الدولي، على اتباع المبادئ الواردة في المادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو والواردة فضلاً عن ذلك في الوثيقة Doc 9082 الصادرة بعنوان سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية بغض النظر عن الهيئة التنظيمية التي تشغل المطارات وخدمات الملاحة الجوية.

٣- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تكفل استخدام رسوم خدمات المطارات والملاحة الجوية لمجرد تغطية التكاليف المرتبطة بتقديم التجهيزات والخدمات للطيران المدني.

٤- **تحث** الدول المتعاقدة على بذل قصارى جهدها وفقاً للمادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو لنشر أي رسوم تفرضها أو تسمح بفرضها الدولة المتعاقدة نظير استعمال التجهيزات الملاحية والمطارات من قبل طائرات أي دولة متعاقدة أخرى، وإبلاغ المنظمة بهذه الرسوم.

لما كانت سياسات الايكاو تميز من ناحية المفهوم بين الرسم والضريبة باعتبار أن "الرسم" هو جباية تهدف على وجه التحديد الى استرداد نفقات تقديم التسهيلات والخدمات للطيران المدني، بينما "الضريبة" هي جباية لتحصيل إيرادات للسلطات العامة الوطنية أو المحلية، وهي لا تستخدم عموماً لأغراض الطيران المدني سواء بشكل كلي أو على أساس استرداد التكاليف.

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

ولما كانت مسألة الجبايات المتعلقة بانبعثات محركات الطائرات قد عولجت في قرار الجمعية العمومية ٣٣-٥ "بيان موحد بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة".

ولما كانت القرارات والتوصيات الواردة في الوثيقة Doc 8632 الصادرة بعنوان سياسات الايكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي، تكمل المادة (٢٤) من اتفاقية شيكاغو وتستهدف الاقرار بالطابع الفريد للطيران المدني الدولي وبال الحاجة الى اعفاء بعض جوانب عمليات النقل الجوي الدولي من الضرائب.

فان الجمعية العمومية:

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

٢- **تطلب الى** المجلس أن يكفل تحديث الارشادات والمشورة الواردة في الوثيقة Doc 8632 وتأمين استجابتها لمتطلبات الدول المتعاقدة.

المرفق (و)

خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية

القسم الأول — سياسة فرض الرسوم

لما كانت سياسات الايكاو تميز من ناحية المفهوم بين الرسم والضريبة باعتبار أن "الرسم" هو جباية تهدف على وجه التحديد الى تغطية نفقات تقديم التسهيلات والخدمات للطيران المدني، بينما "الضريبة" هي جباية تهدف لتحصيل إيرادات للحكومة

٥- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تبذل قصارى جهودها وبأسرع ما يمكنها لتقديم البيانات المالية المتعلقة بخدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية التابعة لها لكي يتمكن المجلس من اصداء تلك المشورة واعداد تلك التقارير .

المرفق (ز)

اقتصاديات الناقلين الجويين

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

ولما كانت الدول المتعاقدة والمنظمات الدولية الأخرى تستخدم على نطاق واسع الدراسات الموضوعية التي تقوم بها الإيكافو لتكاليف إيرادات النقل الجوي الدولي، وهي الدراسات التي شجعت على عدم التحيز وأفضت الى نظام أكثر عدلا لتقاسم الإيرادات.

ولما كانت الإيكافو تحتاج الى معرفة عائدات الناقلين الجويين وتكاليفهم لأغراض التخطيط البيئي والدراسات الاستثمارية ولأغراض أخرى.

فان الجمعية العمومية:

١- **تطلب الى** المجلس أن يكلف الأمين العام بأن يصدر بصفة دورية دراسة عن الاختلافات الاقليمية في مستوى التكاليف التشغيلية للنقل الجوي الدولي، وأن يحلل في هذه الدراسة أثر اختلاف العمليات وأسعار المواد على مستويات التكاليف وعلى تعريفات النقل الجوي.

٢- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تبذل قصارى جهودها للحصول بالسرعة الممكنة من الناقلين الجويين الدوليين التابعين لها على بيانات التكاليف والإيرادات والبيانات الأخرى التي تطلبها الإيكافو.

المرفق (ح)

البريد الجوي

لما كانت الجمعية العمومية قد أعطت توجيهات سارية بخصوص نشاط الإيكافو في مجال البريد الجوي العالمي.

٥- **تطلب الى** المجلس أن يسهر على تحديث الارشادات والمشورة الواردة في الوثيقة Doc 9082 وأن يجعلها مستجيبة لاحتياجات الدول المتعاقدة.

القسم الثاني — الاقتصاد والادارة

لما كانت التكاليف العالمية لتقديم خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية تتزايد مع تزايد أحجام الحركة التي تقدم اليها هذه الخدمات.

ولما كانت الدول المتعاقدة تصب تركيزا متزايدا على تحسين الكفاءة المالية لخدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية.

ولما كان من الضروري اقامة التوازن بين المصالح المالية لمقدمي خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية من جهة والناقلين الجويين والمنتفعين الآخرين من جهة أخرى.

ولما كانت الدول المتعاقدة قد دعت المنظمة الى تقديم المشورة والارشادات الرامية الى تشجيع الاسترداد المنصف لتكاليف خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية.

ولما كانت الدول المتعاقدة تقوم على نحو متزايد بالاستعانة بهيئات مستقلة لتشغيل المطارات وخدمات الملاحة الجوية وتستخدم تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية المتعددة الجنسيات للوفاء بالالتزامات التي تعهدت بها بموجب المادة (٢٨) من اتفاقية شيكاغو.

فان الجمعية العمومية:

١- **تذكر** الدول المتعاقدة فيما يتعلق بالمطارات وخدمات الملاحة الجوية بأنها هي وحدها المسؤولة عن الوفاء بالالتزامات التي تعهدت بها بموجب المادة (٢٨) من الاتفاقية بصرف النظر عن الهيئة أو الهيئات التي تشغل المطارات وخدمات الملاحة الجوية المعنية.

٢- **تحث** الدول المتعاقدة على التعاون الفعال من أجل استرداد تكاليف تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية المتعددة الجنسيات.

٣- **تطلب الى** المجلس اصداء المشورة الاقتصادية والتنظيمية والادارية للدول المتعاقدة بشأن المطارات وخدمات الملاحة الجوية.

٤- **تطلب الى** المجلس أن يستمر في دراسة الوضع الاقتصادي لخدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية، وأن يقدم تقارير عنه الى الدول المتعاقدة على فترات ملائمة.

القرار ٣٥-١٥: بيان موحد بسياسات الايكاو وممارساتها
المستمرة لوضع نظم الاتصالات والملاحة
والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية

القرار ٢٩-٣: التوافق العالمي للقواعد

القرار ٢٩-١٣: تحسين الاشراف على السلامة

القرار ٢٩-١٤: الرحلات التي تتم لأغراض انسانية

القرار ٢٧-١١: الازدحام في المطارات وفي الفضاء الجوي

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

القرار ٢٢-١٤: المشاكل الفنية والاقتصادية المرتبطة
بالتشغيل التجاري للطائرات فوق الصوتية

فان الجمعية العمومية:

١- تحت الدول المتعاقدة على أن تراعي تأثير الطيران
المدني الدولي كلما صدرت سياسات في مجال البريد الجوي
الدولي، ولا سيما في اجتماعات اتحاد البريد العالمي.

٢- تكلف الأمين العام بأن يزود اتحاد البريد العالمي ببناء
على طلبه بالمعلومات الوقائية الجاهزة.

القرار ٣٥-٥: بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو
المستمرة في مجال حماية البيئة

القرار ٣٥-١٤: بيان موحد بسياسات الايكاو المستمرة
وأساليب العمل ذات الصلة في مجال الملاحة
الجوية على وجه التحديد

الباب الرابع – التمويل المشترك

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 وفقاً للمبادئ الأساسية التالية ذكرها :

١-٣ يستند دائماً 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

القرار ٦٥-١ : سياسة الدعم المشترك

تقرر:

١- أن تقدم المعونة المالية والفنية من خلال الايكاو من أجل تشجيع توفير تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية الوافية لتحقيق التشغيل الآمن والمنتظم والكفاء والاقتصادي للخطوط الجوية الدولية، وذلك بموجب الشروط الواردة في الفصل الخامس عشر من الاتفاقية، وفقاً للمبادئ الأساسية والسياسة العامة المحددة في المرفق ١ بهذا القرار:

المرفق ١ بقرار الجمعية العمومية ٦٥-١

وضع سياسة عامة للايكاو بشأن الدعم المشترك لخدمات الملاحة الجوية بموجب شروط الفصل الخامس عشر من الاتفاقية

١- الغرض من المعونة المالية والفنية

يكون الغرض من المعونة المالية والفنية المقدمة من خلال الايكاو بموجب الشروط الواردة في الفصل الخامس عشر من الاتفاقية هو تشجيع توفير تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية الوافية لتحقيق التشغيل الآمن والمنتظم والكفاء والاقتصادي للخطوط الجوية الدولية في مناطق غير محددة السيادة، وفي أعالي البحار وفي أقاليم الدول التي لا تقدم التجهيزات والخدمات اللازمة.

تشمل تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية التي يجوز النص عليها ما يلي، على سبيل المثال وليس الحصر:

(١) المطارات والمساعدة الملاحة الأرضية

(٢) خدمة مراقبة الحركة الجوية

(٣) خدمة الأرصاد الجوية (الأنواء)

(٤) خدمة البحث والانقاذ

(٥) المواصلات السلوكية واللاسلكية والمساعدات

الملاحة اللاسلكية

٤-١ سياسة التمويل

٤-١-١ 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.

٤-١-٢ تتفق الدول المساهمة والدول المدعومة والإيكاو 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.

٤-١-٣ 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 يتماشى مع أحكام المادة ٧٥ من الاتفاقية.

٤-١-٥ يضاف في أي اتفاق لمنح المعونة نص يقضي بأن ترد الدول المساهمة للإيكاو أي مصاريف استثنائية تتفق في شأن التحقيقات والمفاوضات والمؤتمرات وغيرها من التدابير المرتبطة بتنفيذ المشروع.

٤-١-٧ تتحمل الدول المدعومة، السى أقصى حد ممكن، تكلفة تشغيل وصيانة أي من التجهيزات أو الخدمات التي تقدم من خلال الإيكاو في إقليم تلك الدولة وأي رسوم انتفاع تقرضها 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.

٤-١-٨ 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 الإيكاو.

٤-٢ سياسة الإنشاء والتشغيل والصيانة لتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية

٤-٢-١ لا ينفذ عمليات إنشاء أو تشغيل أو صيانة التجهيزات والخدمات أشخاص يعملون بالإيكاو مباشرة الا في الحالات الاستثنائية القصوى التي تمل في اعتبارات الكفاءة أو غيرها من العوامل المادية اتباع هذا الأسلوب.

متطلبات الخطوط الجوية الدولية وفقاً للقواعد القياسية الموضوعية ومع الأخذ في الحسبان الممارسات الموصى بها من وقت لآخر بمقتضى الاتفاقية.

٣-٤ تكون الدولة المتعاقدة، وفقاً للمادة ٢٨ من الاتفاقية، مسؤولة عن إقامة تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية داخل إقليمها. وعلى كل دولة متعاقدة أن تستنفذ كل الامكانيات لكي تعمل مباشرة على توفير تجهيزات وخدمات ملائمة للملاحة الجوية قبل التقدم بطلب الى الإيكاو للحصول على المعونة.

٣-٥ تبادر الإيكاو، عندما يطلب إليها ذلك، الى القيام بعمل جماعي نحو توفير التجهيزات والخدمات الضرورية في أعالي البحار، وفي المناطق غير محددة السيادة، وبصفة استثنائية في إقليم الدول غير المتعاقدة.

٣-٦ على الإيكاو أن تتأكد في كل حالة من أن الظروف تقتضي بالفعل تقديم معونة مالية وفنية من خلال المنظمة.

٣-٧ يعتمد تقديم المعونة المالية والفنية من خلال الإيكاو على استعداد الدولة الطالبة للاشتراك والتعاون في تقديم التجهيزات والخدمات اللازمة على أساس اقتصادي.

٣-٨ تؤكد الإيكاو للدول المساهمة أن أموالها ستصرف تحت اشراف المنظمة ضماناً لتحقيق الغرض بأكثر الطرق اقتصاداً.

٣-٩ يجوز لأي اتفاق متعلق بتقديم المعونة المالية والفنية من خلال الإيكاو أن ينص، من حيث المبدأ، على دفع رسم معقول بواسطة مستخدمي التجهيزات والخدمات المعنية، على أن يحدد هذا الرسم وفقاً 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 مؤقتاً لمشاريع المعونة المالية والفنية بالاتفاق بين الدول المساهمة وذلك لفترة معينة من الزمن ينص عليها في الاتفاق.

٣-١٠ تبذل الإيكاو كل جهد لمساعدة الدولة المدعومة على ممارسة حقوقها بموجب المادة ٧٥ من الاتفاقية.

٤- السياسة العامة

يسترشد المجلس بالمبادئ الآتية وفقاً لشروط الفصل الخامس عشر من الاتفاقية:

٤-٢-٣-٣ أو التدريب خارج اقليم الدولة التي تطلب مثل هذه المساعدة.

٤-٣-٣ 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

٤-٤-١ 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 ٤-٣.

٤-٤-٢ عندما تقدم دولة ما طلبا للحصول على المعونة ويرى المجلس ضرورة تقديم تلك المعونة من خلال الايكاو، أو حينما تأتي المبادرة من الايكاو نفسها وفقا للمادة ٦٩ من الاتفاقية، يقوم المجلس فورا باخطار الدول المتعاقدة التي يحتمل أن تهتم بالأمر، ويدعوها الى ايراد تعليقاتها بحيث تقدم تلك التعليقات في غضون فترة محددة. ويجب أن تشير تلك التعليقات خصوصا الى ما اذا كانت الدولة مستعدة أم لا للاشتراك في مشروع للدعم المشترك للتجهيزات والخدمات المعنية.

٤-٤-٣ 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 ١-٦٥ للجمعية العمومية مازالت سارية.

٤-٢-٢ تحتفظ الايكاو بقائمة للمستشارين الفنيين المختارين من بين الترشيحات التي تقدمها الدول المتعاقدة الى الايكاو، وذلك لضمان تقديم المشورة والمساعدة الفنية على نحو سريع عند نشوء الحاجة الى ذلك.

٤-٢-٣ أي عقد لتنفيذ أعمال انشائية أو لتشغيل أو صيانة أحد التجهيزات أو الخدمات بأموال مقدمة جماعيا بواسطة دول مساهمة من خلال الايكاو يفضل أن يحرر باسم الدولة المدعومة. وحينما يرى المجلس أن هذا الأمر غير عملي، يجوز للايكاو أن تستخدم وكلاء يقومون، تحت اشراف الايكاو، بكل الترتيبات الضرورية، وباجراء المسوحات، وارساء العقود أو العمل على تنفيذ الانشاءات للتجهيزات أو الخدمات المعنية أو تشغيلها أو صيانتها. ويجوز لهؤلاء الوكلاء أن يكونوا حكومات أو منظمات ملثمة أو أفراد تقبلهم حكومات الدول المساهمة والدولة المدعومة. ويجوز للايكاو في حالات استثنائية أن تبرم هي العقد مباشرة.

٤-٢-٤ يتم ارساء العقود عادة بواسطة مناقصة تنافسية ولكن السلطة التي تتولى ارساء العقد تحتفظ بحرية اختيار المتقدم الأكثر ملاءمة لتنفيذ المهمة المعنية ولن تكون ملزمة بقبول أقل العطاءات.

٤-٢-٥ عند ارساء العقد باسم حكومة الدولة المدعومة، للدول المساهمة أن تقتضي الحصول على موافقة الايكاو قبل ارساء العقد.

٤-٢-٦ مع مراعاة اعتبارات الكفاءة والاقتصاد، يجب تشغيل أو استعمال موظفين من الدول المدعومة ومقاوليها وعمالها ومهماتهما وذلك الى أقصى حد ممكن.

٣-٤ سياسة تدريب العاملين

٤-٣-١ تساعد الايكاو عند الضرورة أية دولة طالبة في تدريب مواطنيها على تشغيل وصيانة تجهيزات وخدمات الملاحية الجوية اما بعمل ترتيبات مع وكيل أو، في الحالات الاستثنائية، بواسطة مدربي المنظمة نفسها. ويتم ارساء عقود التدريب وفقا للسياسة العامة المحددة في الفقرتين ٤-٢-٣ و ٤-٢-٦.

٤-٣-٢ لتلك المساعدة أن تشمل ما يلي :

٤-٣-٢-١ التدريب كجزء عضوي في أي مشروع لانشاء وتشغيل وصيانة التجهيزات أو الخدمات المدعومة بمعونة مقدمة من خلال الايكاو.

٤-٣-٢-٢ أو الاستعانة بمدربين من خلال الايكاو لتقديم التدريب في اقليم الدولة التي تطلب مثل هذه المساعدة.

ولما كانت الجمعية العمومية، في قرارها ١٥-٢، قد كلفت المجلس بأن يدرس ويقدم الى الدورة التالية نصا جديدا من شأنه أن يصنف ويوحد القرارات سارية المفعول، بما في ذلك قرارات الدورة الخامسة عشرة.

ولما كانت السياسات المحددة في القرار المذكور أعلاه تحتاج الى أن توحد في قرار واحد يشير الى سياسات الجمعية العمومية الثابتة في هذا الشأن، وأن القرارات الأصلية أو أجزاء من تلك القرارات ينبغي الغاؤها تحقيقا لهذا الغرض.

فان الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول المتعاقدة المنتفعة بتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية والدول المقدمة لها أن تنتظر بعين الجد، لا سيما في الاجتماعات الاقليمية، الى المبرر الاقتصادي للتجهيزات والخدمات المخطط لانشائها، وذلك بهدف تلبية المقترضات المبررة للطيران المدني الدولي دون أن ينطوي ذلك على تكاليف لا تتناسب مع المنافع المستمدة، وتطلب الى المجلس، تحقيقا لهذا الغرض، أن يساعد الدول الى الحد الممكن عمليا في بحثها وتقييمها للجوانب الاقتصادية والمالية للمخططات الاقليمية.

٢- **تذكر** الدول المتعاقدة بأنه اذا لم تتمكن بمواردها الخاصة من الوفاء بالتزاماتها في تنفيذ المخططات الاقليمية وفقا للاتفاقية، فينبغي أن تستكشف امكانية انجاز مهام التنفيذ عن طريق الحصول على قروض لتغطية النفقات الرأسمالية واللجوء الى الناقلين الجويين والحصول على المساعدة الفنية بمختلف أشكالها المتاحة، أو بأية وسيلة أخرى تتماشى 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.

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 لاحقا الى اتفاقيتي التمويل المشترك المذكورتين.

فان الجمعية العمومية:

١- **تلاحظ** مع الارتياح الجهود السابقة التي بذلها المجلس ورئيسه لتأمين انضمام جميع "الدول المنتفعة" الى اتفاقيتي التمويل المشترك، تلك الجهود التي حققت النجاح في حالات معينة.

٢- **تحث** "الدول المنتفعة" التي (١) لا تقدم أية مساهمات بموجب اتفاقيتي التمويل المشترك أو (٢) التي لا تقدم سوى مساهمة جزئية بموجب هاتين الاتفاقيتين وفقا لترتيبات سابقة عقدتها مع المجلس، على أن تنتظر في أقرب وقت ممكن في الانضمام الى هاتين الاتفاقيتين، أو أن تساهم مساهمة كاملة فيهما.

٣- **تكلف** المجلس بمواصلة جهوده لتحقيق أوسع مشاركة ممكنة في اتفاقيتي التمويل المشترك من جانب "الدول المنتفعة".

القرار ١٦-١٠ : الجوانب الاقتصادية والمالية وجوانب الدعم المشترك في مجال تنفيذ المخططات الاقليمية

لما كانت الجمعية العمومية، في قراراتها ١٢-٥ (الفقرتين ٣ و ٤) و ١٥-٥ (الفقرتين ١ و ٢)، قد حددت بعض سياسات المنظمة فيما يتعلق بالجوانب الاقتصادية والمالية وجوانب الدعم المشترك في مجال التنفيذ وما يتعلق به من تطبيق أحكام الفصل الخامس عشر من الاتفاقية.

الباب الخامس — المسائل القانونية

فان الجمعية العمومية:

تؤكد من جديد على الدور الهام للقانون في تجنب وحل النزاعات والخلافات بين أمم العالم وشعوبه وفي تحقيق المنظمة لأهدافها وأغراضها.

المرفق (ب)

اجراءات اعتماد مشاريع الاتفاقيات الخاصة بقانون الجو الدولي

تقرر الجمعية العمومية:

استخدام الاجراءات التالية في اعتماد مشاريع الاتفاقيات:

١- يرفع مشروع أي اتفاقية تعتبر اللجنة القانونية أنه جاهز للتقديم الى الدول كمشروع نهائي، يرفع الى المجلس مصحوبا بتقرير عنه.

٢- يجوز للمجلس أن يتخذ الاجراء الذي يراه ملائما، بما في ذلك توزيع المشروع على الدول المتعاقدة وعلى من يحدده من الدول والمنظمات الدولية الأخرى.

٣- عند توزيع مشروع الاتفاقية، يجوز للمجلس أن يضيف أي تعليقات وأن يتيح للدول والمنظمات فرصة تقديم تعليقاتها للمنظمة في غضون فترة لا تقل عن أربعة أشهر.

٤- يقدم مشروع الاتفاقية الى مؤتمر للنظر فيه بغرض اعتماده، ويجوز أن يعقد ذلك المؤتمر في نفس فترة انعقاد أحد دورات الجمعية العمومية. ويجب أن لا يقل موعد افتتاح ذلك المؤتمر عن ستة أشهر من تاريخ حالة المشروع وفقا لما تقضي به أحكام الفقرتين ٢ و ٣ أعلاه. ويجوز للمجلس أن يدعو الى ذلك المؤتمر أية دولة غير متعاقدة يري أن اشتراكها فيه أمرا مرغوبا فيه، وعليه أن يقرر ما اذا كانت تلك المشاركة مصحوبة بحق التصويت. ويجوز للمجلس أيضا أن يدعو منظمات دولية لحضور المؤتمر بصفة مراقب.

القرار ٣١-١٥: بيان موحد عن سياسات الايكاو المستمرة في المجال القانوني

لما كان من المستصوب توحيد قرارات الجمعية العمومية عن سياسات المنظمة في المجال القانوني، وذلك تيسيرا لتنفيذ هذه السياسات وتطبيقها العملي من خلال جعل نصوصها أقرب الى متناول اليد وأسهل فهما وأفضل تنظيما من الناحية المنطقية.

فان الجمعية العمومية:

١- تقرر أن المرفقات بهذا القرار تشكل البيان الموحد عن سياسات الايكاو المستمرة في المجال القانوني، والمستكملة على النحو الذي كانت عليه تلك السياسات عند ختام الدورة الحادية والثلاثين للجمعية العمومية.

٢- تقرر أنها ستواصل في كل دورة عادية لها اعتماد بيان موحد عن سياسات الايكاو المستمرة في المجال القانوني.

٣- وتعلن أن هذا القرار يلغي القرارات: ٦-٧ و ١٠-١٠ و ١٦-٣٦ و ٢٧-٣ ويحل محلها.

المرفق (أ)

السياسة العامة

لما كان تطور الطيران المدني الدولي يمكن أن يساعد كثيرا على ايجاد وابقاء الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبه، بينما يمكن لاساءة استعماله أن تشكل خطرا على الأمن العام.

لما كان من المرغوب فيه تجنب الخلافات بين الأمم والشعوب والنهوض فيما بينها بالتعاون الذي يعتمد عليه سلام العالم.

المرفق (ج)**التصديق على وثائق الايكاو الدولية****ان الجمعية العمومية:**

أذ تذكر بقرارها ٢٧-٣ المتعلق بالتصديق على بروتوكولات تعديل اتفاقية شيكاغو ووثائق قانون الجو الخاص وغير ذلك من الوثائق التي أعدت واعتمدت تحت رعاية المنظمة.

وإذ تلاحظ بقلق استمرار التقدم البطيء في التصديق على بروتوكولات التعديل المذكورة أعلاه، وخصوصا البروتوكولات الخاصة بادخال المادة ٣ مكرر والمادة ٨٣ مكرر لاتفاقية شيكاغو.

وإدراكا منها لأهمية هذه التعديلات بالنسبة للطيران المدني الدولي، لا سيما بالنسبة لقدرة اتفاقية شيكاغو على الاستمرار، وما يستتبع ذلك من حاجة ملحة للاسراع في دخول هذه التعديلات حيز النفاذ.

وإدراكا منها للحاجة الى التعجيل في سريان مفعول التعديلات على وثائق قانون الجو التي أعدت واعتمدت تحت رعاية المنظمة.

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

تحث كل الدول المتعاقدة على اتخاذ جميع الخطوات الضرورية للتصديق على هذه التعديلات لاتفاقية شيكاغو التي لم يسر مفعولها بعد [أي التعديلات بادخال المادة ٣ مكرر والمادة ٨٣ مكرر فضلا عن البنود الختامية، والمادة ٥٦ (١٩٨٩) والمادة ٥٠ (أ) (١٩٩٠)] في أقرب وقت ممكن، ما لم تكن قد فعلت ذلك.

تحث كل الدول المتعاقدة التي لم تصدق بعد على الوثائق الأخرى لقانون الجو الدولي، وخصوصا بروتوكولي مونتريال الثالث والرابع لعام ١٩٧٥ لتعديل "نظام ارسو"، 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 امكانيات المنظمة وبالتعاون مع الدول لتقديم المساعدة، عند الطلب، الى الدول التي تواجه صعوبات في عملية التصديق على وثائق قانون الجو وتنفيذها، بما في ذلك تنظيم وحضور الحلقات أو الندوات للتشجيع على عملية التصديق على وثائق قانون الجو الدولي.

المرفق (د)**تدريس قانون الجو**

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

١- **تدعو** المجلس الى اتخاذ كل التدابير الممكنة للنهوض بتدريس قانون الجو في الدول التي لا يتوفر فيها مثل هذا التدريس.

٢- **تحث** الدول على اتخاذ التدابير الملائمة التي من شأنها أن تعزز من تنفيذ الهدف المذكور أعلاه.

القرار ٧-٥: الدستور المعدل للجنة القانونية**القرار ٣٥-٩: بيان موحد بالسياسات الثابتة للايكاو المتعلقة بحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع****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: بيان موحد بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة لوضع نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية****القرار ٣٣-٥: اقرار اتفاقية فيينا لعام ١٩٨٦ بشأن قانون المعاهدات بين الدول والمنظمات الدولية أو فيما بين المنظمات الدولية**

١- أن تعترف الدول بأنه في تقديم خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية والانتفاع بها يجب أن يكون أهم مبدأ هو سلامة الطيران المدني الدولي.

٢- أن تتاح لكل دولة ولطائرات جميع الدول الفرصة، على أساس غير تمييزي وبشروط موحدة، في الحصول على خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، بما في ذلك النظم الإقليمية للتقوية لاستخدامها في مجال الطيران داخل منطقة تغطية مثل هذه النظم.

٣- أ) أن تحتفظ كل دولة بسلطتها ومسؤوليتها لمراقبة عمليات الطائرات وتطبيق أنظمة السلامة وغيرها من الأنظمة داخل المجال الجوي الخاضع لسيادتها.

ب) لا يجوز أن ينتهك تنفيذ وتشغيل النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية سيادة الدول أو سلطتها أو مسؤوليتها في مجال مراقبة الملاحة الجوية وإصدار وتنفيذ أنظمة السلامة ولا يجوز أن يفرض قيودا على سيادتها أو سلطتها أو مسؤوليتها في هذا المجال. ويجب أيضا المحافظة على سلطة الدول في مجال تنسيق ومراقبة الاتصالات وفي مجال زيادة خدمات الملاحة الجوية القائمة على الأقمار الصناعية حسب ما تقتضيه الأحوال.

٤- يجب على كل دولة تقديم خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، بما في ذلك الاشارات، أو يتم في نطاق اختصاصها تقديم مثل هذه الخدمات أن تكفل استمرارية مثل هذه الخدمات وتوافرها وسلامتها ودقتها وإمكانية الاعتماد عليها، بما في ذلك وضع ترتيبات فعالة للتقليل 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 الإقليمية أو دون الإقليمية متوافقة مع المبادئ والقواعد المنصوص عليها في هذا الميثاق ومع عملية التخطيط والتنفيذ العالميين للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية.

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 ١٩٤٤/١٢/٧ (اتفاقية شيكاغو) تكلف منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) بالعمل على تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وعلى تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي.

وبما أن مفهوم نظم الايكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية التي تستخدم التكنولوجيا القائمة على الأقمار الصناعية قد أيدته الدول والمنظمات الدولية في مؤتمر الايكاو العاشر للملاحة الجوية، ووافقت عليه الدورة التاسعة والعشرون للجمعية العمومية بوصفه نظم الايكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية.

وبما أن النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، بوصفه عنصرا مهما في نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية، يقصد به أن يوفر تغطية عالمية وأن يستخدم لملاحة الطائرات.

وبما أن النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية سيكون متوافقا مع القانون الدولي، بما في ذلك اتفاقية شيكاغو وملاحقها والقواعد ذات الصلة التي تطبق على نشاطات الفضاء الخارجي.

وبما أنه من الملائم، مع مراعاة العرف الذي تسيّر 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.

فان الجمعية العمومية:

تعن 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:

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 .

فان 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 ٣٣-٤: اصدار تشريع وطني بشأن بعض الاعتداءات التي ترتكب على متن الطائرات المدنية (مسألة الركاب المشاغبين أو غير المنضبطين)

ان الجمعية العمومية:

ادراكا 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 الى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والفاعلية والاقتصاد.

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

(١) الاعتداء الجسماني أو الترهيب 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 اتباع التعليمات القانونية التي يصدرها قائد الطائرة أو أي عضو من طاقم الطائرة بالنيابة عنه لتأمين سلامة الطائرة أو سلامة أي شخص أو أي ملكية على متن الطائرة أو حفظ النظام والانضباط على متن الطائرة.

القسم الثاني: الاعتداء الجسماني والأفعال الأخرى التي تعرض السلامة للخطر أو تخل بالنظام والانضباط على متن أي طائرة مدنية

(١) يعد مرتكبا لجريمة كل من يقوم على متن طائرة مدنية بأحد أفعال العنف البدني ضد أي شخص، أو بالاعتداء الجنسي أو بالتحرش بأي طفل.

(٢) يعد مرتكبا لجريمة كل من يقوم بأحد الأفعال التالية على متن أي طائرة مدنية، إذا كان من المحتمل أن يعرض الفعل سلامة الطائرة أو سلامة أي شخص على متنها للخطر، أو يخل بالنظام والانضباط على متن الطائرة:

(أ) الاعتداء الجسماني أو الترهيب أو التهديد، سواء بالفعل أو بالقول، ضد شخص آخر.

(ب) التسبب عمدا في تلف أو تدمير أي ملكية.

(ج) تعاطي الخمر أو العقاقير إلى حد الثمالة.

القسم الثالث: الجرائم الأخرى التي ترتكب على متن أي طائرة مدنية

يعد مرتكبا لجريمة كل من يقوم بارتكاب أحد الأفعال التالية على متن أي طائرة مدنية:

(١) التدخين في دورة المياه أو في أي مكان آخر على نحو يحتمل أن يهدد سلامة الطائرة.

(٢) العبث بجهاز الكشف عن الدخان أو غيره من الأجهزة المتعلقة بالسلامة على متن الطائرة.

(٣) تشغيل أي جهاز إلكتروني محمول عندما يكون تشغيله محظورا.

وإن تلاحظ الزيادة الملموسة في عدد وخطورة الوقائع المبلغ عنها والتي ارتكبتها على متن طائرات مدنية ركاب مشاغبون أو غير منضبطين.

وإن تقييم الاعتبار لآثار تلك الوقائع على سلامة الطائرات وسلامة الركاب والطاقم الذين على متنها.

وإن 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.

وإن تدرك البيئة الخاصة والمخاطر الكامنة فيها للطائرات أثناء طيرانها، والحاجة إلى اعتماد تدابير ملائمة من خلال القانون الوطني لتمكين الدول من المحاكمة على الأفعال الاجرامية 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 بالمحاكمة على الأفعال الاجرامية والاعتداءات التي تشكل شغبا أو عدم انضباط على متن الطائرات المسجلة في دول أخرى.

لهذا:

تحث جميع الدول المتعاقدة على أن تصدر بأسرع ما يمكن قوانين وقواعد وطنية تعالج بفاعلية مشكلة الركاب المشاغبين، وأن تدرج فيها إلى أقصى حد ممكن عمليا النصوص الواردة في مرفق هذا القرار.

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.

الضمانة

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:

القسم الرابع: الاختصاص

١- يمتد اختصاص (اسم الدولة) ليشمل أي جريمة منصوص عليها في الأقسام الأول والثاني والثالث من هذا القانون اذا 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 اقليم (اسم الدولة) أو تطير فوقه.

(٤) أي طائرة مدنية أخرى تطير خارج (اسم الدولة)، اذا 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- ان 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.

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 الإيكافو 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.

فان 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.

القرار ٣٥-٣: وضع طريقة عملية للسير قدما في تحديد الجوانب القانونية والمؤسسية لتنظيم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM)

لما كان التنفيذ العالمي لتنظيم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) الذي يرمي، ضمن جملة أمور، الى 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.

٢- **تؤكد** من جديد على عدم وجود حاجة الى تعديل اتفاقية شيكاغو لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM).

٣- **تدعو** الدول المتعاقدة الى النظر أيضا في استخدام المنظمات الاقليمية لوضع الآليات اللازمة لمعالجة أي قضايا قانونية أو مؤسسية من شأنها أن تعوق تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) في الاقليم، مع ضمان توافق هذه الآليات مع اتفاقية شيكاغو والقانون الدولي العام.

٤- **تشجع** الايكاو والمنظمات الاقليمية والصناعة على تقديم التسهيلات والمساعدات الفنية اللازمة لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM).

٥- **تدعو** الدول المتعاقدة والوكالات متعددة الأطراف وجهات التمويل الخاصة الى النظر في ايجاد مصادر تمويل اضافية لمساعدة الدول والمجموعات الاقليمية على تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة 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 الاقليمية الأخرى، وعلى أساس القانون الدولي.

٧- **تدعو** الدول المتعاقدة الى افادة المجلس بالمبادرات الاقليمية.

٨- **تكلف** المجلس بأن يسجل هذه المبادرات الاقليمية، وبأن ينظر في قيمتها ويجعلها علنية بأسرع ما يمكن (طبقا للمواد ٥٤ و ٥٥ و ٨٣ من اتفاقية شيكاغو).

ولما كان الاطار القانوني الراهن لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM)، والذي يتكون من اتفاقية شيكاغو وملاحقها وقرارات الجمعية العمومية (وبوجه خاص ميثاق الحقوق والالتزامات في اطار النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية)، وارشادات الايكاو ذات الصلة (وبوجه خاص بيان سياسات الايكاو بشأن تنفيذ وتشغيل نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM)) وخطط الملاحة الاقليمية والرسائل المتبادلة بين الايكاو والدول التي تشغل مجموعات الأقمار الصناعية المستخدمة في الملاحة، قد سمح ببلوغ مستوى التنفيذ الفني الحالي.

ولما كانت الايكاو قد كرست موارد كثيرة لدراسة الجوانب القانونية والمؤسسية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) في اطار الجمعية العمومية للايكاو، والمجلس، واللجنة القانونية، وفريق الخبراء القانونيين والفنيين، ومجموعة دراسة أنشئت لدراسة هذا الموضوع، وذلك من أجل اعداد سجل مفصل بالمسائل والتحديات والشواغل التي تواجه المجتمع العالمي تمهيدا لفهمها.

ولما كانت هناك حاجة الى النظر في اتخاذ المبادرات اقليمية لوضع التدابير التي تعالج أي قضايا قانونية أو مؤسسية تعيق تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) في الاقليم، مع ضمان توافق هذه الآليات مع اتفاقية شيكاغو.

فان الجمعية العمومية:

١- **تقر** بأهمية البند رقم ١ من برنامج العمل العام للجنة القانونية "النظر في وضع اطار قانوني لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) بما فيها النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية"، وقرارات ومقررات الجمعية العمومية والمجلس فيما يتعلق بذلك.

الباب السادس — التعاون الفني

القرار ٢٦-١٦: *المساعدة الفنية

حيث أن نمو وتحسين الطيران المدني أمر يمكن أن يقدم مساهمة هامة للتنمية الاقتصادية في البلدان النامية.

وحيث أن الايكاو، كمنظمة مشاركة في برنامج الأمم المتحدة الانمائي، يمكنها تقديم مساعدة مادية لهذه البلدان في تطوير الطيران المدني بها، فيكون ذلك في الوقت ذاته نهوضاً بأهداف هذه المنظمة.

وحيث أن القرار ٣٢٠٢ (الدورة السادسة الخاصة) الصادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة عن برنامج العمل بشأن إقامة نظام اقتصادي دولي جديد يكلف جميع المنظمات والمعاهد والهيئات الفرعية والمؤتمرات في منظومة الأمم المتحدة بتنفيذ برنامج العمل، مما يكمل ويعزز من الأهداف والأغراض الواردة في الاستراتيجية الدولية للامناء لعقد الأمم المتحدة الثاني للامناء.

وحيث أن الجمعية العمومية قد اعتمدت في ١٩٧١ قراراً موحداً هو القرار ١٨-٨، الذي يعالج سياسات واجراءات المساعدة الفنية، وأن الجمعية العمومية قد استكملت في ١٩٧٤ القرار ١٨-٨ واستعاضت عنه بالقرار ٢١-١٧، كما قررت الجمعية العمومية أن هذا القرار الأخير ينبغي أيضاً تحديثه والاستعاضة عنه بما يلي:

فان الجمعية العمومية:

ألف - سياسة الايكاو

مشاركة الايكاو في برنامج المساعدة الفنية

١- **تؤكد** من جديد موافقتها على الخطوات التي اتخذتها حتى الآن مجلس الايكاو لمشاركة الايكاو في برنامج الأمم المتحدة الانمائي، بما في ذلك نظام المشاطرة، الذي يقضي بمساندة البرنامج عن طريق تحمل الدول المتلقية للمعونة شطراً من التكاليف، وتقر بالخطوة التي اتخذها المجلس في مجال المساعدة الفنية وتشجعها وهي مساعدة قدمت على نحو فعال بالموارد المحدودة المتاحة. وتوافق على الخطوات التي اتخذها

* الفقرة السابعة من منطوق القرار حل محلها القرار ٢٩-٢٠.

المجلس في استخدام وتطوير عمليات المشاركة في الأموال الائتمانية. وتوافق وترحب بالمبادرة التي قام بها المجلس، إذ استحدثت شعبة مشتريات الطيران المدني لمساعدة الحكومات والهيئات في شراء الأصناف ذات القيمة العالية من معدات وأجهزة الطيران المدني والخدمات المرتبطة بها، وتطلب من المجلس أن يواصل اتخاذ الخطوات الضرورية لتقديم أكبر قدر من المساعدة لتطوير الطيران المدني في البلدان النامية، بما في ذلك استخدام جميع مصادر التمويل والتسهيلات الملائمة المتاحة.

الأموال للبلدان النامية من المصادر الأخرى متعددة الأطراف والثنائية

٢- **تشجع** خطوات البلدان النامية في السعي للحصول على الأموال لتنمية الطيران المدني فيها من المصادر الأخرى متعددة الأطراف والثنائية لاستكمال الأموال المتاحة من الميزانيات الوطنية ومن برنامج الأمم المتحدة الانمائي، وذلك من أجل أن تتقدم تلك التنمية بأسرع معدل ممكن.

التنسيق مع برامج المعونة الأخرى

٣- **تؤكد** أنه للنهوض بتنسيق أنشطة المساعدة الفنية للايكاو مع أنشطة برامج الطيران المدني الأخرى أو برنامج المعونة المتبادلة المرتبطة بذلك، ينبغي أن يتم، بقدر الامكان، تبادل منظم للمعلومات بشأن الخطط وتقارير سير العمل بين الايكاو وهذه البرامج الأخرى للمعونة المتبادلة.

المشاريع الإقليمية والمشاريع فيما بين الأقاليم

٤- **تطلب** أن يستمر اعطاء أسبقية عالية للسير في المشاريع الإقليمية والمشاريع فيما بين الأقاليم نظراً للمنفعة الكبيرة الناجمة عن تلك المشاريع.

مراكز التدريب

٥- **تتفق** مع سياسة انشاء مراكز تدريب وطنية أو متعددة الجنسيات في مواقع ملائمة بالمعونة التي تطلبها الدول من برنامج الأمم المتحدة الانمائي ومصادر التمويل الأخرى،

اعداد وثيقة المشروع

١١- **تسترعي انتباه** الدول المتعاقدة التي تطلب المساعدة من برنامج الأمم المتحدة الإنمائي وغيره من مصادر المساعدة الى مزايا البرامج الفردية التي تتكون من مشاريع محددة تحديدا واضحا وتستند الى خطط تطوير الطيران المدني، وتحث الدول على التعاون مع المنظمة في الوصول الى أدق تحديد ممكن لمهمة كل خبير يدرج في برامجها الفردية وأن تبين بوضوح مدى المساعدة المطلوبة عند تقديم الطلبات الى برنامج الأمم المتحدة الإنمائي أو الى غيره من برامج المعونة المتبادلة، وتذكر الدول التي تقوم بوضع البرامج القطرية بالحاجة الى اعداد وثيقة المشروع عن كل واحد من المشاريع في أقرب وقت ممكن خلال عملية البرمجة، وذلك حتى يمكن تنفيذ المشروع على أسرع وأكمل وجه ممكن.

المشاريع الإقليمية والمشاريع**فيما بين الأقاليم**

١٢- **تسترعي انتباه** الدول المتعاقدة الى فائدة المساعدة المقدمة من برنامج الأمم المتحدة الإنمائي من خلال المشاريع الإقليمية والمشاريع فيما بين الأقاليم التي تتولى الايكوا تنفيذها، وتحث الدول على زيادة استخدام ذلك النوع من المساعدة وأن تكفل قيام سلطات التنسيق الوطنية فيها باعطاء الدعم الكامل لتلك المشاريع عند اعداد البرامج المشتركة بين عدة بلدان، وذلك من أجل تلبية احتياجات خدمات الطيران المدني فيها، وتؤكد أنه ما لم يتم الحصول على هذا الدعم الكامل على سبيل الأولوية لكل مشروع، فان مشاريع مفيدة جدا للطيران المدني سيكون مآلها الضياع.

١٢(أ) - **تحث** الدول المتعاقدة على أن تطلب تضمين البرامج الإقليمية لبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي دراسات استقصائية جديدة عن القوى العاملة وشؤون التدريب في مجال الطيران المدني، لتحديث الدراسات الاستقصائية التي قامت بها الايكوا بتمويل من برنامج الأمم المتحدة الإنمائي منذ عدة سنين، بقصد تحديد الاحتياجات الحالية الى العاملين المدربين في الطيران المدني في العالم النامي، من أجل زيادة استعمال مراكز التدريب الموجودة، أو توسيعها أو انشاء مراكز جديدة اذا كانت الحاجة تبرر ذلك.

مراكز التدريب الإقليمية

١٣- **تحث** الدول على أن تؤيد مراكز التدريب الإقليمية الواقعة في منطقتها، ولا سيما بالموافقة على استخدام الدورات المتاحة في المركز الاقليمي لتدريب طلابها في المجالات التي

وتشجع الدول المتعاقدة على اعتبار تلك المؤسسات كمراكز تدريب اقليمية يمكنها أن تقدم التدريب المتقدم في مجال الطيران الى الطلاب من الدول المجاورة في المنطقة المعنية، وذلك من أجل النهوض بمقدرة الاعتماد على الذات في داخل تلك المنطقة.

التعاون مع الوكالات الأخرى**في مجال التعليم والتدريب**

٦- **تتفق** مع القرار ٩٠٦ (الدورة ٣٤) الصادر عن المجلس الاقتصادي والاجتماعي عن موضوع التعليم والتدريب وتؤكد على أهمية ذلك الموضوع في مجال الطيران المدني وفي اعداد الطلاب اعدادا أفضل للتدريب المتخصص المشار اليه.

الاجراءات وأساليب العمل

٨- **تطلب** من المجلس أن يبحث الاجراءات التي تتبع في ادارة وتنفيذ وتقييم برنامج المساعدة الفنية على ضوء الاحتياجات العملية الى المساعدة الفنية، والأهداف العامة للمنظمة والضمانات الخاصة التي ينطوي عليها الطابع الدولي للمنظمة، وأن يدرس امكانية ادخال تحسينات بهدف تحقيق التوافق بين الاجراءات المتبعة وبين سياسة المنظمة وأحكام قرارات الجمعية العمومية المتصلة بذلك، مع مراعاة المطلب المقدم على سواه الذي يتمثل في الوفاء باحتياجات البلدان النامية الى المساعدة الفنية في الوقت الأنسب وعلى النحو الأجدى.

التوريدات

٩- **تؤكد** أن السياسة العامة للايكوا تتمثل في الاعلان عن شراء المعدات والخدمات التعاقدية لمشاريع المساعدة الفنية التي تتعدى مقدارا معيناً، الا اذا رأى الأمين العام ووفقاً للمعايير التي يضعها المجلس، أن هناك أسباباً أقوى من ضرورة اتباع هذا المسلك، بسبب الاستعجال وبسبب اعتبارات أخرى، تقتضي مجانية ذلك المسلك اذا ما أخذت في الاعتبار احتياجات ومتطلبات الدول النامية.

باء - الخطوات المطلوبة من الدول**الأولويات وتخطيط المشاريع**

١٠- **تحث** الدول المتعاقدة على التأكد من اقامة الاعتبار الكامل لاحتياجاتها الى المساعدة في مجال الطيران المدني عند صياغة البرامج القطرية لبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي وغيرها من برامج المساعدة متعددة الأطراف والثنائية.

خدمات الخبراء بصفة استشارية أو تدريبية، النظراء المؤهلين تأهيلا مناسباً من بين العاملين فيها وذلك للعمل مع خبراء الايكو وأن توفر الفرص وشروط الخدمة اللازمة لجذب واستبقاء هؤلاء العاملين، كما تذكر الدول بالحاجة الى تقديم حوافز مناسبة، في حدود مواردها، لاستبقاء خدمات جميع الطلاب كل في مجال تخصصه، بعد انتهاء تدريبهم.

وجود شعبة مشتريات

الطيران المدني

١٩- تسترعي انتباه الدول المتعاقدة الى شعبة مشتريات الطيران المدني، وهي خدمة تقدمها الايكو للبلدان النامية لشراء المعدات ذات القيمة العالية من لوازم الطيران المدني، وللتعاقد بشأن الخدمات الفنية.

مجلس ادارة برنامج الأمم المتحدة

الانمائي وأسبقيّة مشاريع الطيران المدني

٢٠- تحث الدول المتعاقدة الأعضاء في مجلس ادارة برنامج الأمم المتحدة الانمائي على أن تسترعي انتباه ممثليها الى أهمية الدور الذي يلعبه الطيران المدني في التنمية الاقتصادية الشاملة للبلدان والأقاليم الفرعية والأقاليم، حتى تعطى مشاريع الطيران المدني الأسبقيّة التي تستحقها في أي برنامج يقدم للموافقة عليه.

جيم - الخبراء

تدبير الخبراء

٢١- تطلب من الدول المتعاقدة أن تتعاون، قدر الامكان مع الايكو بتشجيع الخبراء العاملين في خدمتها على التقدم بطلبات للعمل في مجال المساعدة الفنية بالايكو في مختلف أفرع الطيران المدني، وبتسهيل اعارتهم لهذا الغرض بأقل قدر من التأخير، وينبغي على الدول المتعاقدة عند احالة مرشحين الى المنظمة أن تبذل جهودها للتأكد من تمتعهم بالمؤهلات الفنية الكاملة وأنهم مناسبون شخصيا للعمل في مجال المساعدة الفنية، وينبغي على الدول المتعاقدة أن ترشح خبراء لادراجهم في قائمة خبراء الايكو. وينبغي على البلدان النامية بوجه خاص، أن ترشح مواطنيها المؤهلين لادراجهم في القائمة. وينبغي على الدول التي تقدم الخبراء أن تحتفظ بقوائم بالمرشحين المناسبين، مع ايلاء الاعتبار الواجب أيضا لامكانية استخدام الخبراء الذين تقاعدوا مؤخرا، وتحث الدول المتعاقدة على أن تنظر في امكانية تنظيم شؤون موظفيها بشكل يمكنها في أي وقت من اتاحة عدد معين من الخبراء للعمل في مجال المساعدة الفنية.

لا يكون التدريب فيها متاحا في مركز وطني، وتذكر الدول بالحاجة الى تحقيق تمويل هؤلاء الطلاب من خلال المخصصات الملائمة للمنح التدريبية من جميع المصادر المتاحة، بما في ذلك الميزانيات الوطنية، والبرامج القطرية لبرنامج الأمم المتحدة الانمائي، وغير ذلك من مصادر التمويل متعددة الأطراف والثنائية.

اصدار المنح التدريبية

١٤- تذكر الدول بالحاجة الى تحسين تنفيذ المنح التدريبية عن طريق تسمية المرشحين في الوقت المناسب، وتقترح أن تقوم الدولة المعنية، في بداية مشروع ما، باعداد جدول زمني مفصل للتنفيذ بالنسبة لكل منحة حتى تتسلم الوكالة المنفذة الترشيحات في الوقت المناسب لعمل الترتيبات السليمة.

الحسابات الائتمانية

١٥- تشيد بمشروع الحسابات الائتمانية وتنتظر بعين الارتياح لمبادرات الدول في انشاء برامج الحسابات الائتمانية كوسيلة للحصول على المساعدة الفنية والتشغيلية في مجال الطيران المدني، وذلك بالاضافة الى المساعدة المقدمة من أموال برنامج الأمم المتحدة الانمائي، عن طريق دفع الأموال اللازمة الى الايكو مباشرة، وتحث الدول على زيادة استخدامها لهذه الوسيلة للاسراع في تنفيذ الخطط الاقليمية.

المساعدة التشغيلية

١٦- تسترعي انتباه الدول المتعاقدة الى أهمية وفائدة خبراء المساعدة التشغيلية في اطار برنامج الأمم المتحدة الانمائي، والحسابات الائتمانية ومصادر التمويل الأخرى، وتشجع الدول المحتاجة الى مثل هؤلاء الخبراء في نشاطاتها بمجال الطيران المدني على ادراج طلب الخبراء في طلبات المساعدة التي تقدمها لبرنامج الأمم المتحدة الانمائي ومصادر التمويل الأخرى.

اعتماد الخبراء

١٧- تشجع الدول التي تتلقى المساعدة على أن تتفادى حدوث تأخيرات في تنفيذ المشاريع وذلك بالعمل على صدور قرارات سريعة بخصوص الخبراء الذين تقترحهم الايكو على الدول للمشاريع القطرية.

النظراء والموظفون الوطنيون

١٨- تذكر الدول التي تتلقى المساعدة من برنامج الأمم المتحدة الانمائي بالتزامها بأن تقدم، كجزء من أي مشروع يتطلب

وبما أنه توجد حاجة ملحة الى اتخاذ أعمال المتابعة والاجراءات التصحيحية الفعالة في اطار برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية لتقديم الدعم الى الدول لسد الثغرات التي تم تحديدها.

ولما كان التمويل الأولي المقدم الى برنامج التعاون الفني من مصادر خارجة عن الميزانية بدأ يستخدم لدعم أعمال ادارة التعاون الفني الرامية الى سد الثغرات المحددة من خلال التدقيق بموجب برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) وبرنامج الايكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP).

فان الجمعية العمومية:

١- تؤكد من جديد على أن برنامج التعاون الفني نشاط دائم وذو أولوية في الايكاو، ويكمل دور البرنامج العادي في توفير الدعم للدول من أجل التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية وخطط الملاحه الجوية الاقليمية، وتطوير البنية الأساسية لهيئات الطيران المدني ومواردها البشرية.

٢- تؤكد من جديد على أن ادارة التعاون الفني هي احدى الأدوات الرئيسية التي تساعد الايكاو بها الدول على سد الثغرات المكتشفة من خلال أنشطة الايكاو في مجال التقييم والتدقيق.

٣- تؤكد على أنه ينبغي دمج المزيد من أنشطة الايكاو من خلال تحديد واضح لمهام وأنشطة كل ادارة، وتعزيز التعاون وتنسيق أنشطة كل منها وتجنب الازدواج والتكرار.

٤- تؤكد على أنه ينبغي تعزيز برنامج الايكاو للتعاون الفني في حدود الموارد المالية الراهنة، وذلك على مستوى المكاتب الاقليمية وعلى المستوى الميداني، بما يتيح لادارة التعاون الفني أداء دورها بمزيد من الكفاءة والفاعلية.

٥- تسلّم بأن الايكاو ستسمح لبرنامج التعاون الفني عن طريق توفير الأموال من مصادر خارجة عن الميزانية من أن يستمر ويزيد خدماته المرتبطة بالسلامة والأمن والكفاءة في الطيران المدني لصالح الدول، وأن يساهم بقدر أكبر في تنفيذ القواعد والتوصيات الصادرة عن الايكاو وتوصيات المجموعات الاقليمية للتخطيط والتنفيذ.

٦- تشجع الدول على الاستفادة من خدمات ضمان الجودة التي تقدمها ادارة التعاون الفني وتسترد تكاليفها للاشراف على المشاريع التي تنفذها أطراف أخرى من خارج ادارة التعاون الفني في الايكاو.

٢٢- تطلب من الأمين العام أن يقوم، قدر الامكان وأخذاً في الحسبان عنصر الوقت والطابع العاجل لمشاريع معينة، أن يعلن للدول بوجود وظائف خالية في مشاريع المساعدة الفنية التي تنفذها المنظمة في وقت مبكر يسمح للدول التي لديها خبراء بالتقدم بمرشحين للنظر في هذه الترشيحات. وينبغي أن تحتوي تلك الاعلانات على تفاصيل محددة كافية لتمكين الدول من ترشيح العاملين الحائزين للمؤهلات المحددة اللازمة لملء الوظائف الخالية.

وبالإضافة الى ذلك فان الجمعية العمومية:

تعلمن أن هذا القرار يلغي القرار ٢٤-١٥ ويحل محله.

القرار ٣٥-٢٠: تحديث السياسة الجديدة بشأن التعاون الفني

بما أنه تم تطبيق بعض التدابير من أجل وضع سياسة جديدة بشأن التعاون الفني، وكلفت الجمعية العمومية المجلس بموجب قرارها ٣٣-٢١ بأن يعد ويعرض على نظرها قراراً موحداً عن جميع أنشطة وبرامج التعاون الفني.

وبما أن الدول المتعاقدة تدعو الايكاو على نحو متزايد الى تقديم المشورة والمعونة لتنفيذ القواعد القياسية والتوصيات الدولية وتطوير طيرانها المدني من خلال تعزيز هيئاتها وتحديث بنيتها الأساسية وتطوير مواردها البشرية.

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

ولما كان التمويل الذي يقدمه برنامج الأمم المتحدة الإنمائي يوجه الى قطاعات انمائية غير الطيران المدني، وانخفضت مساهماته المالية في أنشطة الطيران المدني انخفاضاً شديداً حتى وصلت الى مستوى يقل عن ٣ في المائة من برنامج الايكاو للتعاون الفني.

ولما كانت هيئات الطيران المدني في أقل البلدان نموا هي التي تحتاج على وجه الخصوص الى أكبر قدر من الدعم، وهي التي تعتمد في معظم الأحوال على المؤسسات المالية وقطاع الصناعة لتمويل مشاريعها بالتعاون الفني.

وبما أنه خلال الفترات الثلاثية ١٩٩٦-١٩٩٨ و ١٩٩٩-٢٠٠١ و ٢٠٠٢-٢٠٠٤، شرعت المنظمة في دمج ادارة التعاون الفني وتنفيذ مفهوم العدد الأساسي من الموظفين فحسنت بذلك الوضع المالي لادارة التعاون الفني.

ولما كان القرار ٣٣-٢١ قد شجع المجلس والأمين العام على اعتماد هيكل وآلية يتبعان الممارسات التجارية بما يتيح اقامة شركات مثمرة مع شركاء التمويل والدول المنتفعة.

ولما كان قيام ادارة التعاون الفني أو أي طرف آخر خارج الايكاو بتنسيق المشاريع التي تلتزم تماما بالقواعد والتوصيات الدولية، يسفر عن تعزيز جوهرى للسلامة والأمن والكفاءة في الطيران المدني في جميع أنحاء العالم.

ولما كانت الهيئات غير الحكومية (العامة والخاصة)، التي تنفذ مشاريع في مجال الطيران المدني لحساب الدول المتعاقدة تطلب من الايكاو على نحو متزايد أن تمددها ادارة التعاون الفني بالمشورة والمساعدة في مجالات التعاون الفني التقليدية مع التأكد من الالتزام في تنفيذ المشاريع بالقواعد والتوصيات الصادرة عن الايكاو.

فان الجمعية العمومية:

١- **تقرر** أنه ينبغي للايكاو أن تتوسع في تقديم خدمات التعاون الفني، بناء على الطلب، الى الهيئات غير الحكومية (العامة والخاصة) التي تنفذ في الدول المتعاقدة مشاريع في مجال الطيران المدني تهدف الى تعزيز السلامة والأمن والفاعلية في النقل الجوي الدولي.

٢- **تشدد** على أن برنامج التعاون الفني ينبغي أن يعمل دائما في حدود قواعد الايكاو ونظمها واجراءاتها.

٣- **تسلّم** بأنه عند اتباع الممارسات التجارية، لا بد من المحافظة على السمعة الطيبة التي تتمتع بها الايكاو.

٤- **تكلف** الأمين العام بالنظر في كل طلب على حدة من الطلبات التي تقدمها الهيئات غير الحكومية (العامة والخاصة) التي تنفذ في الدول المتعاقدة مشاريع في مجال الطيران المدني، وذلك لتقديم مساعدة الايكاو في مجالات التعاون الفني التقليدية، مع اقامة اعتبار خاص للالتزام في المشاريع بالقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو.

القرار ٢٢-٧: لائحة وحدة التفتيش المشتركة

القرار ٢٧-١٨: تمويل أنشطة المساعدة الفنية

لما كان الطيران المدني يمثل عنصرا مهما للتقدم التكنولوجي والاقتصادي والاجتماعي والثقافي لجميع البلدان، لا سيما البلدان النامية، وللتعاون بينها على المستوى شبه الاقليمي والاقليمي والعالمي.

٧- **تسلم** بالحاجة الى توسيع نطاق خدمات التعاون الفني التي تقدمها الايكاو ليشمل الهيئات غير الحكومية (العامة أو الخاصة) المعنية مباشرة بالطيران المدني، وذلك تعزيزا لأهداف الايكاو، ولشمول عدة أمور ومن بينها النشاطات التي كانت توفرها تقليديا الهيئات الوطنية للطيران المدني التي صارت تخصص حاليا الى حد ما، على أن تواصل الدولة تحمل مسؤولية ليبتها بموجب اتفاقية شيكاغو لضمان نوعية الخدمات المقدمة وامتثالها للقواعد والتوصيات الصادرة عن الايكاو.

٨- **تطلب** الى برنامج الأمم المتحدة الانمائي أن يعطي أولوية أكبر لتطوير قطاع النقل الجوي في البلدان النامية، وتطلب الى الرئيس والأمين العام والأمانة العامة تكثيف الاتصالات مع برنامج الأمم المتحدة الانمائي لزيادة مساهمته في مشاريع الايكاو للتعاون الفني.

٩- **تحث** الدول وشركاء التنمية الآخرين، بما في ذلك صناعة الطيران والقطاع الخاص، على المساهمة في آلية تمويل تنفيذ أهداف الايكاو لأنها ستمكنهم من المشاركة في تنفيذ مشاريع الايكاو الانمائية للطيران المدني.

١٠- **توافق** على أن أي عجز مالي قد يحدث في هذه الميزانية في نهاية أي سنة مالية ينبغي أن يمول في المقام الأول من الفائض المتراكم في صندوق تكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية وألا يتم اللجوء الى تمويله من ميزانية البرنامج العادي الا كآخر حل.

١١- **تكلف** المجلس بأن يقدم الى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية تقريرا عن تنفيذ هذا القرار.

١٢- **تقرر** أن يحل هذا القرار محل قرار الجمعية العمومية ٢١-٣٣ ويلغيه.

القرار ٣٥-٢١: توسيع نطاق أنشطة التعاون الفني للايكاو

لما كان القرار ٣٣-٢١ قد أكد أن برنامج التعاون الفني يشكل نشاطا دائما ذا أولوية في الايكاو ويكمل دور البرنامج العادي في تقديم الدعم الى الدول من أجل التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية وخطط الملاحة الجوية وتطوير البنية الأساسية لهيئات الطيران المدني ومواردها البشرية.

ولما كان المجلس قد وافق على اعطاء ادارة التعاون الفني مزيدا من المرونة التشغيلية في ظل الاشراف والمراقبة الملائمين على أنشطة التعاون الفني.

برنامج المعونة الثنائية وغيرها من برامج المعونة

٣- **توصي** الدول المتعاقدة التي لديها برامج مساعدة ثنائية أو برامج ترعاها الحكومات بالنظر في أهمية استخدام المساعدة الفنية من الايكاو في المساعدة على تنفيذ برامجها لمساندة الطيران المدني.

الدول المتلقية للمساعدات

٤- **تحث** الدول المتعاقدة على اعطاء أولوية عالية لتطوير الطيران المدني، وعندما تطلب المساعدة الخارجية لهذا الغرض أن تقوم، من خلال هيئة حكومية ملائمة، بالاشارة على المنظمات القائمة بالتمويل برغبتها في اشراك الايكاو كوكالة تنفيذية في مشاريع الطيران المدني التي يجوز أن تمولها تلك المنظمات.

باء - منظمات التمويل

الايكاو بصفتها المنظمة المعترف بها كوكيلة عن برنامج الأمم المتحدة الانمائي في شؤون الطيران المدني

٥- **تسترعي** انتباه منظمات التمويل، التي تشمل فيما تشملها البنك الدولي، والبنك الآسيوي للتنمية، وبنك التنمية الأفريقي، وبنك التنمية للأمريكتين، وبنك الاستثمارات الأوروبية/الصندوق الأوروبي للتنمية، والصناديق الانمائية التابعة للدول العربية، وبنك التنمية لدول الكاريبي، والبنك الاسلامي للتنمية وصندوق منظمة الدول المصدرة للنفط (أوبك)، الى أن الايكاو تعتبر، من بين وكالات الأمم المتحدة، الوكالة المتخصصة للطيران المدني، وبالتالي فهي الوكالة المعتمدة لدى الأمم المتحدة بصفتها السلطة المختصة للاضطلاع بالمساعدة الفنية للبلدان النامية في مشاريع الطيران المدني.

قبول منظمات التمويل للايكاو لتقديم المساعدة في مجال الطيران المدني

٦- **توصي** منظمات التمويل المذكورة أعلاه، بأن تعطي الأفضلية للايكاو، كلما كان ذلك ملائماً، في عمليات تحديد وصياغة وتحليل وتنفيذ وتقييم مشاريع الطيران المدني في مجال المساعدة الفنية.

الخطوات المطلوب من الأمين العام اتخاذها بصدد منظمات التمويل

٧- **تطلب** من الأمين العام أن يواصل الاتصال مع منظمات التمويل الملائمة مثل المنظمات المذكورة أعلاه، ومع

وبما أن معظم الأموال المتاحة للايكاو من أجل تقديم المساعدة الفنية لاعانة البلدان النامية على النهوض بتطوير الطيران المدني فيها كانت تأتي حتى الوقت الحاضر من برنامج الأمم المتحدة الانمائي.

ولما كانت احتياجات الطيران المدني في البلدان النامية أكبر بكثير من أن تمول بالموارد المتاحة من برنامج الأمم المتحدة الانمائي وغيره من المصادر المستخدمة حالياً، والتي تشمل الصناديق الانتمائية ونظام تقاسم التكاليف.

فان الجمعية العمومية:

ألف - الخطوات المطلوبة من الدول:

تقديم التبرعات الى

برنامج الأمم المتحدة الانمائي

لسنة ١٩٩٠ والسنوات التالية

١- **تحث** الدول المتعاقدة التي تتبرع لبرنامج الأمم المتحدة الانمائي، على أن تنظر بسرعة وتعاطف، في امكان زيادة تبرعاتها المقدمة لبرنامج الأمم المتحدة الانمائي عن ١٩٩٠ والسنوات التالية، وذلك من أجل تحسين الفرص في اطار ذلك البرنامج لتمويل مزيد من مشاريع الطيران المدني، وذلك اعتراف بأن البرنامج لقي قبولاً لدى البلدان النامية باعتباره المصدر المفضل لتمويل المساعدة الفنية، لأن تخصيص أموال البرنامج للتنمية الشاملة لبلد ما إنما هو أمر تحدده الحكومة التي تتلقى المساعدة.

منظمات أخرى للتمويل متعدد الأطراف

٢- تحث الدول المتعاقدة المرتبطة بمصادر التمويل

متعددة الأطراف الأخرى، بما فيها:

البنك الدولي، والبنك الآسيوي للتنمية، وبنك التنمية الأفريقي، وبنك التنمية للأمريكتين، وبنك الاستثمارات الأوروبية/صندوق التنمية الأوروبي، والصناديق الانمائية التابعة للدول العربية، وبنك التنمية لدول الكاريبي، والبنك الاسلامي للتنمية، وصندوق منظمة الدول المصدرة للنفط، (أوبك).

أن تسترعي انتباه ممثلها في تلك المنظمات الى أهمية تقديم المساعدة لمشاريع الطيران المدني، لا سيما المشاريع اللازمة لانشاء البنية الأساسية الحيوي للنقل الجوي و/أو التنمية الاقتصادية القطرية.

عالية للتدريب من خلال منح التدريب في مشاريع الطيران المدني في بلادها والممولة من أموال البرامج القطرية التي يضعها برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، أو أن تكفل ذلك التدريب من مواردها الذاتية، وذلك لامكان اجراء التدريب فعلا، وأن تسعى الى تحقيق بقاء معاهد تدريب الطيران المدني التي أنشئت في المنطقة التي تنتمي اليها تلك الدول.

٤- أن توجه المجلس الى اتخاذ الخطوات التي تمكن الايكاو من الحفاظ الى أقصى حد ممكن على التوازن بين احتياجات الدول المتعاقدة والموارد المتاحة، من أجل تقديم المنح الدراسية والتدريبية التي تتناسب مع جميع المناطق الجغرافية ومع مراكز التدريب الاقليمية.

٥- أن تذكر الدول بأن القرار ١٦-٧ (التبرعات) لا يزال ساري المفعول، وأن تحت الدول التي هي في وضع يسمح لها بأن تمنح الايكاو أموالا اضافية لتقديم المنح التدريبية في مجال الطيران المدني أن تفعل ذلك اما نقدا أو عينا.

وبالإضافة الى ذلك فان الجمعية العمومية:

تعلمن أن هذا القرار يجب قرارها السابق ٢٣-٩.

القرار ٢٧-٢٠: تعزيز التدريب وقدرات صيانة المعدات بمجال المساعدة الفنية

لما كان استمرار نقص التمويل يقتضي بذل كل الجهود لتحسين كفاءة التعاون الفني مع الدول المشاركة.

ولما كانت عمليات تقييم المشاريع التي نفذتها الايكاو قد كشفت عن وجود عدد من المشاكل المزممة الشائعة بين الكثير من الدول النامية، وأن هذه تؤثر في سلامة الطيران المدني، وخصوصا في مجالات توافر النظراء وتدريبهم والامكانية الذاتية للاضطلاع بنشاطات المشاريع، وتوريد قطع الغيار لاجراء الصيانة السريعة والفعالة للمعدات التشغيلية.

١- تعيين النظراء - تذكر الدول المتعاقدة بأن تعيين نظراء في وقت مبكر وفقا لشروط أي مشروع من مشاريع المساعدة الفنية، بغض النظر عن مصدر التمويل الخاص به، يعد من الأمور ذات الأهمية الحيوية لانجاز الأنشطة ذات القدرة الذاتية على الاستمرار.

الوقت اللازم للتدريب - تسترعي اهتمام الدول المتعاقدة الى الفترة الزمنية الطويلة اللازمة لتدريب العاملين الوطنيين في بعض المجالات المتخصصة من مجالات الطيران

الدول التي يحتمل أن تحصل على المساعدات، بغرض تخصيص الأموال لتطوير الطيران المدني، باستعمال الايكاو كوكالة تنفيذية.

وبالإضافة الى ذلك فان الجمعية العمومية:

تعلمن أن هذا القرار يلغي القرار ٢٦-١٧ ويحل محله.

القرار ٢٤-١٧: المنح الدراسية والتدريبية للتدريب الأساسي والمتقدم

حيث أن تكاليف التدريب الأساسي والتدريب التخصصي والمتقدم للعاملين في المجالين الفني والطيراني تمثل في بعض الحالات عقبة أمام ارسال الطلاب الى مراكز تدريب الطيران الاقليمية.

ونظرا لأن برنامج الأمم المتحدة الإنمائي قد سمح حتى نهاية عام ١٩٧٥ بتمويل جزء هام من البرنامج الذي تديره الايكاو لتدريب العاملين في المجالين الفني والطيراني في البلدان النامية.

وان تعتبر أن الأموال الاقليمية لبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي المتاحة للمساعدة الفنية في مجال الطيران المدني من أجل المنح الدراسية والتدريبية التي تطلبها الدول المتعاقدة هي غير كافية للوفاء باحتياجات الطيران المدني، ولا سيما في البلدان النامية.

تقرر الجمعية العمومية ما يلي:

١- أن تحت الدول المتعاقدة الأعضاء في مجلس ادارة برنامج الأمم المتحدة الإنمائي على النظر في احتياجات البلدان النامية الى تدريب العاملين في المجالين الفني والطيراني وأن تقدم الموارد لمختلف وكالات الأمم المتحدة من أجل زيادة أموال المساعدة الحالية لتلبية الحاجة الى تطوير الطيران المدني.

٢- أن تحت تلك الدول على القيام، بالاشتراك مع الايكاو، باتخاذ التدابير الضرورية حتى يدرج برنامج الأمم المتحدة الإنمائي بندا من بنود الميزانية لمنح الطيران المدني من أجل التدريب الأساسي والتدريب التخصصي والمتقدم للعاملين في المجالين الفني والطيراني.

٣- أن تحت الدول المتعاقدة المؤهلة للحصول على المساعدة من برنامج الأمم المتحدة الإنمائي على اعطاء أسبقية

ولما كانت ثمة حالات أصيبت فيها المطارات وتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية ذات الصلة بها بالتلف أو الخلل نتيجة لكوارث 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.

فان 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 إعادة تشغيل المطارات الدولية وتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية ذات الصلة.

القرار ١٦-٧: التدريب الفني في مجال الطيران

لما كان التطور الفني السريع للطيران المدني يعد أداة حيوية لتحقيق الكثير من المنافع الاجتماعية والاقتصادية للدول، ولكنه يتطلب من الدول النامية بذل جهد في تدريب موظفي الطيران يفوق مواردها المالية وتسهيلات التدريب فيها.

المدني، مثل عمليات الطيران وصلاحيه الطائرات للطيران، والحاجة الى اقامة الاعتبار لهذه المقترضات عند صياغة المشاريع ونظرا لطول الفترة اللازمة لحصول العاملين الوطنيين على المهارات التخصصية والخبرة العملية في مجال التخصصات المعنية، فان الدول المتعاقدة تحث على تعيين أكثر من نظير واحد لوظائف المشاريع التي تتطلب تدريباً طويلاً قبل التعيين فيها.

٣- **تذكر** الدول المتعاقدة، وتحصوا في مشاريع بناء المؤسسات، بأهمية اتخاذ التدابير الكافية لتحسين المهارات الادارية العليا للموظفين الوطنيين من أجل التنظيم والادارة لخدمات الطيران المدني بكفاءة وفاعلية.

٤- **تحث** الدول المتعاقدة أن تولي أولوية عالية للصيانة الوقائية للمعدات من أجل تأمين عمليات سليمة ويمكن الاعتماد عليها والتي تعتبر حيوية لضمان سلامة الطيران المدني.

٥- **تذكر** الدول المتعاقدة بأن فاعلية الصيانة تقتضي توافر قطع الغيار على نحو سريع. ولذلك فإنها تحث الدول المتعاقدة أن تتيح لادارات الطيران المدني الاستفادة السريعة من جزء من إيرادات النقد الأجنبي، مع الأخذ في الحسبان عمر وحالة المعدات التي تحتاج الى الصيانة.

القرار ٢٢-١١: 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 والأرصاد الجوية والاتصالات وغيرها من تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية يعد أمراً جوهرياً لتسهيل الملاحة الجوية الدولية.

النامية في تنفيذ الخطط الإقليمية، وذلك عندما تشير الظروف الى وجود فرص لنجاح مثل هذا البرنامج.

٧- **تطلب** الى المجلس أن يقدم تقريراً عن النتائج المحققة الى الدورة العادية التالية للجمعية العمومية.

القرار ٣٥-١٤، المرفق (د): تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحة الجوية

القرار ٣٥-١٤، المرفق (ح): التدريب على الطيران

القرار ٣٥-٩، المرفق (و): مساعدة الدول على تنفيذ الاجراءات الفنية لحماية الطيران المدني الدولي

القرار ٢٢-١٩: تقديم المساعدة والمشورة في تنفيذ المخططات الإقليمية

القرار ٢٩-١٣: تحسين الاشراف على السلامة

القرار ٣٢-١١: انشاء برنامج عالمي للايكافو للتدقيق في مراقبة السلامة الجوية

القرار ٣٥-٦: الانتقال الى نهج تجمعي شامل لعمليات التدقيق في اطار برنامج الايكافو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة

القرار ٣٥-٨: التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران

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

القرار ٣٥-٧: وضع استراتيجية موحدة لسد ثغرات السلامة الجوية

وبما أن البلدان النامية، مع استخدامها لتسهيلات التدريب المتاحة لها من خلال برامج المعونة الثنائية وبرنامج الأمم المتحدة الانمائي الا أن جزءاً من موارد تلك البرامج التي يمكن استعمالها لأغراض الطيران المدني مازالت غير كافية لتلبية المقترضات المتزايدة للتدريب في مجال الطيران.

وبما أن هناك في الوقت نفسه أماكن خالية في المراكز القائمة للتدريب الفني على الطيران.

ولما كان التطور الفني السريع في الطيران المدني يتطلب انفاقاً كبيراً من الدول النامية على المرافق الأرضية للطيران لمواكبة التطور.

فان الجمعية العمومية:

١- **تصرح** للمجلس:

(أ) بأن يتلقى تبرعات على شكل منح دراسية ومنح زمالة ومعدات التدريب وأموال للتدريب من الدول ومن المصادر الأخرى العامة والخاصة.

(ب) بأن يعمل كوسيط بين الدول بخصوص اصدار المنح الدراسية ومنح الزمالة وبخصوص تقديم المعدات التدريبية.

٢- **تطلب** الى المجلس أن يتخذ التدابير الضرورية، في حدود الموارد المتاحة لدى المنظمة، لتنفيذ الفقرة ١ أعلاه بشكل مرن مع السماح بعمل ترتيبات متنوعة تحقيقاً للمصلحة العليا للطيران المدني الدولي.

٣- **تدعو** الدول الى أن تتعاون في تنفيذ الفقرة ١ أعلاه وأن تترك الأمر للمجلس لتقرير كيفية الحصول على الدعم من المؤسسات الدولية، وعلى الدعم، من خلال الحكومات، من المصادر العامة والخاصة في بلدانها.

٤- **تطلب** الى المجلس أن يشجع الدول على تركيز جهودها على احداث المزيد من تطوير مراكز التدريب القائمة في مناطقها، وأن تستغل على نحو كامل تسهيلات تلك المراكز بإرسال طلابها للحصول على التدريب الأساسي والمتخصص والاضافي.

٥- **تطلب** الى المجلس أن يقدم المشورة والمساعدة للبلدان النامية في الحصول على الدعم من برنامج الأمم المتحدة للتنمية في تنفيذ برامج التدريب الإقليمية لتلبية احتياجاتها.

٦- **تطلب** الى المجلس أن يبحث من جديد مسألة اعداد برنامج للتبرعات على شكل معدات وأموال بهدف مساعدة الدول

القرار ٣٥-١٦: مراعاة تطور مواصفات أجهزة تسجيل بيانات الطيران

القرار ٣٥-١٧: حماية معلومات السلامة الجوية لتنظيم
تحصيل ومعالجة البيانات بغية تحسين
سلامة الطيران

القرار ٣٢-١٦: إتقان اللغة الانجليزية لأغراض الاتصال
بالهاتف اللاسلكي

القرار ٣٥-١٥: بيان موحد 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 ٣٣-١٦: خطة الايكاو العالمية لسلامة الطيران

الباب السابع – التدخل غير المشروع

عام

٢- **تعلم** أن مثل هذه الأعمال التي تستخدم فيها الطائرات المدنية كأسلحة دمار تتناقض مع نص وروح اتفاقية الطيران المدني الدولي، ولا سيما ديباجتها ومادتها الرابعة والرابعة والأربعين، وأن تلك الأفعال والأعمال الإرهابية التي تستخدم الطيران المدني أو تجهيزات الطيران المدني تشكل جرائم خطيرة من جرائم انتهاك القانون الدولي.

٣- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على أن تكفل، وفقا للمادة الرابعة من اتفاقية شيكاغو، عدم استخدام الطيران المدني في أي غرض مخالف لأهداف اتفاقية الطيران المدني الدولي، وأن تحاسب حسابا عسيرا كل من يستغل الطائرات المدنية كأسلحة دمار، بمن فيهم المسؤولون عن تخطيط وتنظيم هذه الأعمال أو عن مساعدة أو دعم أو إيواء مرتكبيها.

٤- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على تعزيز عرى التعاون فيما بينها لتقديم المساعدة في تحقيقات هذه الأعمال والقبض على المسؤولين عنها ومقاضاتهم، وعلى أن تضمن أن من شاركوا في هذه الأعمال الإرهابية، بصرف النظر عن طبيعة مشاركتهم، لن يجدوا ملاذا مأمونا في أي مكان.

٥- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على تكثيف جهودها من أجل التوصل إلى التنفيذ والانفاذ الكاملين للاتفاقيات متعددة الأطراف بخصوص أمن الطيران، وتنفيذ القواعد والتوصيات والاجراءات الصادرة عن الايكاو بشأن أمن الطيران تنفيذا تاما، وعلى رصد هذا التنفيذ، وعلى اتخاذ جميع تدابير الأمن الإضافية الملائمة في أراضيها بالتناسب مع مستوى الخطر من أجل تقادي 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، و**تدعو** الدول المتعاقدة الى الموافقة على تقديم تمويل خاص لنشاط الايكاو العاجل في مجال أمن الطيران المذكور في الفقرة السابعة أدناه، و**تكلف** المجلس بأن يضع اقتراحات لتقديم التمويل الأكثر ثباتا لنشاط الايكاو في مجال أمن الطيران، بما في ذلك التدابير العلاجية الملائمة.

القرار ٣٣-١: اعلان بشأن اساءة استعمال الطائرات المدنية كأسلحة دمار وبشأن الأعمال الارهابية الأخرى في الطيران المدني

ان الجمعية العمومية:

ان تشهد الأعمال الارهابية المقيتة التي وقعت في الولايات المتحدة في ١١/٩/٢٠٠١ والتي أسفرت عن فقدان أرواح بريئة كثيرة وعن آلام بشرية ودمار كبير.

وان تعرب عن أعرق 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.

فان الجمعية العمومية :

١- **تدين** بقوة هذه الأعمال الارهابية باعتبارها تتناقض مع أبسط الاعتبارات الانسانية وقواعد سلوك المجتمع المتحضر وباعتبارها انتهاكات للقانون الدولي.

تتشدد بصفة عاجلة الدول، الى حين سريان مفعول الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، أن تتخذ التدابير الفعالة لردع ومنع تلك الأفعال، وأن تكفل، وفقا لقوانينها الوطنية، مفاضة الذين يرتكبون مثل هذه الأفعال.

تقرر الاعلان التالي :

ان الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي.

وقد اجتمعت في دورة استثنائية للبت في الزيادة المفزعة في أفعال الاستيلاء غير المشروع وأفعال العنف ضد طائرات النقل الجوي المدني الدولي، ومنشآت المطارات المدنية والتجهيزات والخدمات ذات الصلة بها.

وادركا 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 فى النقل الجوى.
- ٢- تعرب عن أسفها للخسائر فى الأرواح والاصابات والضرر الذى يلحق بموارد اقتصادية مهمة من جراء تلك الأفعال.
- ٣- تدين جميع أفعال العنف التى قد توجه ضد الطائرات والطواقم والركاب فى النقل الجوى المدني الدولى، وضد العاملين فى مجال الطيران المدني والمطارات المدنية وغيرها من التجهيزات والخدمات المستعملة فى النقل الجوى المدني الدولى.
- ٤- تدرك الحاجة العاجلة للتوصل الى اتفاق عام بين الدول بغية كفاءة التعاون الدولى على نطاق واسع تحقيقا لمصالح سلامة النقل الجوى المدني الدولى.
- ٥- تطلب من الدول القيام بعمل مشترك نحو قمع الأفعال التى تهدد بالخطر سلامة النقل الجوى المدني الدولى وانتظام تطوره.
- ٦- تطلب تنفيذ مقررات وتوصيات هذه الجمعية العمومية، فى أقرب وقت ممكن، من أجل منع هذه الأفعال وردعها.

٧- تكلف المجلس والأمين العام بالعمل على وجه الاستعجال للتصدي للتهديدات الجديدة والناشئة ضد الطيران المدني، وبأن يستعرض على وجه الخصوص مدى ملائمة اتفاقيات أمن الطيران الراهنة، واستعراض برنامج الايكافو لأمن الطيران، بما فى ذلك استعراض الملحق السابع عشر وملحق الاتفاقية الأخرى ذات الصلة، والنظر فى انشاء برنامج عالمي تابع للايكافو لتدقيق مراقبة الأمن، والنظر فى أي تدابير أخرى قد تعتبر مفيدة أو ضرورية، بما فى ذلك التعاون الفني.

٨- تكلف المجلس بأن يعقد فى مونتريال، فى أقرب وقت ممكن وحيدا لو كان ذلك فى عام ٢٠٠١، مؤتمرا وزاريا دوليا رفيع المستوى لأمن الطيران، بهدف منع ومكافحة واستئصال الأعمال الارهابية فى الطيران المدني، وتعزيز دور الايكافو فى اعتماد القواعد والتوصيات فى مجال الأمن وتدقيق تنفيذها، وتأمين الوسائل المالية اللازمة بالصورة المشار إليها فى الفقرة ٦ أعلاه.

القرار ١٧-١ : اعلان من الجمعية العمومية

لما كان النقل الجوى المدني الدولى يساعد فى انشاء الصداقة والتفاهم والحفاظ عليهما بين شعوب العالم، وينهض بالتجارة بين الأمم.

ولما كانت أفعال العنف الموجهة ضد النقل الجوى المدني الدولى والمطارات وغيرها من التجهيزات والخدمات التى يستخدمها النقل الجوى تشكل خطرا على سلامته، وتؤثر تأثيرا جسيما فى تشغيل الخطوط الجوية الدولية، وتقوض ثقة شعوب العالم فى سلامة النقل الجوى المدني الدولى.

ولما كانت الدول المتعاقدة، اذ تلاحظ العدد المتزايد لأفعال العنف ضد النقل الجوى المدني، تشعر بالقلق الخطير تجاه سلامة النقل الجوى وأمنه.

فان الجمعية العمومية :

تدين كل أفعال العنف التى قد توجه ضد الطائرات وطواقم الطائرات والركاب فى النقل الجوى الدولى.

تدين جميع أفعال العنف التى قد توجه ضد العاملين فى مجال الطيران المدني، والمطارات المدنية، وغيرها من التجهيزات والخدمات التى يستعملها النقل الجوى المدني الدولى.

تتشدد بصفة عاجلة الدول ألا تلجأ، تحت أى ظروف، الى أفعال العنف الموجهة ضد النقل الجوى المدني الدولى والمطارات وغيرها من التجهيزات والخدمات التى تخدم ذلك النقل.

المرفق (أ)**السياسة العامة**

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

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

ولما كان التهديد الناجم عن الأفعال الارهابية التي تستخدم الصواريخ الجوية المحمولة والصواريخ الأخرى أرض-جو والأسلحة الخفيفة والقنابل الصاروخية، والاستيلاء غير المشروع على الطائرات، والهجوم على المنشآت وغير ذلك من أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني، بما في ذلك الأفعال التي تهدف الى تدمير الطائرات والأفعال التي تستخدم فيها الطائرات كأسلحة للتدمير، يؤثر تأثيرا ضارا وخطيرا على سلامة الطيران المدني الدولي وكفائه وانتظامه، ويعرض للخطر أرواح الأشخاص على متن الطائرات وعلى الأرض، ويقوض ثقة شعوب العالم في سلامة الطيران المدني الدولي.

لما كانت كافة أعمال التدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي تعد جرما جسيما يشكل خرقا للقانون الدولي.

وإن تذكر بقرار الجمعية العمومية ٣٣-١ الذي طلبت فيه من المجلس أن يعقد مؤتمرا وزاريا دوليا رفيع المستوى لأمن الطيران للعمل على منع الأفعال الارهابية في الطيران المدني ومكافحتها واستئصالها، وتعزيز دور الايكاو في اصدار القواعد والتوصيات الدولية في مجال الأمن وتدقيق التنفيذ، وضمان الموارد المالية اللازمة.

وإن تأخذ بعين الاعتبار توصية المؤتمر الوزاري رفيع المستوى لأمن الطيران، الذي عقد في فبراير ٢٠٠٢، باعتماد خطة عمل للايكاو لأمن الطيران تشمل، ضمن جملة أمور، على تحديد وتحليل واعداد رد عالمي فعال على التهديدات الجديدة والناشئة، واتخاذ التدابير المتكاملة في مجالات معينة تشمل المطارات والطائرات ونظم مراقبة الحركة الجوية، واعتماد برنامج متابعة للمساعدة على سد الثغرات المكتشفة.

وتأييدا للخطوات التي اتخذها المجلس حتى الآن، ولا سيما اعتماده لخطة عمل الايكاو لأمن الطيران في يونيو ٢٠٠٢، بالإضافة الى الاجراءات الوقائية الجديدة وتعزيز الوسائل المتاحة للمنظمة، وتولي المهام المتعلقة بتنفيذ اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها.

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 ٣٥-٩ : بيان موحد بسياسات الايكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع

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

ولما كانت الجمعية العمومية قد قررت، في قرارها ٣٣-٢ 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 البيان الموحد عن سياسات الايكاو المستمرة، الوارد في المرفقات من (أ) الى (ح) بالقرار ٣٣-٢، وعدلت ذلك البيان ليشمل القرارات الصادرة عن الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية.

فان الجمعية العمومية:

١- تقرر أن مرفقات هذا القرار تشكل البيان الموحد عن سياسات الايكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع، وهو مستكمل بما كانت عليه هذه السياسات عند ختام الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية.

٢- تقرر أن تطلب الى المجلس أن يعرض على نظر كل دورة من دوراتها العادية بيانا موحدًا عن سياسات الايكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع.

٣- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٣-٢.

فان الجمعية العمومية:

أفعال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي، المكمل للاتفاقية بشأن قمع أفعال التدخل غير المشروع ضد سلامة الطيران المدني (مونتريال، ١٩٨٨)، فضلا عن اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها (مونتريال، ١٩٩١) والاتفاقات الثنائية لقمع تلك الأفعال، كلها موثيق عززت حماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع.

فان الجمعية العمومية:

١- تحث الدول المتعاقدة التي لم تصبح بعد أطرافاً في 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)، على أن تتضمن إليها.

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

٣- تكلف الأمين العام بأن يستمر في تذكير الدول بأهمية انضمامها أطرافاً في اتفاقيات طوكيو ولاهاي ومونتريال وبروتوكول عام ١٩٨٨ المكمل لاتفاقية مونتريال، واتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها، وأن يقدم المساعدة التي تطلبها الدول التي تصادف أي صعوبات في سبيل انضمامها إلى هذه الموثيق.

(ب) اصدار التشريعات الوطنية والاتفاقات الثنائية

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

فان الجمعية العمومية:

١- تناشد الدول المتعاقدة أن تولي اهتماماً خاصاً لاعتماد اجراءات وافية ضد الأشخاص الذين يرتكبون أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات وغيرها من أفعال التدخل

١- تدین بشدة جميع أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني بغض النظر عن مكان ارتكابها وهوية مرتكبيها وأسباب ارتكابها.

٢- تؤكد من جديد على الدور المهم لمنظمة الطيران المدني الدولي في تسهيل حل المسائل التي قد تنشأ بين الدول المتعاقدة بالعلاقة الى الأمور التي تؤثر في التشغيل الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي في العالم أجمع.

٣- تؤكد من جديد أنه يجب على منظمة الطيران المدني الدولي ودولها الأعضاء الاستمرار في معاملة أمن الطيران باعتباره أمراً يحظى بأعلى أولوية.

٤- تحيط علماً باشمئزاز بأفعال التدخل غير المشروع التي تهدف الى تدمير طائرات مدنية في الجو وهي مشغلى في رحلات تجارية، بما في ذلك استغلال الطائرات المدنية كأسلحة للتدمير وقتل الأشخاص على متنها وعلى الأرض.

٥- تناشد جميع الدول المتعاقدة أن تؤكد تأييدها الحازم لسياسة الايكاو الثابتة، وذلك بتطبيق أكثر اجراءات الأمن فعالية بشكل أحادي وبالتعاون فيما بينها، لقمع أفعال التدخل غير المشروع ومعاقبة مرتكبي تلك الأفعال.

٦- تطلب الى المجلس أن يواصل عمله على وضع الاجراءات التي تمنع أفعال التدخل غير المشروع، وخاصة تنفيذ خطة عمل الايكاو لأمن الطيران.

٧- تحث جميع الدول المتعاقدة على الاسهام في خطة عمل الايكاو لأمن الطيران لأن تنفيذها يعتمد بشكل كبير على التبرعات.

المرفق (ب)

الموثيق القانونية الدولية والتشريع الوطني
والاتفاقات الثنائية لقمع أفعال التدخل غير
المشروع في الطيران المدني

(أ) الموثيق القانونية الدولية

لما كانت 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

المبينة في اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها، دراسات عن طرق كشف المتفجرات أو المواد المتفجرة، وخصوصا عن تمييز المتفجرات المثيرة للقلق غير المتفجرات البلاستيكية، وذلك بغرض انشاء نظام قانوني شامل وملائم حسب الاقتضاء.

٣- **تحث** جميع الدول فرادى وبالتعاون مع بعضها على اتخاذ كافة التدابير الممكنة لقمع أفعال العنف في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي، ولا سيما التدابير التي تقتضيها أو توصي بها أحكام الملحق السابع عشر باتفاقية الطيران المدني الدولي.

٤- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تعزز جهودها الرامية الى تنفيذ القواعد والتوصيات والاجراءات الدولية الراهنة المتعلقة بأمن الطيران، وأن ترصد هذا التنفيذ، وأن تتخذ كل الخطوات الضرورية لمنع وقوع أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني الدولي، وأن تراعي المواد الارشادية الواردة في دليل الأمن الصادر عن الايكاو والمتاحة في موقع الايكاو المؤمن على الشبكة العالمية.

٥- **تناشد** الدول المتعاقدة أن تعزز بقوة التعاون والتنسيق فيما بينها من أجل تحسين هذا التنفيذ في ظل احترام سيادتها.

٦- **تطلب** الى المجلس أن يضمن ما يلي في الجوانب الفنية لأمن الطيران:

أ) أن تكون أحكام الملحق السابع عشر والملحق التاسع — التسهيلات متوافقة ومكاملة لبعضها بدون الاخلال بفعالية التدابير الأمنية.

ب) أن تتضمن جداول أعمال اجتماعات الايكاو بنودا عن أمن الطيران ولها علاقة بمواضيع هذه الاجتماعات كلما كان ذلك ضروريا.

ج) أن تقوم الايكاو بعقد ندوات اقليمية عن أمن الطيران بعد التشاور مع الدول المعنية أو بناء على طلب تلك الدول.

د) أن يستمر تطوير برنامج الايكاو للتدريب على أمن الطيران بما في ذلك اعداد برامج تدريبية قياسية في مجال أمن الطيران لتستخدمها الدول.

هـ) أن تقوم الايكاو بدور المنسق بين مراكز التدريب على أمن الطيران لتضمن المحافظة على مستويات التدريب وتحقيق مستويات التعاون السليمة.

غير المشروع ضد الطيران المدني، وأن تدرج على وجه الخصوص في تشريعاتها قواعد تقضي بإنزال عقوبات مشددة على هؤلاء الأشخاص.

٢- **تناشد** الدول المتعاقدة أن تتخذ اجراءات وافية لتسليم أو محاكمة الأشخاص الذين يرتكبون أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات وغيرها من أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني، وذلك بسن أحكام قانونية أو وضع معاهدة لهذا الغرض أو تعزيز الترتيبات القائمة و ابرام اتفاقات مناسبة للقضاء على مثل هذه الأفعال، حتى يتسنى تسليم الأشخاص الذين يرتكبون الهجمات الاجرامية 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 المتعاقدة ممارسة اليقظة المستمرة ووضع وتنفيذ اجراءات ايجابية للحماية.

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

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

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

ولما كانت الاجراءات المضادة لحماية الطيران المدني لا يمكن أن تكون فعالة الا من خلال توظيف أفراد أمن مدربين تدريباً عالياً، بالإضافة الى اجراء التحريات الشخصية، واصدار الاجازات ومراقبة الجودة.

فان الجمعية العمومية:

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

٢- **تطلب** الى المجلس أن يقوم، بالإضافة على صلاحيات اللجنة الفنية الدولية المعنية بالمتفجرات بالصورة

٦- **تحث** الدول المتعاقدة على التأكد من أن أي طائرة هبطت في اقليمها وهي واقعة تحت الاستيلاء غير المشروع سنظل محتجزة على الأرض، ما لم يصبح رحيلها ضرورة يملئها الواجب الغالب وهو حماية الأرواح البشرية.

٧- **تسلم** بأهمية المشاورات بين الدولة التي هبطت فيها الطائرة الواقعة تحت أحد أفعال الاستيلاء غير المشروع ودولة مشغل تلك الطائرة، فضلا عن قيام الدولة التي هبطت فيها الطائرة بتبليغ دولة المقصد المفترض أو المعلن.

٨- **تحث** الدول المتعاقدة على التعاون بغرض تنظيم رد مشترك على أي فعل تدخل غير مشروع، وكذلك الاستعانة عند الضرورة بخبرات وقدرات دولة مشغل الطائرة التي تعرضت للتدخل غير المشروع، ودولة الإنتاج ودولة التسجيل، مع اتخاذ التدابير في أراضيها لتحرير ركاب تلك الطائرة وطاقمها.

٩- **تدين** فشل أي دولة متعاقدة في الوفاء بالتزاماتها بأن تعيد بدون تأخير الطائرة المحتجزة احتجازا غير قانوني، أو أن تسلّم أي شخص متهم بارتكاب أحد أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني أو أن تعرض القضية على السلطات المختصة بدون تأخير.

١٠- **تتشدد** الدول المتعاقدة أن تواصل تقديم المساعدة في عمليات التحقيق في تلك الأفعال وفي القبض على المسؤولين عنها ومحاكمتهم.

(ب) الإبلاغ عن أفعال التدخل غير المشروع

ان الجمعية العمومية:

١- **تذكر** الدول الأطراف بالتزاماتها بموجب المادة (١١) من اتفاقية لاهاي والمادة (١٣) من اتفاقية مونتريال بأن ترسل الى المجلس، عقب حدوث وقائع التدخل غير المشروع، جميع المعلومات ذات الصلة بالأمر التي تقتضيها المادتان المذكورتان.

٢- **تكلف** الأمين العام بأن يطلب من الدول الأطراف المعنية، في خلال مدة معقولة من تاريخ حدوث كل واقعة محددة من وقائع التدخل غير المشروع، أن ترسل الى المجلس وفقا لقانونها الوطني جميع المعلومات ذات الصلة بتلك الواقعة التي تقتضيها المادتان المذكورتان، وبصفة خاصة المعلومات المتعلقة بترحيل المجرمين أو غير ذلك من الاجراءات القانونية.

٧- **تكلف** الأمين العام بأن يواصل استكمال وتعديل دليل الأمن واعداد مواد ارشادية جديدة على فترات ملائمة لمساعدة الدول المتعاقدة على تنفيذ المواصفات والاجراءات المتعلقة بأمن الطيران المدني.

المرفق (د)

اجراءات 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 تقديم خدمات المساعدات الملاحية وخدمات الحركة الجوية لها واقفال المدرج وممرات السير واغلاق المطارات.

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

فان الجمعية العمومية:

١- **تأخذ علما وبقلق**، بالعدد الكبير من أفعال التدخل غير المشروع، وخاصة الهجمات التي تشن على المنشآت في داخل مباني المطارات وتستهدف الركاب والجمهور قبل نقاط الكشف الأمني.

٢- **تفكر** في هذا الخصوص بالأحكام ذات الصلة في اتفاقية شيكاغو واتفاقية طوكيو واتفاقية لاهاي وبروتوكول عام ١٩٨٨ المكمل لاتفاقية مونتريال.

٣- **تحث** الدول المتعاقدة التي لم تتضمن بعد الى بروتوكول عام ١٩٨٨ المكمل لاتفاقية مونتريال أن تبادر الى الانضمام اليه.

٤- **توصي** بأن تراعي الدول الاعتبارات المذكورة أعلاه عندما تضع السياسات وخطط الطوارئ للتصدي لأفعال التدخل غير المشروع.

٥- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تقدم المساعدة الى أي طائرة واقعة تحت أحد أفعال الاستيلاء غير المشروع، بما في هذه المساعدة من اتاحة المساعدات الملاحية وخدمات الحركة الجوية والاذن للطائرة بالهبوط.

المرفق (هـ)

وإذ تسلّم بأن جميع نشاطات البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران تمول حالياً بتبرعات تقدمها الدول المتعاقدة.

فان الجمعية العمومية:

١- **تطلب** الى الأمين العام الاستمرار في تنفيذ برنامج الايكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران، الذي يشتمل على عمليات تدقيق منتظمة والزامية ومنهجية ومنسقة في جميع الدول المتعاقدة، مع اجراء عمليات التدقيق هذه على المستوى الوطني ومستوى المطارات بغية تقييم قدرات الدول على مراقبة أمن الطيران، بالاضافة الى تقييم التدابير الأمنية في نخبة من المطارات الرئيسية.

٢- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على أن توافق على اجراء عمليات التدقيق بمبادرة من الايكاو، ذلك بالتوقيع على مذكرة التفاهم الثنائية مع المنظمة، بالصيغة التي وافق عليها المجلس في دورته ١٦٧.

٣- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على أن تقدم الدعم الكامل للايكاو عن طريق قبول بعثات التدقيق في المواعيد التي تحددها المنظمة، وتسهيل عمل فرق التدقيق، واعداد وتقديم خطة عمل تصحيحية ملائمة الى الايكاو لسد الثغرات المكتشفة من خلال التدقيق.

٤- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على أن تتبادل على النحو الملائم ووفقا للسيادة التي تتمتع بها نتائج عمليات التدقيق التي تجربها الايكاو والاجراءات التصحيحية التي تتخذها الدولة التي خضعت للتدقيق مع أي من دولة أخرى حسب طلبها.

٥- **تطلب** الى المجلس ضمان استمرار القدرة المالية للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران على الأجل الطويل، وذلك بدمج جميع أنشطته تدريجيا في الميزانية البرنامجية العادية بأسرع ما يمكن.

٦- **تطلب** الى المجلس أن يقدم الى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية تقريرا عن التنفيذ العام للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران.

المرفق (و)**مساعدة الدول على تنفيذ التدابير الفنية لحماية الطيران المدني الدولي**

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

برنامج الايكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران

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

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

ولما كانت المادة ٣٧ من اتفاقية شيكاغو تقتضي من كل دولة متعاقدة أن تتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة من التوحيد في الأنظمة والاجراءات في جميع الأمور التي يؤدي فيها هذا التوحيد الى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها.

وإذ تذكر بأن الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية كلفت المجلس والأمين العام بالنظر في انشاء برنامج عالمي للايكاو لتدقيق مراقبة الأمن يشمل ضمن جملة أمور ترتيبات أمن المطارات وبرامج أمن الطيران المدني.

وإذ تذكر بأن الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية كلفت المجلس بعقد مؤتمر وزاري دولي رفيع المستوى لأمن الطيران في أقرب موعد ممكن، يهدف ضمن جملة أمور الى تعزيز دور الايكاو في اصدار القواعد والتوصيات في مجال الأمن وتدقيق تنفيذها.

وإذ تضع في اعتبارها توصيات المؤتمر الوزاري رفيع المستوى لأمن الطيران الذي عقد في مونتريال في فبراير ٢٠٠٢، والذي دعا الى اعتماد خطة عمل للايكاو في مجال أمن الطيران تشتمل ضمن جملة أمور على انشاء برنامج شامل تقوم الايكاو بموجبه بتنفيذ عمليات تدقيق منتظمة والزامية ومنهجية ومنسقة لأمن الطيران في جميع الدول المتعاقدة.

وإذ تضع في اعتبارها أن مجلس الايكاو اعتمد في دورته ١٦٦ خطة عمل الايكاو لأمن الطيران.

وإذ تضع في اعتبارها أن برنامج الايكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران قد بدأ تنفيذه بأول عملية تدقيق لأمن الطيران قامت بها الايكاو في نوفمبر ٢٠٠٢.

وإذ تسلّم بأن تنفيذ البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران برهن على أهميته الحيوية في تحديد الشواغل المرتبطة بأمن الطيران وتقديم التوصيات لحلها.

وإذ تسلّم بأن استمرار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران أساسي لتوفير الثقة المتبادلة في مستوى أمن الطيران بين الدول المتعاقدة وضمن التنفيذ الملائم لقواعد الأمن.

المرفق (ز)**اجراءات المجلس ازاء التعاون المتعدد الأطراف والتعاون الثنائي في مختلف مناطق العالم**

لما كان التعاون الثنائي بين الدول يمكن أن يكمل ويعزز حقوق والتزامات الدول بموجب الاتفاقيات الدولية بشأن أمن الطيران، وبموجب القواعد والتوصيات التي اعتمدها المجلس بشأن أمن الطيران.

ولما كانت الاتفاقات الثنائية الخاصة بشركات الطيران تشكل الأساس القانوني الرئيسي للنقل الدولي للركاب والأمتعة والبضائع والبريد.

وبما أنه ينبغي أن تشكل أحكام أمن الطيران جزءاً لا يتجزأ من الاتفاقات الثنائية لشركات الطيران.

فان الجمعية العمومية:

١- تحث جميع الدول المتعاقدة على ادراج بند يتعلق بأمن الطيران في اتفاقات الخطوط 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.

٢- توصي المجلس بأن يواصل ما يلي:

(أ) جمع نتائج الخبرة التي اكتسبتها الدول من التعاون على قمع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي.

(ب) تحليل الوضع الراهن لمكافحة أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي في مختلف مناطق العالم.

(ج) اعداد توصيات لتعزيز التدابير الرامية الى قمع أفعال التدخل غير المشروع.

المرفق (ح)**التعاون الدولي والاقليمي في مجال أمن الطيران**

ان تضع في اعتبارها الحاجة الى تدابير أقوى لمنع جميع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني.

وان تقر بأن التهديد الموجه الى الطيران المدني يتطلب ردا عالميا فعالا من الدول والمنظمات الدولية والاقليمية المعنية.

ولما كانت بعض البلدان، وخصوصا البلدان النامية، تواجه رغم المساعدة المقدمة لها صعوبات في تنفيذ التدابير الوقائية تنفيذاً تاماً لعدم كفاية الموارد المالية والفنية والمادية.

ولما كان أمن الطيران حيويًا لجميع الدول المتعاقدة من أجل التشغيل السليم لشركات الطيران التابعة لها في جميع أنحاء العالم.

فان الجمعية العمومية:

١- تدعو البلدان المتقدمة الى تقديم المساعدة للبلدان غير القادرة على تنفيذ برامج التدابير الفنية المقترحة لحماية الطائرات على الأرض، ولا سيما من أجل انهاء اجراءات الركاب وأمتعتهم اليدوية وأمتعتهم المسجلة والبضائع والبريد والبريد الممتاز وطرود البريد العاجل.

٢- تدعو الدول المتعاقدة الى أن تأخذ بعين الاعتبار الامكانية التي يوفرها كل من آلية التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الواردة في الملحق السابع عشر، وبرنامج الأمم المتحدة الانمائي، والتعاون الفني فيما بين البلدان النامية، لتلبية احتياجاتها الى المساعدة الفنية لحماية الطيران المدني الدولي.

٣- تدعو الدول المتعاقدة الى الاستفادة في خطتها التصحيحية من المساعدات التي تقدمها آلية أمن الطيران على الأجل القصير، ومشاريع المساعدة طيلة الأجل التي تقدم في اطار برنامج التعاون الفني لسد الثغرات المكتشفة من خلال التدقيق.

٤- تحث جميع الدول التي لديها الموارد الكافية على زيادة المساعدة المالية والفنية والمادية التي تقدمها للبلدان المحتاجة الى هذه المساعدة لتحسين أمن الطيران، وذلك من خلال الجهود الثنائية ومتعددة الأطراف، وخصوصا من خلال آلية الايكاو لأمن الطيران.

٥- تحث جميع الدول المتعاقدة على الاستفادة من مراكز الايكاو للتدريب على أمن الطيران لتحسين مستويات التدريب.

٦- تحث المجتمع الدولي على النظر في زيادة المساعدات التي تقدم الى الدول وعلى تعزيز التعاون فيما بينها حتى تتمكن من الاستفادة من بلوغ أهداف وأغراض اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها، ولا سيما من خلال اللجنة الفنية الدولية المعنية بالمتفجرات.

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.

واقنتاعا منها بأن أمن الطيران سيظل برنامجا حرجا وذا أولوية بالنسبة للايكاو، وبالحاجة الى انشاء برامج عمل وتنفيذها في الفترة الثلاثية المقبلة لمعالجة المسائل المحددة في قراري الجمعية العمومية ٣٣-١ و ٣٣-٢.

وان تلاحظ أن كثيرا من الأموال اللازمة لتنفيذ برنامج عمل أمن الطيران لا يمكن أن يدرج في ميزانية البرنامج العادي للفترة الثلاثية ٢٠٠٥-٢٠٠٧ نظرا للصعوبات المالية والتمويلية.

١- **تعرب** عن تقديرها للدول المتعاقدة التي تبرعت بموارد بشرية ومالية يتوقع أن تبلغ قيمتها ما لا يقل عن ١٢ مليون دولار أمريكي بحلول نهاية سنة ٢٠٠٤ من أجل تنفيذ خطة عمل أمن الطيران على مدى الفترة الثلاثية ٢٠٠٢-٢٠٠٤.

٢- **وتوافق** على الأرقام الارشادية لاحتياجات التمويل من خارج الميزانية لتنفيذ برنامج أمن الطيران، وهي تبلغ اجمالا ٢٠ مليون دولار أمريكي للسنوات المالية ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧.

٣- **وتحث** جميع الدول المتعاقدة على تقديم التبرعات الى آلية أمن الطيران المعززة لتمويل تنفيذ خطة عمل أمن الطيران، ويقترح أن تكون هذه التبرعات متناسبة مع جدول أنصبة الاشتراكات الذي اعتمدهت الجمعية العمومية لميزانية البرنامج العادي للسنوات ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧.

٤- **وتحث** جميع الدول المتعاقدة على أن تعلن سلفا عن تبرعاتها وأن تقدمها في أوائل السنة المالية ضمانا لتخطيط وتنفيذ خطة عمل أمن الطيران على النحو السليم.

٥- **وتحث** المجلس على أن يضمن استمرار خطة عمل أمن الطيران على الأجل الطويل، وذلك بادراج احتياجاته المالية تدريجيا بأسرع ما يمكن في ميزانية البرنامج العادي، **وتطلب** بناء على ذلك أن يقدم الأمين العام اقتراحات محددة في هذا الصدد، مع مراعاة الأولوية المحددة لأمن الطيران، عند اعداد مشروع الميزانية البرنامجية للفترة ٢٠٠٨-٢٠١٠.

فان الجمعية العمومية:

١- **تدعو** منظمة الشرطة الجنائية الدولية (الانتربول)، ومكتب الأمم المتحدة لمراقبة المخدرات ومنع الجريمة، والاتحاد البريدي العالمي، والاتحاد الدولي للنقل الجوي، والمجلس الدولي للمطارات، والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية، ومنظمة الأمن والتعاون في أوروبا، الى مواصلة التعاون مع الايكاو الى أقصى درجة ممكنة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع.

٢- **تطلب** الى المجلس أن يأخذ في الحسبان مبادرة مجموعة الدول الثماني (G8) الخاصة بالسفر الدولي الآمن والميسر وأن يتعاون مع تلك المجموعة ومجموعات الدول الأخرى المناسبة فيما تقوم به من عمل يتصل باعداد التدابير المضادة للتهديد الذي تمثله الصواريخ الجوية المحمولة (المانبادز) وتشجع على تنفيذ جميع الدول المتعاقدة لتلك التدابير.

٣- **تطلب** الى المجلس أن يتعاون مع "الجنة الأمم المتحدة لمكافحة الارهاب" في الجهد العالمي لمكافحة الارهاب.

القرار ٣٥-١٠: الاسهامات المالية في خطة عمل أمن الطيران

ان الجمعية العمومية:

ان تعتبر تطوير الطيران المدني الدولي يساعد بشكل كبير على اقامة وصون أواصر الصداقة والتفاهم بين الأمم وشعوب العالم، ولما كانت اساءة استخدامه تشكل تهديدا على الأمن العام.

ولما كان خطر الأعمال الارهابية والاستيلاء غير المشروع على الطائرات وأفعال التدخل غير المشروع الأخرى ضد الطيران المدني، بما في ذلك الأعمال التي تستهدف تدمير الطائرات، والأعمال التي تستخدم الطائرات كسلاح للدمار، 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.

وان تشير الى قراريها ٣٣-١ و ٣٣-٢.

وان تعرب عن تأييدها لخطة عمل أمن الطيران التي اعتمدها المجلس للتجبل بالتصدي للتهديدات الجديدة والناشئة في مجال أمن الطيران، لا سيما انشاء برنامج الايكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران الذي يتعلق ضمن جملة أمور بترتيبات أمن

اعتمده المجلس في قراره الصادر بتاريخ ١٦ فبراير ١٩٨٩ في أقصر وقت ممكن، وأن يقوم بأى إجراء آخر يراه ضرورياً.

شؤون أخرى متعلقة بالتدخل غير المشروع

القرار ٣٥-١١: التهديدات التي يتعرض لها الطيران المدني من استخدام الصواريخ الجوية المحمولة (المانباز) (المانباز)

ان الجمعية العمومية:

ان تعبر عن قلقها الشديد إزاء الأفعال الارهابية التي تهدد الطيران المدني في جميع أنحاء العالم، وخاصة التهديدات المتمثلة في الصواريخ الجوية المحمولة (المانباز)، والصواريخ الأخرى أرض-جو والأسلحة الخفيفة والقذائف الصاروخية.

وان تشير الى قرارها ٣٣-١ الصادر بعنوان اعلان بشأن اساءة استعمال الطائرات المدنية كأسلحة دمار وبشأن الأعمال الارهابية الأخرى في الطيران المدني، والذي كلف المجلس والأمين العام بالتصرف على وجه العجلة لمواجهة التهديدات الجديدة والناشئة التي يتعرض لها الطيران المدني.

وان تشير الى قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم ٢٤١/٥٨ بشأن الاتجار غير المشروع بالأسلحة الصغيرة والأسلحة الخفيفة بكل أشكالها والقرار ٥٤/٥٨ عن الشفافية في مجال التسليح.

وان تحيط علماً باتفاق 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.

وان ترحب بالجهود المستمرة للمنظمات الدولية والاقليمية الأخرى الرامية الى اعداد استجابة أكثر شمولا واتساقا لمواجهة تهديدات الطيران المدني المتمثلة في أسلحة المانباز.

وان تقر بأن التهديدات الخاصة المتمثلة في أسلحة المانباز تتطلب نهجا شاملا وسياسات مسؤولة من جانب الدول.

وبالنظر الى أن قرارها ٣٢-٢٣ الصادر بعنوان فرض الضوابط على تصدير أسلحة الدفاع الجوي المحمولة يدويا لم يعد مناسباً، والى أن الأمر يستدعي قراراً ذا مدى أبعد.

القرار ٢٧-٩: أفعال التدخل غير المشروع التي تهدف الى تدمير الطائرات المدنية أثناء طيرانها

ان 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.

وان 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.

وان تذكر بقراريها ١٧-١ و ٢٧-٧.

وان تلاحظ القرار رقم ٦٣٥ الصادر عن مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة.

فان الجمعية العمومية :

١- تدين بشدة كل الأفعال الاجرامية الأخيرة من أفعال تدمير الطائرات المدنية أثناء طيرانها.

٢- تحث الدول الأعضاء على تعزيز جهودها من أجل التنفيذ الكامل للقواعد والتوصيات والاجراءات الصادرة عن الايكاو بشأن أمن الطيران وأن تتخذ أى تدابير أمنية اضافية ملائمة عندما يتطلب ذلك حدوث زيادة في مستوى التهديد.

٣- ترحب من الدول الأعضاء، التي في مقدورها أن تفعل ذلك، أن تزيد من المساعدة الفنية والمالية والمادية للدول التي تحتاج اليها من أجل كفاءة 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

وإذ تأخذ علماً بتوصية اللجنة القانونية التي وافق عليها المجلس بضرورة تطبيق المادة الرابعة من هذه الاتفاقية، مع ادخال التعديلات اللازمة، بما يساير التطورات، على المتفجرات البلاستيكية التي أصبحت غير مميزة بسبب تعديل الملحق الفني.

تحث الدول المتعاقدة لدى الايكوا 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) ان 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) ان 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.

١- تحث جميع الدول المتعاقدة على اتخاذ التدابير اللازمة لتطبيق مراقبة صارمة وفعالة على استيراد أسلحة المانبادز وتصديرها ونقلها أو إعادة نقلها إضافة الى تخزينها.

٢- تدعو جميع الدول المتعاقدة الى التعاون على المستويات الدولية والاقليمية وشبه الاقليمية بغية تعزيز وتنسيق الجهود الدولية الرامية الى تنفيذ تدابير المكافحة التي يتم اختيارها بعناية حسب فاعليتها وتكلفتها، والتصدي للتهديد الذي تمثله 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 المشاركة بنشاط في وضع اتفاق دولي لتحديد واقتفاء الأسلحة الصغيرة والخفيفة غير المشروعة المشار اليها في قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة ٢٤١/٥٨ الصادر بعنوان 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، ان لم تكن قد شاركت بعد في هذا الاتفاق.

٦- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٢-٢٣ الصادر بعنوان فرض الضوابط على تصدير أسلحة الدفاع الجوي المحمولة يدوياً.

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

ان الجمعية العمومية:

اذ تقرّ بأهمية اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها في منع الأفعال غير المشروعة ضد الطيران المدني.

وإذ 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.

وإذ تضع في اعتبارها الرغبة في الإبقاء على طريقة موحدة لنظام كشف المتفجرات، لا سيما بعد تعديل الملحق الفني.

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

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 يوما المذكورة في الفقرة ٣ من المادة السابعة من الاتفاقية.

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

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

الباب الثامن – الشؤون التنظيمية والموظفون

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 اساسها قيام الدول المتعاقدة باعادة الأشخاص المؤهلين تأهيلا خاصا للخدمة في الأمانة العامة، كلما حققت تلك السياسة المصلحة العليا للمنظمة.

القرار ٢١-١٢: لجنة الخدمة المدنية الدولية

القرار ٢-٢٧: امتيازات وحصانات الايكاو

تدبير الموظفين وملء الوظائف

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 يتيسر تحقيق التنفيذ الكامل لهذه المبادئ حتى الوقت الحاضر وأن الموظفين المعيّنين دوليا ينتمون، بنسبة كبيرة، الى مجموعة من الدول تنتمي الى نفس الأصل التاريخي والسياسي، والتي تستعمل لغة واحدة مشتركة.

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 ال جمعية 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.

القرار ٢٤-٢٠: الالتزام بتنفيذ مبدأ التمثيل الجغرافي العادل في وظائف أمانة الايكاو وتطبيقه

عملا 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 جدا الالتزام بهذا المبدأ مع غيره من المعايير في تعيين العاملين وفي تجديد عقود الموظفين.

واعترافاً برغبة الدول المتعاقدة في الحصول على تفاهم وتعاون أفضل لتعزيز الطابع الدولي للمنظمة.

وإن تؤكد مجددا الاهتمام العام للدول المتعاقدة بالحفاظ على مستوي عال من الكفاءة والدراية الفنية.

تقرر الجمعية العمومية:

١- أن يقوم المجلس على وجه الاستعجال بما يلي:

(أ) أن يتخذ التدابير لتحقيق توزيع جغرافي لمناصب أمانة 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 حاليا 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 وفقا للقرارات (أ) و (ب) و (ج) أعلاه تطبيقا فعالا 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.

فان 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 وادارتها 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.

فان الجمعية العمومية تقرر:

١- أن يعطى وزن لمبدأ التوزيع الجغرافي العادل مع كل العوامل الأخرى ذات الصلة عند تعيين موظفين جدد أو تجديد عقود الموظفين الحاليين.

٢- باستثناء فئتي الخدمات العامة وخدمات اللغات، أن يتبع المجلس سياسة للتوظيف من شأنها أن تعطي نسبة أكبر للعقود قصيرة الأجل التي لا تزيد على ثلاث سنوات عند أول تعيين مع امكانية تمديد الخدمة من وقت لآخر لفترات أخرى لا تتعدى ثلاث سنوات في كل حالة من حالات التمديد هذه.

٣- في الحالات التي يكون من المرغوب توظيف شخص من الخدمة الحكومية لدولة متعاقدة، على الأمين العام أن يتخذ كل الخطوات العملية للحصول على موافقة تلك الدولة وتعاونها، وإذا كان ذلك ملائما للحصول على رأيها بشأن مدي ملائمة الشخص للمنصب المعني.

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

القرار ٣٥-١٤، المرفق (ش): موظفو الأمانة العامة الفنيون في المقر الرئيسي وفي المكاتب الاقليمية

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 وانهاء الخدمة، والتدريب والمرتبات والعلاوات، وشروط الخدمة للأمين العام وموظفي الايكاو الآخرين، وأنه يجوز له استخدام أو الاستعانة بمواطني أية دولة متعاقدة.

ولما كانت هذه الجمعية العمومية ترى أنه من المرغوب فيه تعريف طريقة تعيين وترقية موظفي الايكاو بشكل أكثر تحديدا.

ولما كانت الاجراءات التي اعتمدها المجلس المؤقت للبيكاو تحظى بقبول الجمعية العمومية، تلك الاجراءات التي تقضي بإنشاء مجالس للتعيينات والترقيات لاستعراض مؤهلات المرشحين وتقديم المشورة بشأن التعيينات والترقيات.

الباب التاسع — اللغات والخدمات الادارية

اللغات

وإذ تأخذ علما 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، وللأثار 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.

القرار ٣١-١٧: مستوى الخدمات التي تقدم بلغات عمل المنظمة

لما كان توفر مستويات ملائمة من الخدمة بلغات العمل في المنظمة وفقا للقرارات والمقررات ذات الصلة التي أصدرتها الجمعية العمومية أمرا مهما للغاية لنشر وثائق المنظمة على نطاق العالم، ولا سيما نشر القواعد والتوصيات الدولية، وكذلك لحسن سير أعمال المنظمة وهيئاتها الدائمة.

ولما كان من الضروري الحفاظ على المساواة بين جميع لغات عمل المنظمة ونوعية الخدمة التي تقدم بهذه اللغات.

فان الجمعية العمومية:

١- تعيد التأكيد على قراراتها السابقة بشأن تعزيز لغات عمل المنظمة.

٢- تقرّر أن المساواة بين جميع لغات عمل المنظمة ونوعية الخدمة التي تقدم بهذه اللغات يشكلان الهدف المستمر للمنظمة.

٣- تقرّر أن العمل بأي لغة جديدة ينبغي ألا يؤثر في نوعية الخدمة التي تقدم بلغات العمل الأخرى في المنظمة.

٤- تقرّر أن يواصل المجلس رصد الخدمات اللغوية الذي سيكون خاضعا للاستعراض.

٥- تطلب من المجلس أن يقدم تقريرا الى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية التي ستعقد في عام ١٩٩٨.

القرار ٢٢-٣٠: استعراض جميع جوانب خدمات اللغات

ان الجمعية العمومية:

ان تنظر بعين الاعتبار للحاجة الى الحفاظ على فاعلية الايكاو في كل الأمور التي تخص الطيران المدني الدولي.

القرار ٢٢-٢: تعديل بشأن النص الروسي المعتمد للاتفاقية

المقرر ٢١: الاستعمال المحدود للغة العربية

(انظر الوثيقة Doc 9113, A21-EX، الصفحة ٥٢، الفقرة ٥:٤٤)

المقرر ٢٣: استعمال اللغة العربية في دورات الجمعية العمومية

(انظر الوثيقة Doc 9311, A23-EX, Vol.1، الصفحة ١٨، الفقرة ٢٩:٧)

المقرر ٢٦: التوسع في خدمات اللغة العربية في الايكاو

(انظر الوثيقة Doc 9489, A26-EX، الصفحة ٢٥، الفقرة ٤٠:٧)

القرار ٢٩-٢١: تعزيز استخدام اللغة العربية في المنظمة

ان الجمعية العمومية:

أذ **تذكر** بالقرارات المتخذة في دوراتها الحادية والعشرين والرابعة والعشرين والسادسة والعشرين والسابعة والعشرين بخصوص اعتماد اللغة العربية والتوسع في استخدامها في المنظمة.

وإذ **تلاحظ** أن عددا من الدول العربية قدم تبرعات لتعزيز استخدام اللغة العربية في المنظمة.

وإذ **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 استخدام 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.

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، تطبيقا للمادة ٣٨ من النظام الداخلي للجانه الدائمة، وأن تعد وثائق اللجنة القانونية وتوزع بنفس اللغات الأربع وفقا للمادة ٤٤ من النظام الداخلي لتلك اللجنة.

وبما أن اللغات الرسمية ولغات العمل للجمعية العامة للأمم المتحدة تستعمل كذلك، وفقا للمادة ٥١ من النظام الداخلي الأساسي للجمعية العامة، في لجانها ولجانها الفرعية، وأن هذه المادة يشار إليها دوما في القواعد الاجرائية للمؤتمرات التي تعقد تحت رعاية الأمم المتحدة.

ولما كانت هذه المادة تطبق في جميع الوكالات المتخصصة وأنه يتضح من المرفق جيم لورقة العمل رقم ١٧ أن عدم ترجمة الوثائق الخاصة بلجنة الملاحة الجوية هو الاستثناء الوحيد في أسرة الأمم المتحدة.

ولما كان ذلك الأسلوب ينطوي على ضرر ليس لأعضاء اللجنة فحسب بل أيضا للإدارات الوطنية التي تهتم بأعمالها، وأن تعديل هذا الوضع سيمكن الدول من الاشتراك بشكل أكثر فاعلية في الأنشطة الأساسية للايكاو.

ولما كان من الضروري والعملى 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 الجوهري، تبعا لذلك، النص على توفير الترتيبات لتنفيذ هذا التعديل على نحو تدريجي.

١- **تقرر** مبدأ اعداد وتوزيع أوراق عمل لجنة الملاحة الجوية بلغات عمل المنظمة الأربع.

٢- **تكلف** المجلس، وفقا لمسؤولياته بموجب المادة ٢٣ من النظام الداخلي للجنة الملاحة الجوية، أن يرصد التطبيق التدريجي لهذا القرار، مع بذل كل الجهود للحفاظ على كفاءة عمل اللجنة وزيادة هذه الكفاءة اذا أمكن ذلك.

القرار ١٦-١٦: النص الفرنسي والنص الاسباني للاتفاقية

الخدمات الادارية

القرار ٣١-١: الشعار الرسمي والختم الرسمي للايكوا

القرار ٣٥-١٤ المرفق (د): تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحة الجوية

القرار ٣٥-١٤ المرفق (هـ): الأدلة الفنية والكتب الدورية الصادرة عن المنظمة

القرار ١-٥٤: مطبوعات الايكوا

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 تقر:

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 بها في وضع هذه القواعد التنظيمية، مع الاشارة بوجه خاص الى شكل المطبوعات وأسلوب الطباعة وحجم المطبوعات وطريقة انتاجها، مع اقامة الاعتبار الواجب لاحتياجات المنتفعين بها، والوفورات الكبيرة التي يمكن تحقيقها من خلال استعمال أسلوب "الافست" في الطباعة، واقامة نظام دائم للطلب على هذه المطبوعات مع الراغبين في شرائها لخفض العدد، ومزايا الانتاج المحلي لبعض المطبوعات في أماكن خارج كندا، واعداد وبيع فهرس شامل لمطبوعات الايكوا، وتحقيق التجانس في سياسة التسعير، وتعيين وكلاء في جميع أنحاء العالم لبيع مطبوعات الايكوا.

المقرر ٢٢: ادخال اللغة الصينية في الايكوا

(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:

ان تشير الى ما قرره في دورتها الثانية والعشرين، والى ما قرره المجلس في دورته ١٤٠، بشأن اعتماد اللغة الصينية والتوسع في استخدامها في المنظمة.

وان تلاحظ أن استخدام اللغة الصينية لم يتجاوز أعمال الترجمة الفورية في دورات الجمعية العمومية والمجلس.

وان تحيط علما بأن جمهورية الصين الشعبية قد قدمت تبرعات لتعزيز استخدام اللغة الصينية في المنظمة.

وان 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

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 ومكافئة للاطلاع على الوثائق التي تنتجها المنظمة في مختلف لغات العمل المتفق عليها.

فان الجمعية العمومية:

١- تعتمد التوزيع المترامن بجميع لغات عمل الايكاو كمبدأ يطبق على مطبوعات ووثائق المنظمة وفقا للشروط التي تقررها الجمعية العمومية والمجلس.

٢- تطلب الى المجلس:

أ) أن يطبق، بالتعاون الوثيق مع الأمين العام، المبدأ أنف الذكر الخاص بالتوزيع المترامن في اللغات المتفق عليها، وأن يراقب عن كثب الامتثال لهذا المبدأ.

ب) أن يبلغ الدورات القادمة للجمعية العمومية بما يتم احرازه من تقدم فيما يتعلق بالتطبيق الفعال والكامل للمبدأ أنف الذكر.

٣- تدعو الدول المتعاقدة الى التعاون مع المنظمة في تحقيق أهداف هذا القرار.

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

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

القرار ٣-٥: ارسال الوثائق الخاصة باجتماعات الايكاو

ان الجمعية العمومية الثالثة تقر:

٢- أن يبقى المجلس الى الحد الممكن عمليا على أسلوبه الجارى الذي يتمثل في ارسال الوثائق* الرئيسية المساندة لجدول أعمال الاجتماعات قبل افتتاح الاجتماع بتسعين يوما على الأقل.

القرار ٣٥-١٤، المرفق (ب): اجتماعات الملاحه الجوية العالمية

القرار ٣٥-١٤، المرفق (ل): اجتماعات الملاحه الجوية الاقليمية

* الوثائق الرئيسية المساندة* تعنى دراسة الأمين العام 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 — النظام المالي

الأولوية أمام كل عنصر برنامجي. ويتضمن كل عنصر من عناصر البرامج في الميزانية البرنامجية، قدر الامكان، الموعد المستهدف لاتمام المهمة الواحدة أو الأكثر.

...

المادة الخامسة

الاعتمادات

...

٦-٥ بالنسبة للاعتمادات فقط، يجوز للأمين العام، حتى نسبة ١٠ في المائة لكل برنامج رئيسي، ويجوز للمجلس، فوق هذه النسبة، وبغض النظر عن سلطته في نقل الأموال بين البرامج الرئيسية طبقاً للقاعدة ٥-١٠، أن يرحل الى السنة التالية أي رصيد غير مخصص من الاعتمادات في أي سنة مالية خلال الفترة التي تفصل بين الدورات العادية للجمعية العمومية التي تعقد مرة كل ثلاث سنوات. ويجب ألا يزيد مجموع الاعتمادات المخصصة والمرحلة عن مجموع الاعتمادات المصرح بها مضافاً إليها المبالغ المرحلة من السنة السابقة. ويلغى أي رصيد من الاعتمادات غير المخصصة.

...

٢- تعديل القاعدة ٥-٢ (ج) من النظام المالي، وتسري اعتباراً من ١/١/١٩٩٨ لمدة ثلاث سنوات على أساس تجريبي، بالشكل الوارد أدناه.

...

المادة الخامسة

الاعتمادات

...

٢-٥ ..

(ج) بغض النظر عن أحكام الفقرتين (أ) و (ب) أعلاه، وحتى المبلغ الذي يؤدي في سنة مالية واحدة أو أكثر لم تعرض بعد على الجمعية العمومية، الى زيادة الإيرادات المتفرقة الفعلية على المبلغ الذي أخذته الجمعية العمومية في الحسبان عند اقرارها لاعتمادات تلك السنة الواحدة أو الأكثر وذلك من أجل تمويل ما يلي:

النظم المالية

القرارات ١٢-٣٥ و ١٤-٥٤ و ١٤-٥٥ و ١٨-٢٧ و ٢١-٣٥ و ٢٤-٢٩

ملاحظة — لم تدرج تلك القرارات في هذه الوثيقة، وهي القرارات التي تحكم نص النظام المالي وتعديلاته. ويظهر النص الحالي للنظام المالي في الوثيقة 7515/11.

القرار ٣٢-٢٩: تعديل النظام المالي

لما كان المجلس قد أحاط علماً بالحاجة الى وضع موعد مستهدف حسب الامكان للانتهاء من كل عنصر أو مهمة من البرامج المدرجة في الميزانية.

ولما كان المجلس قد لاحظ الصعوبات التي تعترض تنفيذ برنامج العمل الكامل، والتي تنجم عن القيود الواردة في النظام المالي على استخدام الأموال.

ولما كان المجلس يوصي الجمعية العمومية بالتوسع في استخدام فائض الإيرادات المتفرقة بحيث يمكن استعمالها لتمويل المشاريع الجديدة وغير المتوقعة التي تتعلق بالسلامة الجوية و/أو لتعزيز التنفيذ الفعال لبرامج المنظمة.

فان الجمعية العمومية تقر:

١- تثبيت التعديلات المدخلة على القاعدتين رقم ٤-٤ ورقم ٥-٦ من النظام المالي، وسريان مفعولها اعتباراً من ١/٥/١٩٩٨ ومن ٢٥/٦/١٩٩٨ على التوالي بالشكل الوارد أدناه.

المادة الرابعة

الميزانية

...

٤-٤ تقسم الميزانية البرنامجية المقدمة من الأمين العام، والتي تحتوي على برنامج العمل وتقديرات الميزانية الى برامج رئيسية، وبرامج، وبرامج فرعية، وعناصر برامج، مع ابراز

الاعتمادات اللازمة للسنة المالية المعنية. ويجب النظر الى مجموع الاعتمادات اللازمة لكل البرامج الرئيسية عن كل سنة مالية ، ويحدد مشروع قرار الميزانية أيضا الطريقة المقترحة لتمويل مجموع الاعتمادات المصرح بها لكل سنة مالية، وما يتصل بذلك من معلومات أخرى.

....

المادة الخامسة*

الاعتمادات

....

١٠-٥ للأمين العام أن ينقل بين البرامج الرئيسية في حدود مبلغ لا يتجاوز ١٠ في المائة من الاعتمادات المخصصة لكل من البرامج الرئيسية المعنية. وفوق هذه النسبة المئوية، للأمين العام أن ينقل اعتمادات بين البرامج الرئيسية بموافقة مسبقة من المجلس بعد الحصول على مشورة اللجنة المالية. ويرفع تقرير بعمليات النقل هذه الى الجمعية العمومية.

١١-٥ للأمين العام أن يبرجئ تنفيذ عناصر محددة من البرامج الفرعية التي تفررت للسنة المالية الثالثة من احدى الفترات الثلاثية الى السنة الأولى من الفترة الثلاثية التالية. وبموافقة المجلس، يظل ذلك الجزء من الاعتمادات الذي يتعلق بالنشاط المؤجل، متاحا للتخصيص لمدة اثني عشر شهرا بعد انقضاء السنة المالية التي اعتمد ذلك الجزء من أجلها، كما يبقى متاحا لفترة أخرى مدتها ١٢ شهرا بالقدر الذي تكون هذه الاعتمادات مطلوبة فيه للوفاء بالالتزامات التي لم تتم تصفيتها والتي جرى تحملها عن اثني عشر شهرا المنقضية.

....

المادة السابعة

انشاء الصناديق وادارتها

....

٢-٧ للأمين العام انشاء صناديق أو حسابات خاصة لأنشطة التمويل الذاتي (الأنشطة التي يغطي الدخل فيها التكاليف) والتي يجب أن تدار وفقا لهذا النظام المالي ما لم ينص على خلاف ذلك. ويحتجز أي فائض لتمويل المشتريات المتعلقة بالأنشطة التي أنشئ من أجلها الصندوق أو الحساب، ويجوز ترحيل ذلك الفائض الى السنة التالية. وفي حالة وجود عجز في

(١) الانفاق المتصل مباشرة بمصدر تلك الإيرادات المتفرقة الاضافية.
(٢) الانفاق على مشاريع جديدة وغير متوقعة تتصل بالسلامة الجوية، و/أو تعزيز التنفيذ الفعال لبرامج الايكاو.

...

٣- يجب أن يقدم المجلس الى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية تقريرا عن الخبرة المكتسبة من تنفيذ القاعدة رقم ٢-٥ من النظام المالي.

القرار ٣٣-٢٩: تعديل النظام المالي

بما أن المجلس قد أجرى استعراضا واسعا للنظام المالي وأدخل عليه تعديلات من أجل تحسين كفاءة ونتاجية المنظمة ويقدم تقريرا الى الجمعية العمومية عن تلك التعديلات.

وبما أن المجلس قدم تقريرا الى الجمعية العمومية عن الخبرة المكتسبة من تطبيق القاعدة ٢-٥ من النظام المالي، بصيغتها المعدلة، على سبيل التجربة لمدة ثلاث سنوات بموجب قرار الجمعية العمومية رقم ٣٢-٢٩.

وبما أن المجلس قد لاحظ على ضوء خبرته أن ادخال المزيد من التعديل على القاعدة ٢-٥ من المادة الخامسة سوف يكون أمرا ملائما وأوصى الجمعية العمومية بالموافقة على التعديلات التي اقترحتها المجلس لتلك القاعدة.

وبما أن الجمعية العمومية قد أخذت علما بتعديلات المواد الرابعة والخامسة والسابعة والتاسعة والحادية عشرة والثالثة عشرة وملحق النظام المالي.

فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

١- اقرار التعديلات الواردة أدناه.

المادة الرابعة*

الميزانية

...

٧-٤ تكون تقديرات المجلس مصحوبة بما يلي:

....

ج) مشروع قرار ميزانية عن كل سنة مالية يكون معتمدا من المجلس وتوصي الجمعية العمومية اعتماده، على أن يحدد هذا القرار، حسب كل برنامج رئيسي،

* تسري تعديلات القاعدتين ٧-٤ و ١٠-٥ اعتبارا من ١/١/٢٠٠٢.

المادة الحادية عشرة

الرقابة الداخلية والمراجعة الداخلية

....

١١-٤ للأمين العام، بموافقة مسبقة من اللجنة المالية، وبالنسبة لاجراءات الشطب الفردية التي تزيد قيمتها الأصلية على ٢٠.٠٠٠ دولار أمريكي، أن يشطب خسائر النقدية والمخازن والموجودات الأخرى شريطة تقديم بيان عن كل المبالغ المشطوبة الى المراجع الخارجي للحسابات مع الحسابات السنوية.

....

المادة الثالثة عشرة

المراجعة الخارجية للحسابات

١٣-١ يقوم المجلس، بشرط تثبيت الجمعية العمومية لذلك الاجراء، بتعيين مراجع خارجي للحسابات، ويكون ذلك الشخص عادة المراجع العام لحسابات دولة متعاقدة (أو المسؤول الذي يمارس وظيفة معادلة للقيام سنويا، وفي أي وقت آخر حسبما يكون ضروريا لأغراض خاصة، باجراء تدقيق مستقل لأموال المنظمة وموجوداتها وحساباتها. ويكون التعيين لفترة يحددها المجلس وتخضع للتثبيت من الجمعية العمومية.

١٣-٢ وإذا توقف المراجع الخارجي للحسابات عن تقلد منصب المراجع العام في بلده (أو منصب المسؤول الذي يمارس وظيفة معادلة)، فإن شغله لمنصبه كمراجع خارجي ينتهي بناء على ذلك ليخلفه كمراجع خارجي من يحل محله كمراجع عام للحسابات وذلك رهنا بموافقة المجلس. ولا يجوز عزل المراجع الخارجي للحسابات لأي سبب آخر أثناء تقلده لمنصبه الا بواسطة الجمعية العمومية.

١٣-٣ يقدم الى المجلس تقرير المراجع الخارجي للحسابات الموجه الى الجمعية العمومية عن المراجعة السنوية في موعد أقصاه ١٥ مايو التالي لنهاية السنة المالية، أو بعد ستة أسابيع من ارسال البيانات المالية وفقا للقاعدة ١٢-٤، أيهما يأتي متأخرا، ويكون مشفوعا بتعليقات الأمين العام عليه. ويبحث المجلس تعليقات الأمين العام حول الاجراء الذي ينتوي اتخاذه استجابة للتوصيات الأساسية الواردة في تقرير المراجع الخارجي. ويقدم المجلس تقرير المراجع الخارجي وتعليقات الأمين العام وبتعليقاته عليه الى الجمعية العمومية في دورتها التالية.

....

نهاية سنة مالية، يرحل العجز الى السنة التالية ويغطي بالدخل في تلك الفترة. ولا يجوز تمويل العجز من الميزانية العادية.

....

٧-٧ يصرح للأمين العام بتحصيل رسوم على الخدمات التي تقدمها المنظمة. وتستخدم تلك الرسوم مع إيرادات الفوائد أو الاستثمارات عليها لسداد جميع أو بعض التكاليف التي تحملتها المنظمة في تدبير تلك الخدمات وادارتها.

....

المادة التاسعة

التعاون الفني

....

٩-٣ تقوم المنظمات والحكومات والجهات الأخرى التي تقدم الأموال لأغراض التعاون الفني بتغطية تكاليف ادارة وتشغيل برامج المنظمة في مجال التعاون الفني. وبالنسبة لمشاريع برنامج الأمم المتحدة الامثاني، تحدد الرسوم الادارية بالتنسيق مع البرنامج وبالنسبة لجميع المشاريع الأخرى، تحدد رسوم ادارية على أساس تقديرات التكاليف التي ينتظر أن تتحملها الايكاو لتنفيذ المشروع.

....

٩-٥ تقدم الى الجمعية العمومية تقديرات الميزانية الخاصة بصندوق تكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية، بعد أن تتظر فيها لجنة التعاون الفني واللجنة المالية وبعد أن يوافق عليها المجلس، وذلك مع ميزانية البرنامج العادي. وتتظر الجمعية العمومية في تلك التقديرات وتعتمدها. وعلى الأمين العام أن يجري على التقديرات المعتمدة ما يلزم من تعديلات خلال فترة الميزانية المعنية لتقديم خدمات الادارة والدعم الضرورية الى برامج التعاون الفني بالمنظمة، وذلك في اطار الصلاحيات المحددة في هذا النظام، وفي حدود مبالغ الموارد الخارجة على نطاق الميزانية والمقدمة للمنظمة لذلك الغرض، وأن يرفع تقريرا عن ذلك الى اللجنة المالية. وأي تعديل في التكاليف الادارية والتشغيلية العادية خلال السنة يكون زائدا بنسبة ١٠ في المائة من المبلغ الذي اعتمده الجمعية العمومية، أو يكون المجلس قد اعتمده سالفا بموجب هذا النظام، يجب أن يخضع للموافقة المسبقة من جانب المجلس.

....

وتمول تلك الاعتمادات بسلفيات من صندوق رأس المال العامل الى الحد الضروري كما يلي:

(أ) حتى مبلغ لا يزيد على ٢ في المائة من اجمالي الاعتمادات المصرح بها بالنسبة للسنة الأولى التالية لقرار الميزانية، و ٤ في المائة من اجمالي الاعتمادات المصرح بها بالنسبة للسنة الثانية و ٢ في المائة من اجمالي الاعتمادات المصرح بها بالنسبة للسنة الثالثة، وذلك لتغطية المصروفات التي لا يمكن تجنبها غير تلك المصروفات المذكورة في القاعدة ٢-٥ ب) و ج).

(ب) حتى مبلغ وقدره ١٠٠.٠٠٠ دولار للمصروفات المتعلقة بمشاريع جديدة عاجلة مثل التمويل المؤقت لأي من تسهيلات أو خدمات المطارات أو الملاحة الجوية، التي قد ينجم عن غيابها أو تعطيلها صعوبة شديدة أو خطر للملاحة الجوية الدولية الا اذا اتخذ المجلس قرارا فوريا، والتي يتوقع بشأنها اتخاذ اجراء من أجل التمويل المشترك بموجب الباب الخامس عشر من الاتفاقية.

(ج) برغم أحكام الفقرتين (أ) و (ب) أعلاه، وحتى المبلغ الذي يؤدي، في سنة مالية أو أكثر لم تعرض بعد على الجمعية العمومية، الى زيادة الإيرادات المتفرقة الفعلية على مبلغ الإيرادات المتفرقة الذي أخذته الجمعية العمومية في الحسبان عند اقرارها لاعتمادات تلك السنة أو تلك السنوات لتمويل ما يلي:

(١) الانفاق المتصل مباشرة بمصدر تلك الإيرادات المتفرقة الاضافية.

(٢) الانفاق على مشاريع تتصل بسلامة الطيران، و/أو تعزيز التنفيذ الفعال لبرامج الايكواو.

القرار ٣٥-٢٥: تعديل النظام المالي

لما كان المجلس قد قدم الى الجمعية العمومية تقريرا عن خبرته في تطبيق المادتين ٥-٦ و ٧-٦ من النظام المالي.

ولما كان المجلس قد لاحظ الحاجة الى تعديل المادتين ٥-٦ و ٧-٦ لتوضيحها.

فان الجمعية العمومية:

١- تقرر تثبيت التعديلات المذكورة أدناه:

مرفق النظام المالي

صلاحيات اضافية لتنظيم مراجعة الحسابات الخارجية

٥- يحزر المراجع الخارجي للحسابات ويوقع اقرارا عن البيانات المالية لمنظمة الطيران المدني الدولي. ويتضمن الاقرار العناصر الأساسية التالية:

(أ) التعريف بالبيانات المالية التي خضعت للتدقيق.
(ب) اشارة الى مسؤولية الأمين العام ومسؤولية المراجع الخارجي.

(ج) اشارة الى معايير التدقيق المتبعة.

(د) وصف للعمل الذي قام به.

(هـ) الادلاء برأي عن البيانات المالية حول ما يلي:

(١) ما اذا كانت البيانات المالية تعرض بصورة منصفة الوضع المالي في نهاية الفترة ونتائج عمليات تلك الفترة.

(٢) ما اذا كانت البيانات المالية قد أعدت وفقا للسياسات المحاسبية المعلنة.

(٣) ما اذا كانت السياسات المحاسبية قد طبقت على أساس يتفق مع ما كان مطبقا في الفترة المالية السابقة.

(و) الادلاء برأي بشأن امتثال المعاملات للنظام المالي والسلطة التشريعية.

(ز) تاريخ الاقرار.

(ح) اسم ومنصب المراجع الخارجي للحسابات.

(ط) اشارة، عند الضرورة، الى تقرير المراجع الخارجي للحسابات بشأن البيانات المالية.

٢- تم تعديل القاعدة ٢-٥ من النظام المالي اعتبارا من ٢٠٠٢/١/١، وذلك كما هو موضح أدناه.

المادة الخامسة

الاعتمادات

٢-٥ للمجلس، بالنسبة لأي سنة مالية، أن يوافق على اعتمادات تفوق قيمة الميزانية التي أقرتها الجمعية العمومية،

المادة ٦-٥ من النظام المالي

٥-٦ باستثناء أي نص مخالف في هذا النظام أو صادر عن الجمعية العمومية:

(أ) تعتبر الاشتراكات، والمدفوعات المقدمة بموجب شروط اتفاقات تسوية المتأخرات، والسلفيات لصندوق رأس المال العامل، مستحقة وواجبة الدفع بالكامل اما بعد انقضاء ثلاثين يوما من تاريخ استلام ارسال البلاغ من الأمين العام بموجب القاعدتين الماليتين ٦-٤ (ب) و٧-٤ (ب)، ولما اعتبرا من أول أيام السنة المالية المعنية، أيهما الأخير.

(ب) اعتبارا من أول يناير من السنة المالية التالية، يعتبر أي رصيد غير مدفوع من تلك الاشتراكات، والمدفوعات المقدمة بموجب اتفاقات تسوية المتأخرات، والسلفيات لصندوق رأس المال العامل، رصيدا متأخرا لمدة سنة.

المادة ٦-٧ من النظام المالي

٧-٦ مدفوعات الدول المتعاقدة، بما في ذلك الدول المتعاقدة التي أبرمت اتفاقات لتسوية متأخراتها، تقيد في المقام الأول لحساب السلفيات المستحقة لصندوق رأس المال العامل، ويخصم أي رصيد متبقي بعد ذلك من الاشتراكات المستحقة، المتعلقة بالاتفاقات والاشتراكات، ابتداء بأولها.

أنصبة الاشتراكات

القرار ٢١-٣٣: قسمة نفقات الإيكواو 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، مقيمة بالدخل القومي مع الأخذ في الاعتبار نصيب الفرد من الدخل القومي.

٢- شأن الدول المتعاقدة وأهميتها في الطيران المدني.

٣- استعمال نظام من النسب المئوية لتحديد حصة كل دولة من نفقات المنظمة من رقم كلي قدره ١٠٠ في المائة.

٤- تحديد حد أدنى وحد أقصى للاشتراك.

(ب) فيما يتعلق بالمبادئ الواردة في الفقرة (أ) أعلاه:

١- يحدد نظام النسبة المئوية اشتراكات الدول حتى رقمين عشريين.

٢- يكون الحد الأدنى لاشتراك أية دولة متعاقدة ٠,٠٦ في المائة عن كل سنة مالية كاملة.

٣- الحد الأقصى لاشتراك أية دولة متعاقدة في أية 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 وهدما واخضاعهما للتقييم الكمي وادخالهما في جدول الأنصبة المحسوب.

* ٣- بالنسبة للدول التي يقل نصيب الفرد من الدخل القومي فيها عن ١ ٥٠٠ دولار أمريكي، يجرى تعديل للدخل القومي لكل دولة منها استنادا الى خصم لا يزيد على ٦٠ في المائة.

٤- يقاس الشأن والأهمية في الطيران المدني بالحمولة المتاحة بالأطنان الكيلومترية على خطوط النقل الجوي المنتظمة للدولة.

* حلت محلها الفقرة ١ من القرار ٢٣-٢٤.

٣- أن معظم الدول المتعاقدة الأعضاء بالمنظمة هي أيضا أعضاء في الأمم المتحدة وتشارك في اعتماد مقرراتها بصدد هذه الأمور.

٤- أن عددا من الدول قد أشارت الى شروعها في تطبيق تدابير مالية على المستوى الوطني للوفاء بالتزاماتها تجاه المنظمة عن سنة ١٩٨١ على أساس تقديرات الميزانية ومشروع جداول أنصبة الاشتراك التي أعدها المجلس والمقدمة الى الدورة الثالثة والعشرين للجمعية العمومية، وبناء عليه:

تقرر أن يسري، اعتبارا من عملية احتساب أنصبة الاشتراكات للأعوام ١٩٨٤ و ١٩٨٥ و ١٩٨٦ والسنوات التالية، تعديل البند ٣ من الفقرة (ج) بقرارها ٢١-٣٣ بحيث تقرأ على النحو التالي: "يستند تعديل الدخل القومي لكل دولة الى الترتيبات النافذة في هذا الصدد في الأمم المتحدة في وقت اعداد الأمين العام لجداول أنصبة الاشتراكات الخاصة بالمنظمة."

القرار ٢٦-٢٣: السبل والوسائل الرامية الى التغلب على التأخيرات في تسديد الاشتراكات

ان الجمعية العمومية اذ تلاحظ:

١- ان المجلس قدم الى الجمعية العمومية، وفقا للقرار ٢٤-٢٨، الفقرة ٥، تقريرا عن السبل والوسائل الرامية الى التغلب على التأخيرات في تسديد الاشتراكات، ونظرت الجمعية العمومية فيه.

٢- أنه بينما يترتب على المتأخرات طويلة الأجل مصاعب مالية للمنظمة، فان ما يثير القلق بوجه خاص هو التأخير في دفع اشتراكات السنة الجارية الذي ينشأ عنه عجزات في النقد السائل ويهدد قدرة المنظمة على الوفاء بالتزاماتها الجارية.

٣- أنه في اعداد الميزانية، يجب أن يقتصر ادراج الفوائد على إيرادات الفوائد التي ينتظر أن تتحقق من استثمار الأموال غير المستخدمة من صندوق رأس المال العامل. وينبغي عدم ادراج أي دخل من الفوائد الأخرى التي يعتمد تحقيقها على توقيت سداد الاشتراكات من جانب الدول المتعاقدة، ذلك لأن توقيت دفع الاشتراكات يخرج عن نطاق سيطرة المنظمة.

تقرر:

١- أن تكثف السياسة الجارية التي تتمثل في السعي المباشر لدى الدول لكي تقوم بدفع اشتراكات السنة الجارية في مواعيدها، وابلغها بالآثار الخطيرة التي يجرها التأخير في دفع الاشتراكات على أعمال المنظمة.

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 ١٠ في المائة من اشتراك السنة السابقة، أو نسبة ٠,٠٧ في المائة من الاشتراكات الكلية، أيهما أعلى.

٢- ألا تخضع جداول أنصبة الاشتراكات المعتمدة للتعديل بغية ادخال اشتراكات الدول الأعضاء الجدد التي تتضمن 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 باعداد مشروع جداول أنصبة الاشتراكات لكل فترة من فترات السنوات الثلاث المتتالية، وذلك على أساس المبادئ المذكورة في الفقرة ١ أعلاه.

٤- ان القرار الحالي يوحد المبادئ القائمة فيما يتعلق بأنصبة الاشتراكات في المنظمة، ويحل محل القرارات التالي ذكرها اعتبارا من أول يناير ١٩٧٥: القرارات ١٢-٣٠ و ١٨-٢٤ و ١٨-٢٥ و ١٩-٣ و ١٩-٤ و ١٩-٥.

القرار ٢٣-٢٤: قسمة نفقات الايكاو فيما بين الدول المتعاقدة (المبادئ التي يجب أن تطبق عند تحديد جداول أنصبة الاشتراكات)

تعترف الجمعية العمومية بما يلي:

١- أن المنظمة قد استعملت، كسياسة ثابتة منذ وقت طويل، وباستثناءات نادرة، صيغة لمخصص دخل الفرد المنخفض وأن هذه الصيغة قد عدلت لتنمشى مع الصيغة المتبعة في الأمم المتحدة.

٢- أن المنظمة تعتمد على الأمم المتحدة في الحصول على بيانات الدخل القومي للدول المتعاقدة.

2004	2003	2002	
%	%	%	
0.06	0.06	0.06	أنريجان
0.06	0.06	0.06	جزر البهاما
0.06	0.06	0.06	البحرين
0.06	0.07	0.07	بنغلاديش
0.06	0.06	0.06	بربادوس
0.06	0.06	0.06	بيلاروس
0.92	0.93	0.95	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
1.98	1.80	1.64	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
2.24	2.26	2.30	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
0.29	0.29	0.29	شيلي
1.52	1.38	1.25	الصين
0.24	0.25	0.21	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
0.06	0.06	0.06	كرواتيا
0.06	0.06	0.06	كوبا
0.06	0.06	0.06	قبرص
0.16	0.16	0.17	الجمهورية التشيكية
0.06	0.06	0.06	جمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية
0.06	0.06	0.06	جمهورية الكونغو الديمقراطية الشعبية
0.55	0.56	0.57	الدانمرك
0.06	0.06	0.06	جيبوتي
0.06	0.06	0.06	الجمهورية الدومينيكية
0.06	0.06	0.06	اكوادور
0.17	0.17	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	0.06	اثيوبيا

٢- أن تتخذ 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 الفوائد 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 بالإضافة الى الفوائد الأخرى في الميزانية، وهي الفوائد التي توزع وفقا للمادة ٦-٢(أ) من النظام المالي.

القرار ٣١-٢٥، الفقرة ١: صندوق رأس المال العامل

القرار ٣٣-٢٦: أنصبه الاشتراك في الصندوق العام للسنوات ٢٠٠٢ و ٢٠٠٣ و ٢٠٠٤

تقرر الجمعية العمومية أن المبالغ التي تقرر على الدول المتعاقدة عن السنوات ٢٠٠٢ و ٢٠٠٣ و ٢٠٠٤ عملا بالمادة (٦١) من الفصل الثاني عشر باتفاقية شيكاغو تحدد وفقا للجدول الوارد أدناه:

2004	2003	2002	
%	%	%	
0.06	0.06	0.06	أفغانستان
0.06	0.06	0.06	البانيا
0.07	0.07	0.07	الجزائر
0.06	0.06	0.06	اندورا
0.06	0.06	0.06	أنغولا
0.06	0.06	0.06	أنغوا وبربودا
0.86	0.79	0.72	الأرجنتين
0.06	0.06	0.06	أرمينيا
1.62	1.64	1.66	استراليا
0.75	0.76	0.77	النمسا

2004	2003	2002		2004	2003	2002	
%	%	%		%	%	%	
0.06	0.06	0.06	مالطة	0.06	0.06	0.06	فيجي
				0.43	0.43	0.44	فنلندا
0.06	0.06	0.06	جزر المارشال				فرنسا
0.06	0.06	0.06	موريتانيا	5.27	5.32	5.40	غابون
0.06	0.06	0.06	موريشيوس	0.06	0.06	0.06	غامبيا
0.92	0.93	0.92	المكسيك	0.06	0.06	0.06	جورجيا
0.06	0.06	0.06	ولايات ميكرونيزيا الموحدة	0.06	0.06	0.06	المانيا
				7.55	7.63	7.74	
0.06	0.06	0.06	موناكو	0.06	0.06	0.06	غانا
0.06	0.06	0.06	منغوليا	0.44	0.45	0.41	اليونان
0.10	0.10	0.10	المغرب	0.06	0.06	0.06	غرينادا
0.06	0.06	0.06	موزامبيق	0.06	0.06	0.06	غواتيمالا
0.06	0.06	0.06	ميانمار	0.06	0.06	0.06	غينيا
0.06	0.06	0.06	ناميبيا	0.06	0.06	0.06	غينيا بيساو
0.06	0.06	0.06	ناورو	0.06	0.06	0.06	غيانا
0.06	0.06	0.06	نيبال	0.06	0.06	0.06	هايتي
1.92	1.94	1.97	هولندا	0.06	0.06	0.06	هندوراس
0.36	0.36	0.37	نيوزيلندا	0.12	0.12	0.12	هنغاريا
0.06	0.06	0.06	نيكاراغوا	0.06	0.06	0.06	ايسلندا
0.06	0.06	0.06	النيجر	0.39	0.40	0.40	الهند
0.06	0.06	0.06	نيجيريا	0.24	0.25	0.25	اندونيسيا
0.50	0.50	0.51	النرويج	0.24	0.24	0.23	جمهورية ايران الاسلامية
0.08	0.08	0.08	عمان	0.09	0.09	0.10	العراق
0.16	0.16	0.16	باكستان	0.28	0.28	0.28	ايرلندا
0.06	0.06	0.06	بالاو	0.47	0.47	0.48	اسرائيل
0.06	0.06	0.06	بنما	3.69	3.73	3.78	ايطاليا
0.06	0.06	0.06	بابوا غينيا الجديدة	0.06	0.06	0.06	جامايكا
0.06	0.06	0.06	باراغواي	14.22	14.36	14.58	اليابان
0.09	0.09	0.10	بيرو	0.06	0.06	0.06	الأردن
0.17	0.17	0.17	الفلبين	0.06	0.06	0.06	كازاخستان
0.31	0.31	0.26	بولندا	0.06	0.06	0.06	كينيا
0.40	0.40	0.41	البرتغال	0.06	0.06	0.06	كيريباتي
0.06	0.06	0.06	قطر	0.17	0.17	0.17	الكويت
2.36	2.19	1.99	جمهورية كوريا	0.06	0.06	0.06	قيرغيزستان
0.06	0.06	0.06	جمهورية مولدوفا	0.06	0.06	0.06	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
0.06	0.07	0.07	رومانيا	0.06	0.06	0.06	لاتفيا
0.82	0.83	0.84	الاتحاد الروسي	0.06	0.06	0.06	لبنان
0.06	0.06	0.06	رواندا	0.06	0.06	0.06	ليسوتو
0.06	0.06	0.06	سانت لوسيا	0.06	0.06	0.06	ليبيريا
0.06	0.06	0.06	سانت فنسنت وجرينادين	0.06	0.06	0.06	الجمهورية العربية الليبية
0.06	0.06	0.06	ساموا	0.06	0.06	0.06	ليتوانيا
0.06	0.06	0.06	سان مارينو	0.24	0.20	0.13	لوكسمبورج
0.06	0.06	0.06	سان تومي وبرينسيبي	0.06	0.06	0.06	مدغشقر
0.61	0.62	0.63	المملكة العربية السعودية	0.06	0.06	0.06	ملايو
0.06	0.06	0.06	السنغال	0.54	0.54	0.54	ماليزيا
0.06	0.06	0.06	سيشيل	0.06	0.06	0.06	ملديف
0.06	0.06	0.06	سيراليون	0.06	0.06	0.06	مالي
1.14	1.15	1.10	سنغافورة	0.06	0.06	0.06	

بالمادة (٦١) من الفصل الثاني عشر من اتفاقية شيكاغو يجب أن
تحدد وفقا للجدول الوارد أدناه،

٢- تكلف المجلس ببحث المنهجية المتبعة في حساب
جداول الأنصبة، وبوجه خاص مبدأ الحدود الوارد في منطوق
الفقرة (هـ) من قرار الجمعية العمومية ١٢-٣٣، وتقديم تقرير
عن استنتاجاتها وتوصياتها الى الجمعية العمومية القادمة.

2007 2006 2005
% % %

0.06	0.06	0.06	أفغانستان
0.06	0.06	0.06	الباتيا
0.07	0.07	0.07	الجزائر
0.06	0.06	0.06	اتدورا
0.06	0.06	0.06	أنغولا
0.06	0.06	0.06	أنتيغوا وبربودا
0.71	0.72	0.72	الأرجنتين
0.06	0.06	0.06	أرمينيا
1.61	1.61	1.63	استراليا
0.71	0.71	0.72	النمسا
0.06	0.06	0.06	أذربيجان
0.06	0.06	0.06	جزر البهاما
0.06	0.06	0.06	البحرين
0.08	0.08	0.08	بنغلاديش
0.06	0.06	0.06	بربادوس
0.06	0.06	0.06	بييلاروس
0.81	0.81	0.82	بلجيكا
0.06	0.06	0.06	بليز
0.06	0.06	0.06	بنين
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
1.36	1.37	1.38	البرازيل
0.06	0.06	0.06	بروناي 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

2.48 2.49 2.46
0.06 0.06 0.06
0.06 0.06 0.06
0.06 0.06 0.06
0.30 0.30 0.30

كندا
الرأس الأخضر
جمهورية أفريقيا الوسطى
تشاد
شيلي

2.02 1.84 1.67
0.23 0.23 0.23
0.06 0.06 0.06
0.06 0.06 0.06

الصين
كولومبيا
جزر القمر
الكونغو

2004	2003	2002	
%	%	%	
0.06	0.06	0.06	سلوفاكيا
0.06	0.06	0.06	سلوفينيا
0.06	0.06	0.06	جزر سليمان
0.06	0.06	0.06	الصومال
0.53	0.53	0.52	جنوب أفريقيا
1.99	2.01	2.04	اسبانيا
0.06	0.06	0.06	سري لانكا
0.06	0.06	0.06	السودان
0.06	0.06	0.06	سورينام
0.06	0.06	0.06	سوازيلند
0.76	0.77	0.78	السويد
1.22	1.23	1.25	سويسرا
0.07	0.07	0.07	الجمهورية العربية السورية
0.06	0.06	0.06	طاجيكستان
0.57	0.58	0.58	تايلند
0.06	0.06	0.06	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة
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
0.44	0.44	0.45	تركيا
0.06	0.06	0.06	تركمانستان
0.06	0.06	0.06	أوغندا
0.06	0.06	0.06	أوكرانيا
0.36	0.36	0.35	الإمارات العربية المتحدة
5.26	5.31	5.39	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
0.19	0.19	0.20	فنزويلا
0.06	0.06	0.06	فيتنام
0.06	0.06	0.06	اليمن
0.06	0.06	0.06	يوغوسلافيا
0.06	0.06	0.06	زامبيا
0.06	0.06	0.06	زمبابوي
<u>100.00</u>	<u>100.00</u>	<u>100.00</u>	

القرار ٣٥-٢٤: أنصبة الاشتراك في الصندوق العام
للسنوات ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧

ان الجمعية العمومية:

١- تقرر أن مبالغ الاشتراكات المفروضة على الدول
المتعاقدة عن السنوات ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧ عملا

2007 %	2006 %	2005 %		2007 %	2006 %	2005 %	
0.06	0.06	0.06	الأردن	0.06	0.06	0.06	جزر كوك
0.06	0.06	0.06	كازاخستان				
0.06	0.06	0.06	كينيا	0.06	0.06	0.06	كوستاريكا
0.06	0.06	0.06	كيريبياتي	0.06	0.06	0.06	كوت ديفوار
0.18	0.18	0.18	الكويت	0.06	0.06	0.06	كرواتيا
				0.06	0.06	0.06	كوبا
0.06	0.06	0.06	قيرغيزستان	0.06	0.06	0.06	قبرص
0.06	0.06	0.06	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية				
0.06	0.06	0.06	لاتفيا	0.15	0.15	0.16	الجمهورية التشيكية
0.06	0.06	0.06	لبنان	0.06	0.06	0.06	جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية
0.06	0.06	0.06	ليسوتو	0.06	0.06	0.06	جمهورية الكونغو الديمقراطية
				0.55	0.55	0.56	الدنمارك
0.06	0.06	0.06	ليبيريا	0.06	0.06	0.06	جيبوتي
0.09	0.09	0.09	الجمهورية العربية الليبية				
0.06	0.06	0.06	ليتوانيا	0.06	0.06	0.06	الجمهورية الدومينيكية
0.34	0.35	0.31	لكسمبورج	0.06	0.06	0.06	اكوادور
0.06	0.06	0.06	مدغشقر	0.18	0.18	0.19	مصر
				0.06	0.06	0.06	السلفادور
0.06	0.06	0.06	ملاوي	0.06	0.06	0.06	غينيا الاستوائية
0.50	0.50	0.51	ماليزيا				
0.06	0.06	0.06	ملديف	0.06	0.06	0.06	اريتريا
0.06	0.06	0.06	مالي	0.06	0.06	0.06	استونيا
0.06	0.06	0.06	مالطة	0.06	0.06	0.06	اثيوبيا
				0.06	0.06	0.06	فيجي
0.06	0.06	0.06	جزر مارشال	0.44	0.45	0.45	فنلندا
0.06	0.06	0.06	موريتانيا				
0.06	0.06	0.07	موريشيوس	5.06	5.08	5.12	فرنسا
1.22	1.11	1.01	المكسيك	0.06	0.06	0.06	غابون
0.06	0.06	0.06	ولايات ميكرونيزيا الموحدة	0.06	0.06	0.06	غامبيا
				0.06	0.06	0.06	جورجيا
0.06	0.06	0.06	موناكو	7.05	7.09	7.14	المانيا
0.06	0.06	0.06	منغوليا				
0.08	0.08	0.08	المغرب	0.06	0.06	0.06	غانا
0.06	0.06	0.06	موزمبيق	0.43	0.43	0.43	اليونان
0.06	0.06	0.06	ميانمار	0.06	0.06	0.06	غرينادا
				0.06	0.06	0.06	غواتيمالا
0.06	0.06	0.06	ناميبيا	0.06	0.06	0.06	غينيا
0.06	0.06	0.06	ناورو				
0.06	0.06	0.06	نيبال				
1.86	1.87	1.88	هولندا	0.06	0.06	0.06	غينيا بيساو
0.34	0.34	0.34	نيوزيلندا	0.06	0.06	0.06	غيانا
				0.06	0.06	0.06	هابتي
0.06	0.06	0.06	نيكاراغوا	0.06	0.06	0.06	هندوراس
0.06	0.06	0.06	النيجر	0.12	0.12	0.12	هنغاريا
0.06	0.06	0.06	نيجيريا				
0.53	0.53	0.53	النرويج	0.06	0.06	0.06	ايسلندا
0.09	0.09	0.09	عمان	0.45	0.45	0.46	الهند
				0.24	0.24	0.24	اندونيسيا
0.14	0.14	0.14	باكستان	0.15	0.15	0.16	جمهورية ايران الاسلامية
0.06	0.06	0.06	بالاو	0.06	0.06	0.06	العراق
0.06	0.06	0.06	بنما				
0.06	0.06	0.06	بابوا غينيا الجديدة				
0.06	0.06	0.06	باراغواي	0.35	0.36	0.35	ايرلندا
				0.51	0.52	0.52	اسرائيل
0.09	0.09	0.09	بيرو	3.56	3.57	3.60	ايطاليا
0.18	0.18	0.18	الفلبين	0.06	0.06	0.06	جامايكا
0.35	0.36	0.36	بولندا	14.39	14.46	14.57	اليابان
0.42	0.42	0.42	البرتغال				

2007 %	2006 %	2005 %		2007 %	2006 %	2005 %	
0.06	0.06	0.06	أوروغواي	0.13	0.13	0.13	قطر
0.06	0.06	0.06	أوزبكستان	2.40	2.41	2.43	جمهورية كوريا
0.06	0.06	0.06	فانواتو	0.06	0.06	0.06	جمهورية مولدوفا
0.14	0.14	0.14	فنزويلا	0.06	0.06	0.06	رومانيا
0.06	0.06	0.06	فيتنام	0.61	0.61	0.62	الاتحاد الروسي
				0.06	0.06	0.06	رواندا
0.06	0.06	0.06	اليمن	0.06	0.06	0.06	سانت كيتس ونيفيس
0.06	0.06	0.06	زامبيا	0.06	0.06	0.06	سانت لوسيا
0.06	0.06	0.06	زيمبابوي	0.06	0.06	0.06	سانت فنسنت وجرينادين
100.00	100.00	100.00		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	0.70	0.68	المملكة العربية السعودية
				0.06	0.06	0.06	السنغال
				0.06	0.06	0.06	صربيا والجبل الأسود
				0.06	0.06	0.06	سيشيل
				0.06	0.06	0.06	سيراليون
				1.25	1.26	1.25	سنغافورة
				0.06	0.06	0.06	سلوفاكيا
				0.06	0.06	0.06	سلوفينيا
				0.06	0.06	0.06	جزر سليمان
				0.06	0.06	0.06	الصومال
				0.43	0.43	0.43	جنوب أفريقيا
				2.06	2.07	2.08	اسبانيا
				0.07	0.07	0.07	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	0.76	0.76	السويد
				1.12	1.13	1.13	سويسرا
				0.06	0.06	0.06	الجمهورية العربية السورية
				0.06	0.06	0.06	طاجيكستان
				0.57	0.57	0.58	تايلند
				0.06	0.06	0.06	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة
				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
				0.40	0.40	0.40	تركيا
				0.06	0.06	0.06	تركمانستان
				0.06	0.06	0.06	أوغندا
				0.06	0.06	0.06	أوكرانيا
				0.53	0.50	0.43	الإمارات العربية المتحدة
				5.57	5.60	5.64	المملكة المتحدة
				0.06	0.06	0.06	جمهورية تنزانيا المتحدة
				25.00	25.00	25.00	الولايات المتحدة

القرار ٣٥-٢٣: تأكيد اجراء المجلس بشأن تحديد أنصبة الاشتراك في الصندوق العام وتحديد السلفيات لصندوق رأس المال العامل المقررة على الدول التي انضمت الى الاتفاقية

ان الجمعية العمومية

١- ان تلاحظ

(أ) أن المادتين ٦-٩ و ٧-٥ من النظام المالي تتصان على قيام المجلس - اذا لم تكن الجمعية العمومية في دور الانعقاد - بتحديد أنصبة الاشتراكات والسلفية المقرر أن تدفعها الدولة المتعاقدة الجديدة لصندوق رأس المال العامل، على أن يخضع ذلك للموافقة أو التعديل من جانب الجمعية العمومية في دورتها التالية.

(ب) وأن المجلس قد تصرف على هذا النحو بالنسبة للدولة التي أصبحت عضوا في منظمة الطيران المدني الدولي بعد الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية، وأصبح اشتراكها في الميزانية واجبا، على النحو المبين أدناه.

٢- تؤكد قرار المجلس بتحديد نصيب الاشتراك والسلفية لرأس المال العامل من الدولة التالية بالنسبة المؤية المبينة، بحيث تسري نسبة الاشتراك هذه ابتداء من التاريخ المذكور أدناه:

اسم الدولة	تاريخ سريان	تاريخ العضوية	معدل الاشتراك
سانت كيتس ونيفيس	٢٠٠٢/٦/٢٠	٢٠٠٢/٧/١	٠,٠٦ %

الاحتياجات المالية في أي وقت مقدار الأموال الموضوعة تحت تصرف المنظمة لذلك الغرض.

٢- أنه بالنسبة للسنوات المالية ٢٠٠٢ و ٢٠٠٣ و ٢٠٠٤، يخصص بانفاق المبالغ التالية على البرنامج العادي وفقا للنظام المالي وطبقا لأحكام هذا القرار، وذلك لكل سنة على حدة من السنوات المذكورة:

البرنامج العادي

٢٠٠٤	٢٠٠٣	٢٠٠٢	
١ ٤٣٧ ٠٠٠	٨٨٨ ٠٠٠	١ ٨٣٨ ٠٠٠	١- السياسة العامة والتوجيه
٨ ٧٦٥ ٠٠٠	٨ ٦٤٠ ٠٠٠	٨ ٢٣٦ ٠٠٠	٢- الملاحه الجوية
٤ ٧٥٠ ٠٠٠	٤ ٦٢٢ ٠٠٠	٤ ٤٩١ ٠٠٠	٣- النقل الجوي
٨١٠ ٠٠٠	٨١٦ ٠٠٠	٧٨٦ ٠٠٠	٤- الشؤون القانونية
١٥ ٤١١ ٠٠٠	١٥ ٠٦٩ ٠٠٠	١٤ ٧٦١ ٠٠٠	٥- البرامج الاقليمية والبرامج الأخرى
٢٢ ٧٢٦ ٠٠٠	٢٢ ٠٣٩ ٠٠٠	٢١ ٥٢٨ ٠٠٠	٦- الدعم الإداري ٧- المالية، والعلاقات الخارجية والاعلام، وتقييم البرامج والتدقيق والمراجعة الإدارية
٣ ٤٧٩ ٠٠٠	٣ ٤٦٨ ٠٠٠	٣ ٣٧٢ ٠٠٠	٨- البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية
١ ٠١٦ ٠٠٠	٩٩٠ ٠٠٠	٩٦٨ ٠٠٠	
٥٨ ٣٩٤ ٠٠٠	٥٦ ٥٣٢ ٠٠٠	٥٥ ٩٨٠ ٠٠٠	المجموع
			البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية الذي يمول من الفائض النقدي
٩٠٤ ٠٠٠	٨٠٨ ٠٠٠	٧٦٣ ٠٠٠	٨- باقي مواصلة البرنامج
١ ١٥٨ ٠٠٠	٢٤٤ ٠٠٠	-	٩- توسيع نطاق البرنامج
٢ ٠٦٢ ٠٠٠	١ ٠٥٢ ٠٠٠	٧٦٣ ٠٠٠	
			اجمالي المخصصات المالية المعتمدة
٦٠ ٤٥٦ ٠٠٠	٥٧ ٥٨٤ ٠٠٠	٥٦ ٧٤٣ ٠٠٠	

٣- أن يمول مجموع الاعتمادات المصرح بها لكل سنة على حدة، والواردة في الفقرة (٢) أعلاه، على النحو التالي وفقا للنظام المالي:

٢٠٠٤	٢٠٠٣	٢٠٠٢	
			أ) باشتراكات تقرر على الدول المتعاقدة وفقا لقرار جدول أنصبة الاشتراكات
٥٠ ٥٠٠ ٠٠٠	٥٠ ٣٣٠ ٠٠٠	٤٩ ٩٤٠ ٠٠٠	
٤ ٣٢٧ ٠٠٠	٤ ٤٥٤ ٠٠٠	٤ ٥٤٤ ٠٠٠	ب) بايرادات متفرقة
٥ ٦٢٩ ٠٠٠	٢ ٨٠٠ ٠٠٠	٢ ٢٥٩ ٠٠٠	ج) بالفائض النقدي
٦٠ ٤٥٦ ٠٠٠	٥٧ ٥٨٤ ٠٠٠	٥٦ ٧٤٣ ٠٠٠	المجموع

٤- أن يخصص مبلغ ٧٧٠ ٠٠٠ دولار الاضافي لأمن الطيران للفترة ٢٠٠٢-٢٠٠٤ (٢٥٠ ٠٠٠ دولار في عام ٢٠٠٢، و ٢٦٠ ٠٠٠ دولار في عام ٢٠٠٣، و ٢٦٠ ٠٠٠ دولار في عام ٢٠٠٤)، وذلك باستخدام الفرق الاجابي بين المقتضيات من الدولارات الكندية المخصصة في الميزانية بالدولار الأمريكي، وبين الدولارات الأمريكية اللازمة

الميزانيات

القرار ٣٣-٢٣: ميزانيات السنوات ٢٠٠٢ و ٢٠٠٣ و ٢٠٠٤

(أ) الميزانية البرنامجية لسنوات ٢٠٠٢-٢٠٠٣-٢٠٠٤

ان الجمعية العمومية تلاحظ ما يلي:

١- ان المجلس قد قدم الى الجمعية العمومية، وفقا للمادة ٦١ من اتفاقية شيكاغو، تقديرات سنوية (ارشادية لتكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية) لميزانيات السنوات المالية ٢٠٠٢ و ٢٠٠٣ و ٢٠٠٤، وأن الجمعية العمومية قد نظرت فيها.

٢- ان الجمعية العمومية توافق على ميزانيات المنظمة وفقا للمادتين ٤٩ (هـ) و ٦١ من اتفاقية شيكاغو.

وان تدرك أن تكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني تمول أساسا بايرادات محصلة من تنفيذ المشاريع المسند تنفيذها الى المنظمة من مصادر تمويل خارجية مثل برنامج الأمم المتحدة الانمائي والحكومات ومصادر أخرى.

وان تدرك أنه لا يمكن تحديد برنامج التعاون الفني بدرجة عالية من الدقة الى أن تبت حكومات البلدان المانحة والبلدان المستفيدة في المشاريع ذات الصلة.

وان تدرك أن القيمة الصافية لميزانية تكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية السنوية المبينة أدناه للسنوات ٢٠٠٢ و ٢٠٠٣ و ٢٠٠٤ لا تمثل في ضوء الصعوبات المذكورة أعلاه سوى تقديرات ارشادية:

برنامج التعاون الفني

٢٠٠٤	٢٠٠٣	٢٠٠٢
٤ ٥٢١ ٠٠٠	٤ ٣٧٦ ٠٠٠	٤ ٣٩٩ ٠٠٠

وان تدرك أن التعاون الفني وسيلة لا غنى عنها لتعزيز تنمية الطيران المدني وسلامته.

وان تدرك الظروف التي تواجه برنامج التعاون الفني للمنظمة وضرورة اتخاذ تدابير متواصلة.

فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

١- أنه بموجب هذا القرار قد تمت الموافقة على التقديرات الارشادية لتكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني، على أن يكون مفهوما أن التعديلات التي ستدخل فيما بعد على هذه التقديرات الارشادية يجب أن تجرى في اطار التقديرات السنوية لميزانية الخدمات الادارية والتشغيلية وفقا لأحكام القاعدة ٩ من النظام المالي، وبشرط ألا يتجاوز مجموع

ارشادية لتكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني) لكل من السنوات المالية ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧، وأن الجمعية العمومية قد نظرت فيها.

٢- وأقرت الجمعية العمومية ميزانيات المنظمة وفقا للمادتين ٤٩ (هـ) و ٦١ من اتفاقية شيكاغو.

(ب) فيما يتعلق ببرنامج التعاون الفني، فإن الجمعية العمومية:

أذ تدرك أن تكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني تمول أساسا بايرادات محصلة من تنفيذ المشاريع المسند تنفيذها الى المنظمة من مصادر تمويل خارجية مثل الحكومات وبرنامج الأمم المتحدة الانمائي ومصادر أخرى.

وإذ تدرك أنه لا يمكن تحديد برنامج التعاون الفني بدرجة عالية من الدقة الى أن تبت حكومات البلدان المانحة والبلدان المستفيدة في المشاريع ذات الصلة.

وإذ تدرك أن القيمة السنوية الصافية لميزانية تكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية التابعة لبرنامج التعاون الفني والمبينة أدناه للسنوات ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧ لا تمثل في ضوء الصعوبات المذكورة أعلاه سوى تقديرات ارشادية:

٢٠٠٧	٢٠٠٦	٢٠٠٥
٥ ٩٩٣ ٠٠٠	٦ ٠٥١ ٠٠٠	٦ ٢٩٩ ٠٠٠

وإذ تدرك أن التعاون الفني وسيلة لا غنى عنها لتعزيز تنمية الطيران المدني وسلامته.

وإذ تدرك الظروف التي تواجه برنامج التعاون الفني للمنظمة وضرورة اتخاذ تدابير متواصلة.

وإذ تدرك أنه في حالة حدوث أي عجز مالي في هذه الميزانية في نهاية أي سنة مالية سيمول هذا العجز من الفائض المتراكم في صندوق تكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية وألا يتم اللجوء الى تمويله من ميزانية البرنامج العادي الا كأخر حل.

تقرر بموجب هذا اعتماد التقديرات الارشادية لميزانية تكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية التابعة لبرنامج التعاون الفني، على أساس أن التسويات ستدخل على هذه التقديرات الارشادية في اطار التقديرات السنوية لميزانية تكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية وفقا لأحكام المادة ٩ من النظام المالي، شريطة ألا تتجاوز الاحتياجات الاجمالية في أي وقت الأموال التي توضع تحت تصرف المنظمة لهذا الغرض.

لشراء الدولارات الكندية بموجب عقود الشراء المسبق. وتوضع تلك الأموال تحت سيطرة المجلس وتستخدم وفقا لأحكام اللائحة المالية للايكارو.

(ب) استخدام الفائض النقدي

ان الجمعية العمومية تلاحظ ما يلي:

١- ان القاعدة ٦-٢ من النظام المالي تنص على أن أي فائض نقدي متاح في نهاية السنة السابقة لسنة انعقاد الجمعية العمومية يجب استخدامه بالطريقة التي تقررها الجمعية العمومية.

٢- ان قيمة الفائض النقدي بلغت ١١ ٦٨٨ ٠٠٠ دولار في ٢٠٠١/١/١.

ان الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

١- أن تسجل المنظمة في ٢٠٠٢/١/١ لحساب الدول المتعاقدة مبلغ ١ ٠٠٠ ٠٠٠ دولار من رصيد الفائض النقدي، وذلك بموجب نظام الحوافز وفقا لقرار الجمعية العمومية ٢٦-٢٣، وينبغي للدول التي ترغب في اعادة نصيبها من الفائض أو في التبرع به لصالح التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران أن تخطر الأمانة رسميا بذلك قبل ٢٠٠١/١٢/٣١. وإذا لم يتم تلقي أي اخطار بهذا الشأن، فإن الأمين العام سيعتبر المبلغ تبرعا في آلية أمن الطيران وسيخطر الدول بذلك.

٢- أن تخصص المنظمة مبلغ ٧٦٣ ٠٠٠ دولار في ٢٠٠٢/١/١، ومبلغ ١ ٠٥٢ ٠٠٠ دولار في ٢٠٠٣/١/١، ومبلغ ٢ ٠٦٢ ٠٠٠ دولار في ٢٠٠٤/١/١، للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.

٣- أن تخصص المنظمة مبلغ ١ ٤٩٦ ٠٠٠ دولار في عام ٢٠٠٢ ومبلغ ١ ٧٤٨ ٠٠٠ دولار في عام ٢٠٠٣ ومبلغ ٣ ٥٦٧ ٠٠٠ دولار في عام ٢٠٠٤ لتمويل أجزاء من ميزانية البرنامج العادي في تلك الأعوام من أجل تخفيض الأنصبة المقررة على الدول المتعاقدة الى أدنى حد.

القرار ٣٥-٢٢: ميزانيات السنوات ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧

(أ) فيما يتعلق بالميزانية البرنامجية للسنوات ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧، فإن الجمعية العمومية تحيط علما بما يلي:

١- أن المجلس قد قدم الى الجمعية العمومية، وفقا للمادة ٦١ من اتفاقية شيكاغو، ميزانيات سنوية تقديرية (تقديرات

٣- أن يقوم الأمين العام بإبلاغ جميع الدول المتعاقدة بالاعتمادات المخصصة في ميزانية البرنامج العادي لكل برنامج رئيسي مع مراعاة التخفيض المقترح البالغ ٢,٥٥ مليون دولار قبل نهاية سنة ٢٠٠٤.

صندوق رأس المال العامل

القرار ٣٥-٢٨: صندوق رأس المال العامل

ان الجمعية العمومية:

١- ان تلاحظ:

(أ) أن المجلس قد قدم وفقا للقرار ٣٣-٢٨ تقريرا عن مدى كفاية المستوى المقرر لصندوق رأس المال العامل وعن سلطة الاقتراض المرتبطة به، وأن الجمعية العمومية قد نظرت في هذا الموضوع.

(ب) أن تراكم الاشتراكات المتأخرة في السنوات الماضية والتأخر في دفع اشتراكات السنة الجارية شكلا عبء متزايدة عاقت تنفيذ برنامج العمل وزعزت الحالة المالية.

(ج) أن دورة ميزانية الايكوا الطويلة نسبيا، لأنها ثلاث سنوات، تؤثر على تحديد المستوى السديد لصندوق رأس المال العامل وسلطة الاقتراض، إذ أن الجمعية العمومية وحدها هي التي يمكنها فرض أنصبة الاشتراكات على الدول المتعاقدة.

(د) أنه نظرا لعدد الموظفين الدائمين في الايكوا، هناك حد أدنى لا يمكن انقاصه يجب على المنظمة أن تتفقه كل شهر لدفع تكاليف الموظفين. ولا يمكن انقاص هذا المبلغ لفترة قصيرة الأجل عن طريق تعديل برنامج العمل مادام الموظفون الدائمون باقون في وظائفهم ويجب أن يتقاضوا رواتبهم في كل الأحوال.

(هـ) أن متوسط الاشتراكات التي تستلم في سبتمبر من كل سنة يقل بنسبة ١٧,٧ في المائة عن النفقات.

(و) أن الاتجاهات الماضية دلت على أن متوسط العجز في السيولة النقدية السنوية الذي يتراكم بنهاية سبتمبر ونوفمبر يتراوح بين ٧,٥ مليون دولار و ١١,٣ مليون دولار.

(ز) أن الخبرة أظهرت أن الاشتراكات لا تدفع في بداية السنة عند استحقاق دفع الاشتراكات، وأن الايكوا لا

ج) فيما يتعلق بالميزانية العادية، فإن الجمعية العمومية:

ان تدرك أن زيادة الطلب على الموارد نتيجة لزيادة بعض الأنشطة الجديدة أو توسيع نطاق أنشطة راهنة نتيجة للزيادات التي لا مفر منها في التكاليف قد أدت الى زيادة الميزانيات من سنة الى سنة، مع أن قدرة الدول المتعاقدة على تمويل هذه الزيادات ليست مطلقة.

وان تدرك ضرورة ما يلي: (١) أن يستمر استعراض

تكاليف كل العمليات والاشراف عليها على نحو سليم، (٢) أن تكون البرامج أو الأنشطة الجديدة في الميزانية البرنامجية لها مسوغاتها دون تجاوز المستويات المحددة في الميزانية ولا الخروج عن سياق الأهداف الرئيسية للمنظمة وأن تحظى بتأييد وتمويل الدول المتعاقدة على نطاق واسع، (٣) أن تحدد وتستخدم مصادر بديلة للتمويل بدون التأثير على طابع المنظمة.

تقرر:

١- بالنسبة للسنوات المالية ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧، أن يرخص بانفاق المبالغ التالية على البرنامج العادي وفقا للنظام المالي وطبقا لأحكام هذا القرار، وذلك لكل سنة على حدة من السنوات المذكورة:

سنة ٢٠٠٥	سنة ٢٠٠٦	سنة ٢٠٠٧	
١٠٩٠.٠٠٠	١١١٨.٠٠٠	١٧١٨.٠٠٠	١- السياسة العامة والتوجيه
٩١٣٨.٠٠٠	٩٣١٤.٠٠٠	٩٥٢١.٠٠٠	٢- الملاحظة الجوية
٥٣٦٣.٠٠٠	٥٤٦٨.٠٠٠	٥٥٦١.٠٠٠	٣- النقل الجوي
١١٧١.٠٠٠	١١٢٣.٠٠٠	١٠٦٩.٠٠٠	٤- الشؤون القانونية
١٧١٢٠.٠٠٠	١٦٤٩٣.٠٠٠	١٦٣٩٢.٠٠٠	٥- البرامج الاقليمية والبرامج الأخرى
٢٥٦٤٦.٠٠٠	٢٦٠٤٧.٠٠٠	٢٦٤٤١.٠٠٠	٦- الدعم الاداري
			٧- المالية، والعلاقات الخارجية والاعلام، وتقييم البرامج والتدقيق والمراجعة الادارية
٣٩٨٤.٠٠٠	٤٠٨١.٠٠٠	٤١٠١.٠٠٠	٨- البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية
٢٠٠٧.٠٠٠	٣٠٢٧.٠٠٠	٢٥٩٩.٠٠٠	

تخفيض (على ألا يؤثر سلبا على أنشطة السلامة والأمن وحماية البيئة على مستوى المقر والمستوى الاقليمي) (٨٥٠.٠٠٠) (٨٥١.٠٠٠) (٨٥١.٠٠٠)

مجموع الاعتمادات المصرح بها ٦٤٦٦٩.٠٠٠ ٦٥٨٢٠.٠٠٠ ٦٦٥١١.٠٠٠

٢- أن يمول مجموع الاعتمادات المصرح بها لكل سنة على حدة، على النحو التالي وفقا للنظام المالي:

سنة ٢٠٠٥	سنة ٢٠٠٦	سنة ٢٠٠٧	
٥٨٥٠٧.٠٠٠	٦٠٤٠٧.٠٠٠	٦٠٧٨٨.٠٠٠	(أ) باشتراكات تقرر على الدول المتعاقدة وفقا لقرار جدول أنصبة الاشتراكات
٥١٦٢.٠٠٠	٥٤١٣.٠٠٠	٥٧٢٣.٠٠٠	(ب) بالإيرادات المنفرقة
١.٠٠٠.٠٠٠			(ج) بمبلغ محول من خطة الحوافز لتسوية الاشتراكات التي طال تأخرها
٦٤٦٦٩.٠٠٠	٦٥٨٢٠.٠٠٠	٦٦٥١١.٠٠٠	المجموع

هـ) يقدم المجلس الى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية تقريراً عما يلي:

١) مدى كفاية مستوى صندوق رأس المال العامل في ضوء الخبرة المكتسبة من السنوات ٢٠٠٤ و ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦.

٢) ما اذا كان الوضع المالي للصندوق العام وصندوق رأس المال العامل ينم عن الحاجة الى تحميل أنصبة اشتراكات الدول المتعاقدة قيمة العجز النقدي الناشئ عن التأخر في دفع الاشتراكات.

٣) مدى ملاءمة مستوى سلطة الاقتراض.

و) ان القرار ٣٣-٢٨ لم يعد سارياً وان القرار الحالي حل محله.

٣- وتحت:

أ) كل الدول المتعاقدة على أن تدفع اشتراكاتها بأسرع ما يمكنها خلال السنة التي يستحق فيها دفع تلك الاشتراكات، وذلك للتقليل من احتمال اضطراب المنظمة الى السحب من صندوق رأس المال العامل واللجوء الى الاقتراض الخارجي.

ب) الدول المتعاقدة المتأخرة في دفع اشتراكاتها على الوفاء بالتزاماتها نحو المنظمة بأسرع ما يمكنها، حسبما جاء في القرار ٣٥-٢٦.

الاشتراكات المتأخرة

القرار ٣٥-٢٦: اضطلاع الدول المتعاقدة بالتزاماتها المالية نحو المنظمة والاجراءات التي يجب اتخاذها تجاه الدول التي لا تفي بتلك الالتزامات

لما كانت المادة ٦٢ من اتفاقية الطيران المدني الدولي تقضي بأنه يجوز للجمعية العمومية أن توقف حق التصويت في الجمعية العمومية وفي المجلس لكل دولة لا تفي في أجل معقول بالتزاماتها المالية نحو المنظمة.

فان الجمعية العمومية:

ان تضع في اعتبارها أن المادة ٦-٥ من النظام المالي تنص على أن الاشتراكات المقررة على الدول المتعاقدة تعتبر مستحقة وواجبة الدفع بالكامل في اليوم الأول من السنة المالية التي تخصها.

يمكنها أن تعول على جميع الاشتراكات المدفوعة حتى وان دفعت بحلول نهاية سنة استحقاق الدفع، وأن عدم وفاء بعض الدول المتعاقدة بالتزاماتها المالية في اطار اتفاقية شيكاغو بهذه الصورة غير المقبولة يؤدي الى أزمة مالية خطيرة في المنظمة يمكن أن يكون لها وقع على كل الدول المتعاقدة.

ح) أنه مادامت السيولة النقدية غير مؤكدة ستلجأ الايكاو الى صندوق رأس المال العامل كصمام أمان يمكنها الاعتماد عليه للوفاء بالتزاماتها النقدية التي لا مناص منها.

ط) أن المجلس استعرض مستوى صندوق رأس المال العامل في نوفمبر ٢٠٠٣ وقرر أن زيادته من ٦ ملايين دولار أمريكي الى ٨ ملايين دولار أمريكي ليست ملحة ولا فورية لسنة ٢٠٠٤.

٢- تقرر ما يلي:

أ) أن يظل مستوى صندوق رأس المال العامل ٦ ملايين دولار.

ب) أنه يجب على المجلس أن يستعرض مستوى صندوق رأس المال العامل كل سنة في موعد أقصاه شهر نوفمبر من السنوات ٢٠٠٤ و ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧ ليقرر مدى الحاج الحاجة الى زيادته في أثناء السنة أو في السنة اللاحقة.

ج) أن يرتفع مستوى صندوق رأس المال العامل الى مستوى لا يزيد على ٨ ملايين دولار أمريكي اذا قرر المجلس أن لذلك ما يبرره، وذلك رهنا بالزيادات الناتجة عن السلفيات التي تدفعها الدول حديثة العضوية في المنظمة بعد الموافقة على جدول الاشتراكات. وسوف يستند هذا التعديل في صندوق رأس المال العامل على جدول الاشتراكات السارية للسنة التي تعتمد لها زيادة مستوى صندوق رأس المال العامل.

د) أن يصرح للأمين العام، بعد موافقة اللجنة المالية التابعة للمجلس، بأن يمол الاعتمادات الاعتيادية والاضافية التي لا يمكن تمويلها من الصندوق العام وصندوق رأس المال العامل، عن طريق الاقتراض الخارجي للمبالغ اللازمة لمواجهة الالتزامات الفورية للمنظمة، وأن يطلب من الأمين العام رد هذه المبالغ بأسرع ما يمكن، وألا يزيد مجموع الديون المستحقة على المنظمة نتيجة لهذا الاقتراض على ثلاثة ملايين دولار في أي وقت خلال الفترة الثلاثية.

الفترة الى ٢٠ سنة كحد أقصى بالنسبة للحالات الخاصة، أي للدول المتعاقدة التي تصنفها الأمم المتحدة في عداد أقل البلدان نمواً.

٥- ينبغي للمجلس أن يواصل تكثيف السياسة الجارية التي تقضي بدعوة الدول المتعاقدة التي عليها متأخرات بتقديم مقترحات لتسوية المتأخرات القائمة منذ فترة طويلة، وفقاً لأحكام الفقرة ٤ من المنطوق أعلاه، مع المراعاة الكاملة للأوضاع الاقتصادية للدول المعنية، بما في ذلك إمكانية قبول عملات أخرى وفقاً لأحكام المادة ٦-٦ من النظام المالي، إلى الحد الذي يمكن للأمين العام أن يستخدم فيه هذه العملات.

٦- يعلق حق التصويت في الجمعية العمومية والمجلس للدول المتعاقدة التي تعادل متأخراتها أو تزيد على مجموع اشتراكاتها عن السنوات المالية الثلاث السابقة، وللدول المتعاقدة التي لم تلتزم بالاتفاقات المعقودة وفقاً لأحكام الفقرة ٤ب) من المنطوق أعلاه، على أن يلغى هذا التعليق فور تسوية المبالغ القائمة والمستحقة بموجب هذه الاتفاقات.

٧- يجوز للجمعية العمومية أو للمجلس إعادة حق التصويت للدولة المتعاقدة بموجب الفقرة ٦ من المنطوق أعلاه، شريطة ما يلي:

أ) إذا كانت هذه الدولة قد عقدت مع المجلس بالفعل اتفاقاً يقضي بتسوية التزاماتها القائمة وبدفع الاشتراكات الجارية، وإذا كانت قد أوفت بشروط ذلك الاتفاق.

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

٨- أن يوسع أي دولة تكون الجمعية العمومية قد علقت حقها في التصويت بموجب أحكام المادة ٦٢ من اتفاقية شيكاغو، أن تسترد هذا الحق بقرار من المجلس في إطار الشروط المحددة في الفقرة ٧ أ) من المنطوق أعلاه، بشرط أن تثبت هذه الدولة استعدادها للتوصل إلى اتفاق عادل لتسوية التزاماتها المالية نحو المنظمة.

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

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

وإن تلاحظ أن تراكم المتأخرات في السنوات القليلة الماضية قد ازداد زيادة كبيرة، وأنه شكل مع التأخير في دفع اشتراكات السنة الجارية عقبة في سبيل تنفيذ برنامج العمل وسبب صعوبات خطيرة في السيولة النقدية.

تحت جميع الدول المتعاقدة التي عليها متأخرات أن تضع ترتيبات مناسبة لتصفية متأخراتها.

تحت جميع الدول المتعاقدة، وبوجه خاص الدول المنتخبة في المجلس أن تتخذ كافة الإجراءات الضرورية لدفع اشتراكاتها في مواعيدها المقررة.

تقرر أنه اعتباراً من أول يناير ٢٠٠٥:

١- يجب أن تسلم جميع الدول المتعاقدة بضرورة دفع اشتراكاتها في بداية السنة التي تصبح فيها واجبة الدفع، حتى لا تضطر المنظمة للسحب من صندوق رأس المال العامل لتعويض العجز.

٢- تكلف الأمين العام بأن يرسل إلى جميع الدول المتعاقدة، ثلاث مرات على الأقل في السنة، جدولاً يبين فيه المبالغ الواجبة الدفع عن السنة الجارية وحتى ٣١ ديسمبر من السنة السابقة.

٣- تخول المجلس سلطة مناقشة وعقد ترتيبات مع الدول المتعاقدة التي تأخرت في دفع اشتراكاتها لثلاث سنوات أو أكثر، لتسوية المتأخرات المتركمة نحو المنظمة، وتقديم تقرير عن تلك التسويات أو الترتيبات إلى الجمعية العمومية في دورتها التالية.

٤- ينبغي لجميع الدول المتعاقدة المتأخرة في دفع اشتراكاتها لمدة تزيد على ثلاث سنوات القيام بما يلي:

أ) أن تدفع بدون تأخير المبالغ المتأخرة المستحقة لصندوق رأس المال العامل، واشتراك السنة الجارية وإجراء تسوية جزئية لمتأخراتها بمبلغ لا يقل عن ٢ ٠٠٠ دولار أمريكي، على أن تزداد قيمة هذا الحد الأدنى بالتناسب في حالة الدول التي يزيد نصيبها المقرر في جدول اشتراكات الإيكادو على الحد الأدنى.

ب) أن تعقد في غضون ستة أشهر من تاريخ دفع المبالغ المشار إليها في الفقرة الفرعية أ) أعلاه، اتفاقاً مع المنظمة لتسوية متأخراتها إذا لم تكن قد فعلت ذلك، على أن ينص 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

تقرر ما يلي:

١- أن يقتصر توزيع الفوائض النقدية على الدول المتعاقدة التي دفعت قبل هذا التوزيع اشتراكاتها عن السنوات المالية التي تحققت فيها تلك الفوائض، وأن تلغى أحقية الدول التي عليها اشتراكات مستحقة عن السنوات المعنية في الحصول على الفوائض، وذلك باستثناء الدول التي عقدت اتفاقات مع المنظمة وامتنلت لشروط تلك الاتفاقات.

٢- أن توزع أنصبة الفائض النقدي على الدول المتعاقدة التي عليها اشتراكات متأخرة لثلاث سنوات كاملة أو أكثر وعقدت ترتيبات مع المنظمة لتسوية اشتراكاتها التي طال تأخرها وامتنلت لشروط تلك الاتفاقات، حتى وإن لم تكن قد دفعت اشتراكاتها عن السنوات المالية التي تحققت فيها تلك الفوائض.

٣- أن يحفظ في حساب مستقل اعتباراً من أول يناير ٢٠٠٥ ذلك الجزء فقط من مدفوعات دولة متعاقدة الذي يزيد على مجموع اشتراكات السنوات الثلاث السابقة وجميع الأقساط الواجبة الدفع بموجب الاتفاقات المعقودة بموجب الفقرة ٤ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٣٥-٢٦، لتمويل أنشطة أمن الطيران والمشاريع الجديدة أو غير المتوقعة المرتبطة بالسلامة الجوية وتعزيز كفاءة تنفيذ برامج الأيكالو، على أن يكون ذلك الاجراء تحت اشراف المجلس، وعلى أن يقدم المجلس تقريراً عنه الى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية.

٤- أن يطلب الى المجلس أن يرصد عن كذب مسألة الاشتراكات المتأخرة، وتأثير خطط الحوافز على قيام الدول بدفع المتأخرات، وأن يقدم الى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية تقريراً عن نتائج تلك الجهود والتدابير الأخرى التي يتعين النظر فيها.

٥- يحل هذا القرار محل قرار الجمعية العمومية ٣٣-٢٧.

القرار ٣٤-١: استعمال أموال من الحساب المنفصل الذي أنشئ بموجب الفقرة ٣ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٣٣-١٧

ان الجمعية العمومية،

ان تضع في اعتبارها أن الفقرة ٣ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٣٣-٢٧ تنص على حفظ مدفوعات الاشتراكات من الدول المتعاقدة التي عليها متأخرات لثلاث سنوات كاملة أو أكثر، في حساب منفصل لتمويل الانفاق على أنشطة أمن الطيران والمشاريع الجديدة وغير المتوقعة المرتبطة بالسلامة الجوية و/أو

ب) استلام الدولة الوثائق التي تقدم بالمجان الى الدول غير المتعاقدة، بما في ذلك تلك المتوفرة بصورة الكترونية، 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 بالايكالو.

١٠- الدول وحدها التي ليس لديها اشتراكات سنوية متأخرة، باستثناء اشتراكات السنة الجارية، هي التي تتمتع بأهلية المشاركة في انتخابات المجلس واللجان والهيئات.

١١- يحل هذا القرار محل قرار الجمعية العمومية ٢١-١٠ و ٣١-٢٦.

القرار ٣٥-٢٧: حوافز تسوية الاشتراكات التي طال تأخرها

ان الجمعية العمومية:

ان تذكر بالقلق الذي أعربت عنه الجمعية العمومية في دوراتها السابقة بشأن ازدياد الاشتراكات المتأخرة.

وان تؤكد من جديد على الحاجة الى أن تدفع جميع الدول المتعاقدة اشتراكاتها في تاريخ استحقاقها.

وان تلاحظ أنه تم تعليق حق تصويت عدد من الدول في الجمعية العمومية والمجلس وفقاً لقرار الجمعية العمومية ٣٥-٢٦.

وان تؤكد من جديد على الأهمية القصوى لمشاركة جميع الدول في أنشطة المنظمة.

وان تلاحظ أن العرف جرى على توزيع الفائض النقدي على الدول المتعاقدة التي دفعت اشتراكاتها عن السنوات المالية التي تحققت فيها تلك الفوائض.

وان ترغب في تشجيع الدول على دفع متأخراتها وتقديم حوافز اليها لتبادر الى دفعها.

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 وادارة 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 بصفقتها المقترضة 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 ٣٢-٢٨، الفقرة ٢ "تحث": صندوق رأس المال العامل

الحسابات ومراجعة الحسابات

القرار ٣٥-٢٩: الموافقة على حسابات المنظمة عن السنوات المالية ٢٠٠١ و ٢٠٠٢ و ٢٠٠٣ والنظر في تقارير المراجعة الخاصة بها

لما كانت حسابات المنظمة للسنوات المالية ٢٠٠١ و ٢٠٠٢ و ٢٠٠٣ وتقارير مراجعة الحسابات عنها المقدمة من المراجع العام لحسابات الحكومة الكندية - وهو عضو الفريق المشترك للمراجعين الخارجيين لحسابات الأمم المتحدة والوكالات المتخصصة - بوصفه المراجع الخارجي لحسابات الايكاو، قد عرضت على الجمعية العمومية بعد توزيعها على الدول المتعاقدة.

تعزيز كفاءة تنفيذ برامج الايكاو، على أن يكون ذلك تحت رقابة المجلس، وعلى أن يقدم المجلس تقريرا عنه الى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية.

واند تذكر بأن قرار الجمعية العمومية ٣٣-١٠ يؤيد مفهوم اقامة 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 الاتفاق الرئيسي هو علاج الثغرات المرتبطة بالسلامة المحددة من خلال برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية كعنصر من عناصر الخطة العالمية للسلامة الجوية.

واند تذكر أيضا 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.

واند 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.

واند 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.

المراجع العام للحسابات في حكومة كندا - عضو فريق المراجعين الخارجيين لحسابات الأمم المتحدة ووكالاتها المتخصصة - بوصفه المراجع الخارجي لحسابات المنظمة.

ولما كان المجلس قد نظر في تقارير مراجع الحسابات وقدمها الى الجمعية العمومية للنظر فيها وتقديمها الى مدير برنامج الأمم المتحدة الإنمائي.

ولما كان النظام المالي والقواعد المالية لبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي ينصان على قيام منظمات أسرة الأمم المتحدة المكلفة بتنفيذ أو انجاز أنشطة لحساب برنامج الأمم المتحدة الإنمائي بحالة الحسابات التي تبين حالة الصناديق التي خصصها لها مدير برنامج الأمم المتحدة الإنمائي الى ذلك المدير ليقدمها الى المجلس التنفيذي للبرنامج الإنمائي، على أن تحمل تلك الحسابات شهادات تدقيق من المراجعين الخارجيين لحسابات المنظمات وأن تكون مصحوبة بتقارير هؤلاء المراجعين.

فان الجمعية العمومية:

- ١- **تحيط علما** بتقرير المراجع الخارجي للحسابات عن البيانات المالية للمنظمة التي تشمل أيضا حسابات برنامج الأمم المتحدة الإنمائي التي أدارتها المنظمة في السنة المالية ٢٠٠١ بوصفها وكالة منفذة، وتحيط علما بتعليقات الأمين العام في رده على توصيات تقرير مراجعة الحسابات.
- ٢- **تحيط علما** بتقرير المراجع الخارجي للحسابات عن البيانات المالية للمنظمة التي تشمل أيضا حسابات برنامج الأمم المتحدة الإنمائي التي أدارتها المنظمة في السنة المالية ٢٠٠٢ بوصفها وكالة منفذة، وتعليقات الأمين العام في رده على توصيات تقرير مراجعة الحسابات.

- ٣- **تحيط علما** بتقرير المراجع الخارجي للحسابات عن البيانات المالية للمنظمة التي تشمل أيضا حسابات برنامج الأمم المتحدة الإنمائي التي أدارتها المنظمة في السنة المالية ٢٠٠٣ بوصفها وكالة منفذة، وتعليقات الأمين العام في رده على توصيات تقرير مراجعة الحسابات.

- ٤- **تحث الأمين العام** على اتخاذ الاجراءات الضرورية حسب الاقتضاء بصدد توصيات المراجع الخارجي.

- ٥- **توافق** على البيانات المالية لأنشطة برنامج الأمم المتحدة الإنمائي التي أدارتها الايكاو بوصفها وكالة منفذة عن السنة المالية ٢٠٠١.

- ٦- **توافق** على البيانات المالية لأنشطة برنامج الامم المتحدة الإنمائي التي أدارتها الايكاو بوصفها وكالة منفذة عن السنة المالية ٢٠٠٢.

وبما أن المجلس قد نظر في تقارير المراجعة وقدمها الى الجمعية العمومية لكي تنتظر فيها.

وبما أنه جرى استعراض المصروفات وفقا للفقرة (و) من المادة ٤٩ من الفصل الثامن من اتفاقية شيكاغو.

فان الجمعية العمومية:

- ١- **تحيط علما** بتقرير المراجع الخارجي عن الحسابات المدققة للسنة المالية ٢٠٠١ وتعليقات الأمين العام الواردة في رده على توصيات تقرير مراجعة الحسابات.

- ٢- **تحيط علما** بتقرير المراجع الخارجي عن الحسابات المدققة للسنة المالية ٢٠٠٢ وتعليقات الأمين العام الواردة في رده على توصيات تقرير مراجعة الحسابات.

- ٣- **تحيط علما** بتقرير المراجع الخارجي عن الحسابات المدققة للسنة المالية ٢٠٠٣ وتعليقات الأمين العام الواردة في رد على توصيات تقرير مراجعة الحسابات، وتحيط علما بالتقرير المقدم عن حالة تنفيذ توصيات السنوات السابقة الصادرة عن المراجع الخارجي.

- ٤- **تحث الأمين العام** على اتخاذ الاجراءات الضرورية حسب الاقتضاء بصدد توصيات المراجع الخارجي.

- ٥- **توافق على** الحسابات المدققة عن السنة المالية ٢٠٠١.

- ٦- **توافق على** الحسابات المدققة عن السنة المالية ٢٠٠٢.

- ٧- **توافق على** الحسابات المدققة عن السنة المالية ٢٠٠٣.

القرار ٣٥-٣٠: الموافقة على الحسابات المتعلقة بأنشطة برنامج الأمم المتحدة الإنمائي التي أدارتها المنظمة في السنوات المالية ٢٠٠١ و٢٠٠٢ و٢٠٠٣ بوصفها وكالة منفذة والنظر في تقارير مراجعة الحسابات عن البيانات المالية للمنظمة التي تشمل أيضا حسابات برنامج الأمم المتحدة الإنمائي

لما كانت الحسابات التي تبين حالة الصناديق التي خصصها للمنظمة مدير برنامج الأمم المتحدة الإنمائي وأدارتها المنظمة في السنوات المالية ٢٠٠١ و٢٠٠٢ و٢٠٠٣ بوصفها وكالة منفذة قد قدمت الى الجمعية العمومية بعد توزيعها على الدول المتعاقدة، ومعها تقارير مراجعة الحسابات عن البيانات المالية للمنظمة التي تشمل أيضا حسابات برنامج الأمم المتحدة الإنمائي الذي قدمه

المراجع العام لحسابات الحكومة الكندية وعضو الفريق المشترك للمراجعين الخارجيين لحسابات منظمة الأمم المتحدة ووكالاتها المتخصصة، في منصب المراجع الخارجي لحسابات الايكاو للسنوات ٢٠٠٠ الى ٢٠٠٤.

ج) ان المجلس استعرض الترشيحات الواردة من الدول المتعاقدة في سنة ٢٠٠٤ ووافق على تعيين السيدة شيلا فريزر مراجع العام لحسابات الحكومة الكندية مراجعا خارجيا لحسابات المنظمة للسنوات المالية ٢٠٠٥ و٢٠٠٦ و٢٠٠٧،

٢- تعرب لذلك عن خالص تقديرها للسيدة شيلا فريزر لما قدمته للمنظمة من خدمات رفيعة المستوى بصفتها المراجع الخارجي لحسابات الايكاو (من سنة ٢٠٠٠ الى سنة ٢٠٠٣)، وعلى ما قدمته في أثناء تلك الفترة من مساعدة فعالة وتعاون مسؤولي الايكاو ولأجهزتها.

٣- تثبت ما يلي:

أ) القرار الذي اتخذه المجلس بتعيين السيدة شيلا فريزر، المراجع العام لحسابات الحكومة الكندية، مراجعا خارجيا لحسابات الايكاو للسنوات ٢٠٠٠-٢٠٠٤.

ب) القرار الذي اتخذه المجلس بتعيين السيدة شيلا فريزر المراجع العام لحسابات الحكومة الكندية مراجعا خارجيا لحسابات الايكاو للسنوات ٢٠٠٥ و٢٠٠٦ و٢٠٠٧.

٤- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرارين ٢٩-٣٤ و٣٣-٢٢.

مسائل متنوعة

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 قرار 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.

٧- توافق على البيانات المالية لأنشطة برنامج الامم المتحدة الانمائي التي أدارتها الايكاو بوصفها وكالة منفذة عن السنة المالية ٢٠٠٣.

٨- تطلب احوال البيانات المالية للمنظمة التي تشمل أيضا حسابات برنامج الأمم المتحدة الانمائي التي أدارتها المنظمة وتقرير مراجع الحسابات الخارجي عنها الى مدير برنامج الأمم المتحدة الانمائي لتقديمها الى المجلس التنفيذي.

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 لمراجع 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.

فان الجمعية العمومية تقرر:

١- ابطال الاجراء المتخذ وفقا للقرار ١-٦٣ الذي يصرح بتعيين مراجعي حسابات المنظمة.

٢- تثبيت قرار مجلس الايكاو بتعيين عضو من الفريق المشترك لمراجع حسابات الأمم المتحدة والوكالات المتخصصة كمراجع خارجي لحسابات الايكاو.

القرار ٣٥-٣١: تعيين المراجع الخارجي للحسابات

ان الجمعية العمومية:

١- تحيط علما بما يلي:

أ) ان النظام المالي ينص على أن يعين المجلس مراجعا خارجيا لحسابات المنظمة بشرط تثبيت الجمعية العمومية لذلك الاجراء.

ب) ان المجلس وافق بموجب المادة ١٣-١ من النظام المالي للايكاو على تمديد تعيين السيدة شيلا فريزر،

٢- ان نظام المحاسبة الجاري تجاوز عمره الثلاثين سنة، وان التحسينات ضرورية لتلبية احتياجات الدول المتعاقدة من المعلومات عن البرنامج العادي وبرنامج التعاون الفني.

٣- ان الميزانية البرنامجية التقديرية لا تشمل استثمارات كبيرة في مجال تكنولوجيا الاتصالات والمعلومات.

٤- انه بموجب قرار الجمعية العمومية ٣٣-٢٤ أنشئ صندوق لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات لتمويل تحديث النظم المالية وتعزيز مواقع الايكاو على الانترنت وتوحيد أجهزة خدمة الملفات بالكمبيوتر.

تحيط علما بالتقرير المقدم عن صندوق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، وبالتقدم المحرز في المشاريع الثلاثة، وبالنفقات المصروفة عليها حتى الآن.

تلاحظ:

١- ان مبلغ ٢,٥ مليون دولار المخصص حتى الآن لا يكفي لتمويل تحديث النظم المالية والنظم الأخرى المتصلة بها.

٢- ان التكاليف التقديرية الأولية لتنفيذ النظم الحديثة 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 المتركمة 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.

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.

وادرأكا لأن الميزانية البرنامجية التقديرية لم تشمل استثمارات كبيرة في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات.

فان 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

أد تشير الى:

١- ان تحسينات نظم المعلومات والاتصالات في المنظمة وسيلة مهمة لتحسين كفاءة ونتاجية المنظمة على النحو المبين في قرار الجمعية العمومية ٣١-٢ و ٣٢-١.

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 ٣٥-١٠: الاسهامات المالية في خطة عمل أمن الطيران

المرفق (أ)

قرارات الجمعية العمومية التي لم تعد سارية

وعلاوة على ذلك، تلاحظ ما يلي:

٣- ان جميع القرارات التي اعتمدها الجمعية العمومية المؤقتة لمنظمة الطيران المدني الدولي المؤقتة (بيكاو) لم تعد سارية.

قرارات الجمعية العمومية وأجزاء قراراتها التي لم تعد سارية

القرار	الدورة
١، ٢، ٣، ٤، ٥، ٦، ٧، ٨، ٩، ١٠، ١١، ١٢، ١٣، ١٤، ١٥، ١٦، ١٧، ١٨، ١٩، ٢٠، ٢١، ٢٢، ٢٣، ٢٤، ٢٥، ٢٦، ٢٧، ٢٨، ٢٩، ٣٠، ٣١، ٣٢، ٣٣، ٣٤، ٣٥، ٣٦، ٣٧، ٣٨، ٣٩، ٤٠، ٤١، ٤٢، ٤٣، ٤٤، ٤٥، ٤٦، ٤٧، ٤٨، ٤٩، ٥٠، ٥١، ٥٢، ٥٣.	بيكاو
١-١، ٤-١، ٥-١، ٦-١، ٧-١، ١٢-١، ١٣-١، ١٦-١، ١٨-١، ١٩-١، ٢٠-١، ٢١-١، ٢٢-١، ٢٣-١، ٢٤-١، ٢٥-١، ٢٦-١، ٢٧-١، ٢٨-١، ٢٩-١، ٣٠-١، ٣١-١، ٣٢-١، ٣٣-١، ٣٤-١، ٣٥-١، ٣٦-١، ٣٧-١، ٣٨-١، ٣٩-١، ٤٠-١، ٤١-١، ٤٢-١، ٤٣-١، ٤٤-١، ٤٥-١، ٤٦-١، ٤٧-١، ٤٨-١، ٤٩-١، ٥٠-١، ٥١-١، ٥٢-١، ٥٣-١، ٥٤-١، ٥٥-١، ٥٦-١، ٥٧-١، ٥٨-١، ٥٩-١، ٦٠-١، ٦١-١، ٦٢-١، ٦٣-١، ٦٤-١، ٦٥-١، ٦٦-١، ٦٧-١، ٦٨-١، ٦٩-١، ٧٠-١، ٧١-١.	الدورة الأولى
١-٢، ٢-٢، ٣-٢، ٤-٢، ٥-٢، ٧-٢، ٨-٢، ٩-٢ (الفقرتان ٣، ٤)، ١٠-٢، ١١-٢، ١٢-٢، ١٣-٢، ١٤-٢، ١٥-٢، ١٦-٢، ١٧-٢، ١٨-٢، ١٩-٢، ٢٠-٢، ٢١-٢، ٢٢-٢، ٢٣-٢، ٢٤-٢، ٢٥-٢، ٢٦-٢، ٢٧-٢، ٢٨-٢، ٢٩-٢، ٣٠-٢، ٣١-٢، ٣٢-٢، ٣٣-٢، ٣٤-٢، ٣٥-٢، ٣٦-٢، ٣٧-٢، ٣٨-٢، ٣٩-٢، ٤٠-٢، ٤١-٢، ٤٢-٢، ٤٣-٢، ٤٤-٢، ٤٥-٢، ٤٦-٢، ٤٧-٢، ٤٨-٢، ٤٩-٢، ٥٠-٢، ٥١-٢، ٥٢-٢، ٥٣-٢، ٥٤-٢، ٥٥-٢، ٥٦-٢، ٥٧-٢، ٥٨-٢، ٥٩-٢، ٦٠-٢، ٦١-٢، ٦٢-٢، ٦٣-٢، ٦٤-٢، ٦٥-٢، ٦٦-٢، ٦٧-٢، ٦٨-٢، ٦٩-٢، ٧٠-٢، ٧١-٢.	الدورة الثانية
١-٣، ٢-٣، ٣-٣، ٤-٣، ٥-٣، ٧-٣، ٨-٣، ٩-٣، ١٠-٣، ١١-٣، ١٢-٣، ١٣-٣، ١٤-٣، ١٥-٣، ١٦-٣، ١٧-٣، ١٨-٣، ١٩-٣، ٢٠-٣، ٢١-٣، ٢٢-٣، ٢٣-٣، ٢٤-٣، ٢٥-٣، ٢٦-٣، ٢٧-٣، ٢٨-٣، ٢٩-٣، ٣٠-٣، ٣١-٣، ٣٢-٣، ٣٣-٣، ٣٤-٣، ٣٥-٣، ٣٦-٣، ٣٧-٣، ٣٨-٣، ٣٩-٣، ٤٠-٣، ٤١-٣، ٤٢-٣، ٤٣-٣، ٤٤-٣، ٤٥-٣، ٤٦-٣، ٤٧-٣، ٤٨-٣، ٤٩-٣، ٥٠-٣، ٥١-٣، ٥٢-٣، ٥٣-٣، ٥٤-٣، ٥٥-٣، ٥٦-٣، ٥٧-٣، ٥٨-٣، ٥٩-٣، ٦٠-٣، ٦١-٣، ٦٢-٣، ٦٣-٣، ٦٤-٣، ٦٥-٣، ٦٦-٣، ٦٧-٣، ٦٨-٣، ٦٩-٣، ٧٠-٣، ٧١-٣.	الدورة الثالثة
١-٤، ٢-٤، ٣-٤، ٤-٤، ٥-٤، ٦-٤، ٧-٤، ٨-٤، ٩-٤، ١٠-٤، ١١-٤، ١٢-٤، ١٣-٤، ١٤-٤، ١٥-٤، ١٦-٤، ١٧-٤، ١٨-٤، ١٩-٤، ٢٠-٤، ٢١-٤، ٢٢-٤، ٢٣-٤، ٢٤-٤، ٢٥-٤، ٢٦-٤، ٢٧-٤، ٢٨-٤، ٢٩-٤، ٣٠-٤، ٣١-٤، ٣٢-٤، ٣٣-٤، ٣٤-٤، ٣٥-٤، ٣٦-٤، ٣٧-٤، ٣٨-٤، ٣٩-٤، ٤٠-٤، ٤١-٤، ٤٢-٤، ٤٣-٤، ٤٤-٤، ٤٥-٤، ٤٦-٤، ٤٧-٤، ٤٨-٤، ٤٩-٤، ٥٠-٤، ٥١-٤، ٥٢-٤، ٥٣-٤، ٥٤-٤، ٥٥-٤، ٥٦-٤، ٥٧-٤، ٥٨-٤، ٥٩-٤، ٦٠-٤، ٦١-٤، ٦٢-٤، ٦٣-٤، ٦٤-٤، ٦٥-٤، ٦٦-٤، ٦٧-٤، ٦٨-٤، ٦٩-٤، ٧٠-٤، ٧١-٤.	الدورة الرابعة

القرار ١٦-١: قرارات الجمعية العمومية التي لم تعد سارية

ان الجمعية العمومية:

لما كانت قد اعتمدت، منذ انشاء منظمة الطيران المدني الدولي في ٤ ابريل ١٩٤٧، عدة مئات من القرارات، ولكن كثيرا منها أو أجزاء منها لم تعد سارية، وذلك ضمن أسباب عدة، لأنها أو أجزاء منها قد انتهى مفعولها أو تم الغاؤها أو استبدالها، على نحو ضمني أو صريح، بقرارات تالية من الجمعية العمومية.

وحيث أن سريان بعض هذه القرارات من عدمه لم يكن دائما واضحا، كما اعترفت الجمعية العمومية في قرارها ١٥-٢.

ولما كان من المرغوب فيه أن تحدد القرارات أو أجزاء القرارات التي اعتمدها الجمعية العمومية في الماضي والتي لم تعد سارية في الوقت الحاضر.

ولما كان من المرغوب فيه الإشارة بوضوح الى أن قرارات الجمعية العمومية للمنظمة المؤقتة للطيران المدني الدولي (بيكاو) لم تعد سارية المفعول.

تعلن:

١- مع مراعاة أحكام الفقرة ٢ أدناه، أن القرارات أو أجزاء القرارات المذكورة في القائمة المرفقة بهذا القرار، والتي تضم كل القرارات الملغاة في الماضي، لم تعد سارية.

٢- ان هذا القرار لن يؤثر في الحقوق المكتسبة أو الامتيازات المقررة أو الالتزامات أو المسؤوليات التعاقدية أو أي ترتيبات تكون قد عقدت بموجب أي من القرارات المدرجة في القائمة المرفقة، وأنه على وجه الخصوص، لن يلغى أو يقلل بأي حال من الأحوال من مديونية أي دولة متعاقدة نحو المنظمة تكون قد نشأت بموجب أي من تلك القرارات.

**القرار ١٨-١: قرارات الجمعية العمومية التي لم
تعد سارية**

**تعلن الجمعية العمومية، للأسباب المذكورة أعلاه، أن
القرارات الآتية، ولو أنها لم تستبدل بقرارات جديدة، لم تعد
سارية:**

**سبب عدم
السريان**

القرار

٢٨-١٥	اعتمادات الميزانية للسنة المالية ١٩٦٨	الانتهاء من التنفيذ
٣٤-١٥	قسمة مصروفات الإيكو بين الدول المتعاقدة للسنوات ١٩٦٦ و ١٩٦٧ و ١٩٦٨	الانتهاء من التنفيذ
٢١-١٦	احصاءات عن النقل الجوي التجاري غير المنتظم	الانتهاء من التنفيذ
٣٨-١٦	ميزانية إضافية لسنة ١٩٦٨	الانتهاء من التنفيذ
٣٩-١٦	وضع التوظيف في فرع اللغات	الانتهاء من التنفيذ
٤٠-١٦	ميزانية سنة ١٩٦٩	الانتهاء من التنفيذ
٤١-١٦	ميزانية سنة ١٩٧٠	الانتهاء من التنفيذ
٤٣-١٦	اعتماد حسابات المنظمة عن السنة المالية ١٩٦٥ وبحث تقرير مراجع الحسابات عنها	الانتهاء من التنفيذ
٤٤-١٦	اعتماد حسابات المساعدة الفنية للسنة المالية ١٩٦٥ وبحث تقرير مراجع الحسابات عنها	الانتهاء من التنفيذ
٤٥-١٦	اعتماد حسابات الصندوق الخاص للأمم المتحدة عن السنة المالية ١٩٦٥ وبحث تقرير مراجع الحسابات عنها	الانتهاء من التنفيذ
٤٦-١٦	اعتماد حسابات المنظمة عن السنة المالية ١٩٦٦ وبحث تقرير مراجع الحسابات عنها	الانتهاء من التنفيذ
٤٧-١٦	اعتماد حسابات برنامج الأمم المتحدة للتنمية عن السنة المالية ١٩٦٦ وبحث تقارير مراجع الحسابات عنها	الانتهاء من التنفيذ
٤٨-١٦	اعتماد حسابات المنظمة عن السنة المالية ١٩٦٧ وبحث تقرير مراجع الحسابات عنها	الانتهاء من التنفيذ
٤٩-١٦	اعتماد حسابات برنامج الأمم المتحدة للتنمية عن السنة المالية ١٩٦٧ وبحث تقارير مراجع الحسابات عنها	الانتهاء من التنفيذ
٥٠-١٦	تثبيت قرار المجلس بالنسبة لاشتراكات رومانيا، سنغافورة، غيانا، بربادوس، أوغندا، بلغاريا، وبوروندي	الانتهاء من التنفيذ
٥١-١٦	خفض اشتراك ماليزيا عن السنوات ١٩٦٦ و ١٩٦٧ و ١٩٦٨	الانتهاء من التنفيذ

القرار

الدورة

توصية ٦.	١٠-٥، ٢٠-٥، ٤٠-٥، ٦٠-٥، ٧٠-٥، ٨٠-٥، ٩٠-٥، ١١٠-٥، ١٢٠-٥، ١٣٠-٥، ١٤٠-٥، ١٥٠-٥، ١٦٠-٥، ١٧٠-٥، ١٨٠-٥، ١٩٠-٥، ٢٠٠-٥، ٢١٠-٥.	الدورة الخامسة
	١٠-٦، ٢٠-٦، ٣٠-٦، ٤٠-٦، ٥٠-٦، ٦٠-٦، ٧٠-٦، ٨٠-٦، ٩٠-٦، ١٠٠-٦.	الدورة السادسة
	١٠-٧، ٢٠-٧، ٣٠-٧، ٤٠-٧، ٥٠-٧، ٦٠-٧، ٧٠-٧، ٨٠-٧، ٩٠-٧، ١٠٠-٧، ١١٠-٧، ١٢٠-٧، ١٣٠-٧، ١٤٠-٧، ١٥٠-٧ (الفقرة ٢)، ١٦٠-٧، ١٧٠-٧، ١٨٠-٧، ١٩٠-٧، ٢٠٠-٧، ٢١٠-٧، ٢٢٠-٧، ٢٣٠-٧، ٢٤٠-٧، ٢٥٠-٧، ٢٦٠-٧، ٢٧٠-٧، ٢٨٠-٧، ٢٩٠-٧، ٣٠٠-٧، ٣١٠-٧، ٣٢٠-٧، ٣٣٠-٧.	الدورة السابعة
	١٢-٨، ١٣-٨، ١٤-٨، ١٥-٨، ١٦-٨، ١٧-٨، ١٨-٨.	الدورة الثامنة
	١٠-٩، ٢٠-٩، ٣٠-٩، ٤٠-٩، ٥٠-٩، ٦٠-٩، ٧٠-٩، ٨٠-٩، ٩٠-٩.	الدورة التاسعة
	١٠-١٠، ٢٠-١٠، ٣٠-١٠، ٤٠-١٠، ٥٠-١٠، ٦٠-١٠، ٧٠-١٠، ٨٠-١٠، ٩٠-١٠، ١٠٠-١٠، ١١٠-١٠، ١٢٠-١٠، ١٣٠-١٠، ١٤٠-١٠، ١٥٠-١٠، ١٦٠-١٠، ١٧٠-١٠، ١٨٠-١٠، ١٩٠-١٠، ٢٠٠-١٠، ٢١٠-١٠، ٢٢٠-١٠، ٢٣٠-١٠، ٢٤٠-١٠، ٢٥٠-١٠، ٢٦٠-١٠، ٢٧٠-١٠، ٢٨٠-١٠، ٢٩٠-١٠، ٣٠٠-١٠، ٣١٠-١٠، ٣٢٠-١٠، ٣٣٠-١٠، ٣٤٠-١٠، ٣٥٠-١٠، ٣٦٠-١٠، ٣٧٠-١٠، ٣٨٠-١٠، ٣٩٠-١٠، ٤٠-١٠، ٤١-١٠، ٤٢-١٠، ٤٣-١٠، ٤٤-١٠، ٤٥-١٠، ٤٦-١٠، ٤٧-١٠، ٤٨-١٠، ٤٩-١٠، ٥٠-١٠، ٥١-١٠، ٥٢-١٠، ٥٣-١٠.	الدورة العاشرة
	٢-١١، ٣-١١، ٤-١١، ٥-١١، ٦-١١، ٧-١١، ٨-١١، ٩-١١، ١٠-١١، ١١-١١، ١٢-١١، ١٣-١١، ١٤-١١، ١٥-١١، ١٦-١١، ١٧-١١.	الدورة الحادية عشرة
	١-١٢، ٢-١٢، ٣-١٢، ٤-١٢، ٥-١٢، ٦-١٢، ٧-١٢، ٨-١٢، ٩-١٢، ١٠-١٢، ١١-١٢، ١٢-١٢، ١٣-١٢، ١٤-١٢، ١٥-١٢، ١٦-١٢، ١٧-١٢، ١٨-١٢، ١٩-١٢، ٢٠-١٢، ٢١-١٢، ٢٢-١٢، ٢٣-١٢، ٢٤-١٢، ٢٥-١٢، ٢٦-١٢، ٢٧-١٢، ٢٨-١٢، ٢٩-١٢، ٣٠-١٢، ٣١-١٢، ٣٢-١٢، ٣٣-١٢، ٣٤-١٢، ٣٥-١٢، ٣٦-١٢، ٣٧-١٢، ٣٨-١٢، ٣٩-١٢، ٤٠-١٢، ٤١-١٢.	الدورة الثانية عشرة
	٢-١٤، ٣-١٤، ٤-١٤، ٥-١٤، ٦-١٤ (الفقرتان ٤، ٥)، ٧-١٤، ٨-١٤، ٩-١٤، ١٠-١٤، ١١-١٤، ١٢-١٤، ١٣-١٤، ١٤-١٤، ١٥-١٤، ١٦-١٤، ١٧-١٤، ١٨-١٤، ١٩-١٤، ٢٠-١٤، ٢١-١٤، ٢٢-١٤، ٢٣-١٤، ٢٤-١٤، ٢٥-١٤ (الفقرتان ١، ٢)، ٢٦-١٤، ٢٧-١٤، ٢٨-١٤، ٢٩-١٤، ٣٠-١٤، ٣١-١٤، ٣٢-١٤، ٣٣-١٤، ٣٤-١٤، ٣٥-١٤، ٣٦-١٤، ٣٧-١٤، ٣٨-١٤، ٣٩-١٤، ٤٠-١٤، ٤١-١٤، ٤٢-١٤، ٤٣-١٤، ٤٤-١٤، ٤٥-١٤، ٤٦-١٤، ٤٧-١٤، ٤٨-١٤، ٤٩-١٤، ٥٠-١٤، ٥١-١٤، ٥٢-١٤.	الدورة الرابعة عشرة*
	١-١٥، ٢-١٥، ٣-١٥، ٤-١٥، ٥-١٥ (الفقرتان ١، ٢، ٤، ٥) وكل الفقرات في حيثيات القرار ما عدا الخامسة)**، ٦-١٥، ٧-١٥، ٨-١٥، ٩-١٥، ١٠-١٥، ١١-١٥، ١٢-١٥، ١٣-١٥، ١٤-١٥، ١٥-١٥، ١٦-١٥، ١٧-١٥، ١٨-١٥، ١٩-١٥، ٢٠-١٥، ٢١-١٥، ٢٢-١٥، ٢٣-١٥، ٢٤-١٥، ٢٥-١٥، ٢٦-١٥، ٢٧-١٥، ٢٨-١٥، ٢٩-١٥، ٣٠-١٥، ٣١-١٥، ٣٢-١٥، ٣٣-١٥، ٣٤-١٥، ٣٥-١٥، ٣٦-١٥، ٣٧-١٥، ٣٨-١٥، ٣٩-١٥.	الدورة الخامسة عشرة

* حذفت العبارة "٥-١٢" من الفقرة الأولى من حيثيات القرار ٣٧-١٤.
** حلت عبارة "القيمة الاقتصادية للتسهيلات" محل عنوان القرار.

سبب عدم السريان	الموضوع	القرار	القرار ٢١-١: قرارات الجمعية العمومية التي لم تعد سارية
			تعلم الجمعية العمومية:
			١- مع مراعاة أحكام الفقرة ٢ أدناه، أن القرارات وأجزاء القرارات المذكورة في القائمة أدناه لم تعد سارية.
			٢- أن هذا القرار لا يؤثر في الحقوق المكتسبة أو الامتيازات المقررة أو الالتزامات أو المسؤوليات التعاقدية، أو أي ترتيبات تكون قد أبرمت، بموجب أي من القرارات المدرجة في القائمة أدناه، وأنه على وجه الخصوص لا يلغي أو يقلل بأي حال من الأحوال من مديونية أي دولة متعاقدة نحو المنظمة تكون قد نشأت بموجب أي من تلك القرارات.
			سبب عدم السريان
			الموضوع
			القرار
			١٧-١ سياسة اللغات في الايكو
			التقديم (الموضوع مشمول الآن في النظام الداخلي لمختلف أنواع الاجتماعات)
			١٧-١٠ الفقرة ١٠-١٧ من المنطوق
			التقديم
			١٧-١٤ الفقرة ٥٤-١ من المنطوق
			١٧-١٦ الفقرة ١٠-١٧ من المنطوق
			١٧-١٢ الفقرة ٦-٢
			١٧-١٩ الفقرة ١٩-٤
			١٧-٢١ الفقرة ٢-١٣
			١٧-٢٢ الفقرة ٤٣-١٤
			١٧-٢٣ الفقرة ٥٣-١٤
			١٧-٢٤ الفقرة ١٢-١٥
			١٧-٢٥ الفقرة ١٥-١٥
			١٧-٢٦ الفقرة ٣-١٦
			١٧-٢٧ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٢٨ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٢٩ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٣٠ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٣١ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٣٢ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٣٣ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٣٤ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٣٥ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٣٦ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٣٧ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٣٨ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٣٩ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٤٠ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٤١ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٤٢ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٤٣ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٤٤ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٤٥ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٤٦ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٤٧ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٤٨ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٤٩ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٥٠ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٥١ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٥٢ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٥٣ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٥٤ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٥٥ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٥٦ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٥٧ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٥٨ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٥٩ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٦٠ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٦١ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٦٢ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٦٣ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٦٤ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٦٥ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٦٦ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٦٧ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٦٨ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٦٩ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٧٠ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٧١ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٧٢ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٧٣ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٧٤ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٧٥ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٧٦ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٧٧ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٧٨ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٧٩ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٨٠ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٨١ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٨٢ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٨٣ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٨٤ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٨٥ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٨٦ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٨٧ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٨٨ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٨٩ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٩٠ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٩١ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٩٢ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٩٣ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٩٤ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٩٥ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٩٦ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٩٧ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٩٨ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-٩٩ الفقرة ٢٠-١٦
			١٧-١٠٠ الفقرة ٢٠-١٦

سبب عدم السريان	الموضوع	القرار	سبب عدم السريان	الموضوع	القرار
الانتهاء من التنفيذ	النشاطات الاقليمية في مجال النقل الجوي	٢١-١٨ الفقرة ٣	الانتهاء من التنفيذ	تثبيت قرار المجلس بشأن اشتراكات المجر وجمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية وموريشيوس واتحاد الجمهوريات السوفيتية الاشتراكية	٢٩-١٨
الانتهاء من التنفيذ	ميزانيات ١٩٧٢ و ١٩٧٣ و ١٩٧٤	٢٣-١٨	الانتهاء من التنفيذ	اعتماد حسابات المنظمة للسنوات المالية ١٩٦٨ و ١٩٦٩ و ١٩٧٠ والنظر في تقرير مراجع الحسابات عنها	٣٠-١٨
الانتهاء من التنفيذ	قسمة مصروفات الايكافو بين الدول المتعاقدة (عن السنوات ١٩٧٢ و ١٩٧٣ و ١٩٧٤)	٢٦-١٨ ٣-٧	الانتهاء من التنفيذ	اعتماد البيانات المالية لبرنامج الأمم المتحدة للتنمية عن السنوات المالية ١٩٦٨ و ١٩٦٩ و ١٩٧٠ والنظر في تقارير مراجع الحسابات عنها	٣١-١٨
الغى وفقا لحكم القرارين ٢٥٥٥ و ٢٧٠٤ الصادرين عن الجمعية العامة للأمم المتحدة بشأن البرتغال	الاجراءات التي يجب اتخاذها لتنفيذ القرارين ٢٥٥٥ و ٢٧٠٤ الصادرين عن الجمعية العامة للأمم المتحدة بشأن البرتغال	٢-١٩	الانتهاء من التنفيذ	اعتماد البيانات المالية لبرنامج الأمم المتحدة للتنمية عن السنوات المالية ١٩٦٨ و ١٩٦٩ و ١٩٧٠ والنظر في تقارير مراجع الحسابات عنها	٣١-١٨
الانتهاء من التنفيذ	الغاء القرار ٢-١٩	٥-٢١			
حل محله القرار ٧-٢٢	خدمات وحدة التفتيش المشتركة	١١-٢١			
الانتهاء من التنفيذ	التعاون بين الدول المتعاقدة في التحقيقات بشأن حوادث طيران معينة	٢٠-٢١			
حل محله القرار ٢٢-٢٢ الفقرة ٤	دراسات حول أجور وأسعار النقل الجوي الدولي	٢٦-٢١ الفقرة (ج) الكلمات "الى المجلس لتقديمها الى الجمعية العمومية"			
الانتهاء من التنفيذ	الميزانية الاضافية لسنة ١٩٧٤	٣٠-٢١			
يرد مقرر الجمعية العمومية في القرار ٣٣-٢١	المبادئ التي يجب تطبيقها في تحديد جداول أنصبة الاشتراك	٣٢-٢١			
الانتهاء من التنفيذ	تثبيت قرار المجلس الخاص بتحديد اشتراكات الصندوق العام وتحديد السلفيات في صندوق رأس المال العامل بالنسبة للدول التي انضمت الى الاتفاقية واعداد تحديد اشتراك باكستان وفقا لتوصية المجلس	٣٧-٢١	سبب عدم السريان	الموضوع	القرار
الانتهاء من التنفيذ	اعداد تحديد اشتراك الصين	٣٨-٢١	الانتهاء من التنفيذ	قبول عرض بولندا لتسوية متأخراتها واستردادها لحق التصويت	١-١١
الانتهاء من التنفيذ	اعتماد حسابات المنظمة عن السنوات المالية ١٩٧١ و ١٩٧٢ و ١٩٧٣ والنظر في تقارير مراجع الحسابات بشأنها	٤٠-٢١	الانتهاء من التنفيذ	مبنى مقر الايكافو في مونتريال	١٢-١٦
الانتهاء من التنفيذ	اعتماد البيانات المالية لبرنامج الأمم المتحدة للتنمية عن السنوات المالية ١٩٧١ و ١٩٧٢ و ١٩٧٣ والنظر في تقرير مراجع الحسابات بشأنها	٤١-٢١	الانتهاء من التنفيذ	انشاء لجان أمن المطارات	١٢-١٧
				اعداد مواد ارشادية بخصوص الجوانب الأمنية لتصميم وانشاء المطارات	١٨-١٧
			الانتهاء من التنفيذ	التصديق على البروتوكول الذي يقضي بتعديل المادة ٥٦ من الاتفاقية	٣-١٨
			الانتهاء من التنفيذ	مبنى مقر الايكافو بمونتريال	٥-١٨

القرار ٢٢-١: قرارات الجمعية العمومية التي لم تعد سارية

تعلم الجمعية العمومية:

١- مع مراعاة أحكام الفقرة ٢ التالية، فإن القرارات أو أجزاء القرارات المذكورة في القائمة أدناه لم تعد سارية.

٢- أن هذا القرار لا يؤثر في الحقوق المكتسبة أو الامتيازات المقررة أو المسؤوليات التعاقدية أو أي ترتيبات تكون قد عقدت بموجب أي من القرارات المدرجة في القائمة أدناه، وأنه على وجه الخصوص لا يلغي أو يقلل بأي حال من الأحوال من مديونية أي دولة متعاقدة نحو المنظمة تكون قد نشأت بموجب أي من تلك القرارات.

القرارات ٢٣-١: قرارات الجمعية العمومية التي لم تعد سارية

تعلن الجمعية العمومية:

١- مع مراعاة أحكام الفقرة ٢ التالية، أن القرارات أو أجزاء القرارات المذكورة في القائمة أدناه لم تعد سارية.

٢- أن هذا القرار لا يؤثر في الحقوق المكتسبة أو الامتيازات المقررة أو الالتزامات أو المسؤوليات التعاقدية أو أي ترتيبات تكون قد عقدت بموجب أي من القرارات المدرجة في القائمة أدناه، وأنه، على وجه الخصوص لا يلغى أو يقلل بأي حال من الأحوال من مديونية أي دولة متعاقدة نحو المنظمة تكون قد نشأت بموجب أي من تلك القرارات.

القرار ٢٤-٦: قرارات الجمعية العمومية التي لم تعد سارية

تعلن الجمعية العمومية:

١- مع عدم الإخلال بأحكام الفقرة ٢ التالية، أن القرارات أو أجزاء القرارات المبينة في القائمة الواردة أدناه لم تعد سارية.

٢- لا يؤثر الإجراء الحالي على أي حق مكتسب أو امتياز مستحق أو التزام أو تبعة واجبة أو أي ترتيب تم التوصل إليه طبقاً لأي قرار من القرارات المبينة أدناه، وبوجه خاص فإنه لا يبطل أو يقلل من مديونية أي من الدول المتعاقدة تجاه المنظمة والتي نشأت عن أي قرار من تلك القرارات.

سبب عدم السريان

القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
٣٣-١٤	النظر في الوضع الاقتصادي للنقل الجوي الدولي	الانتهاء من التنفيذ
١٥-١٧	أساليب الفحص بالأشعة	الانتهاء من التنفيذ
٢٢-١٧	اقتراح تبسيط إجراءات اعداد الاتفاقيات	التقادم
١٥-١٨	توحيد وحدات القياس	التقادم بعد اعتماد الطبعة الجديدة (الرابعة) من الملحق ٥
٦-٢١	وقف حق التصويت لجنوب أفريقيا	الانتهاء من التنفيذ
١٣-٢١	النص المعتمد باللغة الروسية لاتفاقية الطيران المدني الدولي	الانتهاء من التنفيذ
١٤-٢١	ملخص المقررات القانونية المتعلقة بالاتفاقيات الدولية متعددة الأطراف لقانون الجو	الانتهاء من التنفيذ
٢٧-٢١	إجراءات تحديد تعريفات الخطوط الجوية المنتظمة	الانتهاء من التنفيذ
٣١-٢١	ميزانيات السنوات ١٩٧٥ و ١٩٧٦ و ١٩٧٧	الانتهاء من التنفيذ
٣٤-٢١	قسمة مصروفات الايكاو بين الدول المتعاقدة وأنصبة الاشتراك في الصندوق العام للسنوات ١٩٧٥ و ١٩٧٦ و ١٩٧٧	الانتهاء من التنفيذ
٣٤-٢٢	تثبيت قرار المجلس الخاص بالاشتراكات في الصندوق العام وتحديد السلفيات لصندوق رأس المال العامل بالنسبة للدول التي انضمت الى الاتفاقية، وتحديد اشترك جمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية	الانتهاء من التنفيذ
٣٥-٢٢	اعتماد حسابات المنظمة عن السنوات المالية ١٩٧٤ و ١٩٧٥ و ١٩٧٦ والنظر في تقارير مراجع الحسابات عنها	الانتهاء من التنفيذ

سبب عدم السريان

القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
٤-١٦	الاستخدام التجاري للطائرات فوق الصوتية - مشكلة الانفجار الصوتي	الانتهاء من التنفيذ
١٥-٢١	دراسة نظام للتأهب بشأن مواقع عقد دورات الجمعية العمومية	الانتهاء من التنفيذ
٢١-٢٢	جهاز تحديد الأسعار والأجور الدولية - مؤتمرات الحركة الجوية التابعة للايكاو	الانتهاء من التنفيذ
٢٦-٢٢	أولوية الدراسات التي يعهد بها الى المجلس	الانتهاء من التنفيذ
٣١-٢٢	ميزانيات السنوات ١٩٧٨ و ١٩٧٩ و ١٩٨٠	الانتهاء من التنفيذ
٣٢-٢٢	قسمة مصروفات الايكاو بين الدول المتعاقدة - أنصبة الاشتراك في الصندوق العام للسنوات ١٩٧٨ و ١٩٧٩ و ١٩٨٠	الانتهاء من التنفيذ
١٠-٢٣	ضجيج الطائرات وانبعث العادم من محركات الطائرات دون الصوتية من المنطوق	الانتهاء من التنفيذ
١٥-٢٣	دراسة التكلفة والمنفعة في تطبيق عملية التخطيط النظمي على أنواع جديدة من الطائرات	الانتهاء من التنفيذ
٢٠-٢٣	توفر وقود الطائرات في المستقبل	الانتهاء من التنفيذ
٢٣-٢٣	تثبيت اجراء المجلس المتخذ بشأن تحديد أنصبة الاشتراك في الصندوق العام وتحديد الحصص التي تدفع في صندوق رأس المال العامل وذلك بالنسبة للدول التي انضمت الى الاتفاقية	الانتهاء من التنفيذ

القرار	الموضوع	سبب عدم السريان	القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
٢٨-٢٣	اقرار حسابات المنظمة بالنسبة للسنوات المالية ١٩٧٧ و ١٩٧٨ و ١٩٧٩، وفحص تقارير مراجع الحسابات عنها	الانتهاء من التنفيذ	١٧-٢٣	تجميع مقررات الايكاو عن مشاكل النقل الجوي	الانتهاء من التنفيذ
٢٩-٢٣	اعتماد التقارير المالية لبرنامج الأمم المتحدة للتنمية للسنوات المالية ١٩٧٧ و ١٩٧٨ و ١٩٧٩، وفحص تقارير مراجع الحسابات عنها	الانتهاء من التنفيذ	٢٥-٢٣	قسمة مصروفات الايكار فيما بين الدول المتعاقدة - تحديد أنصبة الاشتراك في الصندوق العام لسنوات ١٩٨١ و ١٩٨٢ و ١٩٨٣	الانتهاء من التنفيذ
			٢٦-٢٣	الميزانيات لأعوام ١٩٨١ و ١٩٨٢ و ١٩٨٣	الانتهاء من التنفيذ
			٤-٢٤	التصديق على البروتوكولات التي وافق عليها المؤتمر الدولي لقانون الجو المنعقد في مونتريال عام ١٩٧٥	الانتهاء من التنفيذ
			٢٣-٢٤	اعتماد حسابات المنظمة للسنوات المالية ١٩٨٠ و ١٩٨١ و ١٩٨٢ والنظر في تقارير مراجعة الحسابات عنها	الانتهاء من التنفيذ
			٢٤-٢٤	اعتماد البيانات المالية لبرنامج الأمم المتحدة للتنمية عن السنوات المالية ١٩٨٠ و ١٩٨١ والنظر في تقارير مراجعة الحسابات عنها	الانتهاء من التنفيذ
			٢٥-٢٤	اعتماد البيانات المالية لبرنامج الأمم المتحدة للتنمية عن السنة المالية ١٩٨٢ والنظر في تقرير مراجعة الحسابات عنها	الانتهاء من التنفيذ
			٢٦-٢٤	تثبيت اجراء المجلس المتخذ بشأن تحديد أنصبة الاشتراك في الصندوق العام وتحديد الحصص التي تتفع مقدما الى صندوق رأس المال العامل بالنسبة للدول التي انضمت الي الاتفاقية	الانتهاء من التنفيذ

القرار ٢٦-٦: قرارات الجمعية العمومية التي لم تعد سارية

تعن الجمعية العمومية:

- ١- مع مراعاة أحكام الفقرة ٢ أدناه، أن القرارات أو أجزاء القرارات المدرجة في القائمة الواردة أدناه لم تعد سارية.
- ٢- وأن الاجراء الحالي لا يؤثر على أي حق أو امتياز أو التزام أو مسؤولية مكتسبة أو ناشئة، أو أي ترتيبات تكون قد أبرمت بموجب أي من القرارات المذكورة أدناه، كما أنه لا يلغي أو يقلل من المديونية التي تكون قد نشأت عن أي من هذه القرارات على أي من الدول المتعاقدة.

سبب عدم السريان

القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
٢٥-١٤	التسويق بين الحركة الجوية المدنية والعسكرية	الانتهاء من التنفيذ
٨-١٦	التدريب الفني في مجال الطيران - منح الزمالة والمنح الدراسية	الانتهاء من التنفيذ
٣-٢١	التصديق على البروتوكول الذي يقضي بتعديل المادة ٥٠(أ) من الاتفاقية	الانتهاء من التنفيذ
١٦-٢١	انشاء مكتب اقليمي للايكاو في شرق أفريقيا	الانتهاء من التنفيذ
٣٩-٢١	تعيين المراجع الخارجي للحسابات	التقادم
٤-٢٣	النص الصيني لاتفاقية الطيران المدني الدولي	الانتهاء من التنفيذ
٦-٢٣	مكتب الايكاو الاقليمي في شرق أفريقيا	الانتهاء من التنفيذ
١٢-٢٣	اجراءات الطوارئ التي تطبق في حالة حدوث أعطال لخدمات الحركة الجوية والخدمات المساندة ذات الصلة بها	الانتهاء من التنفيذ
١٦-٢٣	النظر في مشاكل النقل الجوي على أساس عالمي	الانتهاء من التنفيذ

القرار ٢٧-٦: قرارات الجمعية العمومية التي لم تعد سارية

تعن الجمعية العمومية:

- ١- مع مراعاة أحكام الفقرة (٢) أدناه، أن القرارات أو أجزاء القرارات المدرجة في القائمة الواردة أدناه لم تعد سارية.
- ٢- وأن الاجراء الحالي لا يؤثر على أي حق أو امتياز أو التزام أو مسؤولية مكتسبة أو مستحقة أو ناشئة، أو أي ترتيبات تكون قد أبرمت بموجب أي من القرارات المذكورة أدناه، كما أنه بصفة خاصة، لا يلغي أو يقلل بأي حال من الأحوال من المديونية على أي من الدول المتعاقدة تكون قد نشأت عن أي من هذه القرارات.

القرار ٢٩-٤: قرارات الجمعية العمومية التي لم
تعد سارية

تعليق الجمعية العمومية:

١- أنه، مع مراعاة أحكام الفقرة (٢) أدناه، فإن القرارات أو أجزاء القرارات المدرجة في القائمة الواردة أدناه لم تعد سارية.

٢- وان الاجراء الحالي لا يؤثر على أي حق أو امتياز أو التزام أو مسؤولية مكتسبة أو ناشئة أو مترتبة، أو أي ترتيبات تكون قد أبرمت بموجب أي من القرارات المذكورة أدناه، كما أنه لا يلغي أو يقلل بأي حال من الأحوال من مديونية أي من الدول المتعاقدة تكون قد نشأت عن أي من هذه القرارات.

سبب عدم السريان	الموضوع	القرار
الانتهاء من التنفيذ أو اعتماد اجراء آخر	جهاز تحديد الأجور والأسعار الدولية	٢٢-٢٢
الانتهاء من التنفيذ أو اعتماد اجراء آخر	المؤتمر الثاني للنقل الجوي - البند ٢ من جدول الأعمال	١٩-٢٣
الانتهاء من التنفيذ	تعيين المراجع الخارجي للحسابات	٣٠-٢٤
الانتهاء من التنفيذ	ميزانيات ١٩٨٧ و ١٩٨٨ و ١٩٨٩	١٨-٢٦
الانتهاء من التنفيذ	قسمة مصروفات الايكاو فيما بين الدول المتعاقدة والحصص التي تدفع في الصندوق العام عن السنوات ١٩٨٧ و ١٩٨٨ و ١٩٨٩	٢٠-٢٦
حل محله القرار ٢٧-٢٦ والقرار ٢٨-٦ القسم (ج)	ترتيبات لتسوية الاشتراكات المتأخرة	٢٢-٢٦
الانتهاء من التنفيذ	وضع علامات على المقفلات اللدائنية والصفائحية بغرض تسهيل الكشف عنها	٨-٢٧
الانتهاء من التنفيذ	تخصيص أموال برنامج الأمم المتحدة الإنمائي للبرامج المتعددة الأقطار	١٩-٢٧
الانتهاء من التنفيذ	تثبيت اجراء المجلس المتخذ بشأن تحديد أنصبة الاشتراك في الصندوق العام وتحديد السلفيات لصندوق رأس المال العامل، وذلك بالنسبة للدول التي انضمت الى الاتفاقية	٢٢-٢٧
الانتهاء من التنفيذ	الموافقة على حسابات المنظمة عن السنوات المالية ١٩٨٦ و ١٩٨٧ و ١٩٨٨ والنظر في تقرير مراجعة الحسابات عنها	٢٧-٢٧

سبب عدم السريان	الموضوع	القرار
الانتهاء من التنفيذ الانتهاء من التنفيذ	تدابير التسهيلات من جانب الدول والمستثمرين الجويين الدوليين بهدف الاسراع في خدمة نقل الركاب والامتعة والبضائع والبريد بطريق الجو الفقرة ٦ الفقرة ١١	٢٨-١٦
التقدم حلت محلها فقرة منقحة	لجان التسهيلات الوطنية، والتعاون بين الدول وتقديم المساعدة للدول من جانب الأمانة العامة لحل مشاكل التسهيلات الفقرة ٥ الفقرة ٧	٣٠-١٦
حلت محلها فقرة جديدة اعتمدها الدورة ٢٧	اعادة فحص برنامج العمل في مجال الملاحة الجوية	٨-٢٤ الفقرة الثانية فقط من المنطوق
الانتهاء من التنفيذ	تحسين تطبيق القواعد والتوصيات الدولية والاجراءات لخدمات الملاحة الجوية	٩-٢٤
الانتهاء من التنفيذ	جوانب التكلفة/المنفعة في تطبيق الأسلوب الراهن لتخطيط الأنظمة على استحداث أنواع جديدة من الطائرات	١٠-٢٤
الانتهاء من التنفيذ	ميزانيات ١٩٨٤ و ١٩٨٥ و ١٩٨٦	٢٢-٢٤
الانتهاء من التنفيذ	قسمة مصروفات الايكاو فيما بين الدول المتعاقدة والحصص التي تدفع في الصندوق العام عن السنوات ١٩٨٤ و ١٩٨٥ و ١٩٨٦	٢٧-٢٤
الانتهاء من التنفيذ	اسهام الايكاو في برنامج السنة الدولية للسلام، ١٩٨٦	١-٢٦
الانتهاء من التنفيذ	وضع وثيقة للقضاء على أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي	٤-٢٦
الانتهاء من التنفيذ	فحص برنامج العمل في مجال النقل الجوي	١٠-٢٦
الانتهاء من التنفيذ	تثبيت اجراء المجلس المتخذ بشأن تحديد أنصبة الاشتراك في الصندوق العام وتحديد الحصص التي تدفع مقدما في صندوق رأس المال العامل بالنسبة للدول التي انضمت الى الاتفاقية	١٩-٢٦
الانتهاء من التنفيذ	الموافقة على حسابات المنظمة عن السنوات المالية ١٩٨٣ و ١٩٨٤ و ١٩٨٥ والنظر في تقارير المراجعة عنها	٢٤-٢٦
الانتهاء من التنفيذ	الموافقة على كشوف الحسابات الخاصة ببرنامج الأمم المتحدة الإنمائي عن السنوات المالية ١٩٨٣ و ١٩٨٤ و ١٩٨٥ والنظر في تقارير مراجعة الحسابات عنها	٢٥-٢٦

القرار ٣٢-٤: قرارات الجمعية العمومية التي لم تعد سارية

ان الجمعية العمومية تعلن ما يلي:

١- انتهاء سريان القرارات أو أجزاء القرارات المدرجة في القائمة الواردة أدناه، رهنا بأحكام الفقرة (٢) أدناه.

٢- ألا يؤثر هذا الاجراء على أي حق أو امتياز أو التزام أو مسؤولية مكتسبة أو ناشئة أو عارضة، أو أي ترتيبات معقودة بموجب أي من القرارات المذكورة أدناه، كما أنه على وجه الخصوص لا يلغي أو يقلل بأي حال من الأحوال من مديونية الدول المتعاقدة التي نشأت عن أي من هذه القرارات.

سبب عدم

السريان

الموضوع

القرار

٤-١٦	التشغيل التجاري للطائرات الأسرع من الصوت - مشكلة الفرقعة الصوتية	سبب عدم السريان	١١-٣١
١٤-٢٢	المشاكل الفنية والاقتصادية المرتبطة بالتشغيل التجاري للطائرات الأسرع من الصوت	سبب عدم السريان	١١-٣١

الفقرة ١ ج) من المنطوق
ستدمج في
القرار ١١-٣١

الفقرة ١ من المنطوق، الأسطر الستة الأخيرة

الفقرة ٣ أ) ١) -١ من المنطوق

الفقرة ٣ أ) ١) -٢ من المنطوق
ستدمج في
القرار ١١-٣١

٢-٢٤
التصديق على بروتوكول ادراج المادة رقم ٨٣ مكرر في اتفاقية الطيران المدني الدولي

٢٦-٢٧
ترتيبات لتسوية الاشتراكات المتأخرة

١٧-٢٩
صلاحية الطائرات للطيران

٢٣-٢٩
أنصبة الاشتراكات في الصندوق العام للسنوات ١٩٩٣ و ١٩٩٤ و ١٩٩٥

٢٩-٢٩
ميزانيات السنوات ١٩٩٣ و ١٩٩٤ و ١٩٩٥

٧-٣١
تنفيذ الجوانب المالية والتنظيمية والقانونية والتعاونية لنظم الايكو للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية

٨-٣١
تحديث شكل الخطة الاقليمية للملاحة الجوية واجراءات تعديلها

٢٢-٣١
تسوية أصول وأنصبة اشتراكات تشيكوسلوفاكيا السابقة

سبب عدم السريان

الموضوع

القرار

٢٣-٣١
تثبيت اجراء المجلس المتخذ بشأن تحديد أنصبة اشتراك الدول التي انضمت الى الاتفاقية في الصندوق العام وتحديد حصصها في صندوق رأس المال العامل

٢٧-٣١
الموافقة على حسابات المنظمة عن السنوات المالية ١٩٩٢ و ١٩٩٣ و ١٩٩٤ والنظر في تقارير مراجعة الحسابات عنها

٢٨-٣١
الموافقة على التقارير المالية عن مشاريع برنامج الأمم المتحدة الانمائي التي ادارتها المنظمة بوصفها وكالة منفذة في السنوات المالية ١٩٩٢ و ١٩٩٣ و ١٩٩٤ والنظر في تقرير مراجع الحسابات عنها

القرار ٣٣-٦: قرارات الجمعية العمومية التي لم تعد سارية

ان الجمعية العمومية تعلن ما يلي:

١- انتهاء سريان القرارات أو أجزاء القرارات المدرجة في القائمة الواردة أدناه، رهنا بأحكام الفقرة (٢) أدناه.

٢- هذا الاجراء لا يؤثر على أي حق أو امتياز أو التزام أو مسؤولية مكتسبة أو ناشئة أو عارضة، أو أي ترتيبات معقودة بموجب أي من القرارات المذكورة أدناه، وهو لا يلغي على وجه الخصوص مديونية الدول المتعاقدة التي نشأت عن أي من هذه القرارات ولا يقلل منها بأي حال من الأحوال .

سبب عدم

السريان

الموضوع

القرار

١٨-٣١
تعديل النظام المالي (تعديل المادتين السادسة والسابعة)

١٩-٣١
تعديل النظام المالي (تعديل المادة الخامسة)

٢١-٣١
الأنصبة المقررة للاشتراكات في الصندوق العام للسنوات ١٩٩٦ و ١٩٩٧ و ١٩٩٨

٢٥-٣٢
تثبيت اجراء المجلس المتخذ بشأن تحديد أنصبة اشتراك الدول في الصندوق العام وتحديد السلفيات لصندوق رأس المال العامل المقررة على الدول التي انضمت الى الاتفاقية

القرار	الموضوع	سبب عدم السريان	القرار	الموضوع	سبب الانتهاء
٢٤-٣١	ميزانية السنوات ١٩٩٦ و ١٩٩٧ و ١٩٩٨	الانتهاء من التنفيذ	٢٩-٢	عضوية جمهورية يوغوسلافيا الاتحادية (صربيا والجبل الأسود)	الانتهاء من التنفيذ
٥-٣٢	الذكرى الخمسون لانشاء لجنة الايكو للملاحة الجوية	الانتهاء من التنفيذ	٢٢-١٤	المشاكل الفنية والاقتصادية المرتبطة بالتشغيل التجاري للطائرات فوق الصوتية	الانتهاء من التنفيذ
١٠-٣٢	وضع معايير دولية للتقييم والإبلاغ عن الوضع بخصوص الامتثال في سنة ٢٠٠٠	الانتهاء من التنفيذ	٣١-٢٠	تقسيم حصص النفقات بين الدول المتعاقدة لدى المنظمة	التقادم
٣٠-٣٢	الموافقة على حسابات المنظمة عن السنوات المالية ١٩٩٥ و ١٩٩٦ و ١٩٩٧ والنظر في تقارير المراجعة الخاصة بها	الانتهاء من التنفيذ	٣٢-٢٦	أصبحت الاشتراك في الصندوق العام للسنوات ١٩٩٩ و ٢٠٠٠ و ٢٠٠١	الانتهاء من التنفيذ
٣١-٣٢	الموافقة على التقارير المالية عن مشاريع برنامج الأمم المتحدة الإنمائي التي تديرها المنظمة بوصفها وكالة منفذة عن السنوات المالية ١٩٩٥ و ١٩٩٦ و ١٩٩٧ والنظر في تقرير مراجعة الحسابات عنها	الانتهاء من التنفيذ	٣٣-٢٥	تثبيت اجراء المجلس بشأن تحديد أنصبة الاشتراك في الصندوق العام وتحديد السلفيات لصندوق رأس المال العامل المقررة على الدول التي انضمت الى الاتفاقية	الانتهاء من التنفيذ
٢٤-٣٣	ميزانيات السنوات ١٩٩٩ و ٢٠٠٠ و ٢٠٠١	الانتهاء من التنفيذ	٣٣-٣٠	الموافقة على حسابات المنظمة عن السنوات المالية ١٩٩٨ و ١٩٩٩ و ٢٠٠٠ والنظر في تقارير المراجعة الخاصة بها	الانتهاء من التنفيذ
٣١-٣٣	الموافقة على البيانات المالية في صدد برنامج الأمم المتحدة الإنمائي الذي تديره الايكو بوصفها وكالة منفذة عن السنوات المالية ١٩٩٨ و ١٩٩٩ و ٢٠٠٠ والنظر في تقارير مراجعة الحسابات عنها	الانتهاء من التنفيذ			

القرار ٣٥-٤: قرارات الجمعية العمومية التي لم تعد سارية

ان الجمعية العمومية تعلن ما يلي:

- ١- انتهاء سريان القرارات أو أجزاء القرارات المدرجة في القائمة الواردة أدناه، رهنا بأحكام الفقرة (٢) أدناه.
- ٢- هذا الاجراء لا يؤثر على أي حق أو امتياز أو التزام أو مسؤولية مكتسبة أو ناشئة أو عارضة، أو أي ترتيبات معقودة بموجب أي من القرارات المذكورة أدناه، وهو لا يلغي على وجه

قائمة بالقرارات أو أجزاء القرارات التي أعلنت الجمعية العمومية عدم سريانها
بعد دورتها السادسة عشرة (باستثناء تلك المذكورة في القرارات ١-١٨ و ١-٢١ و ١-٢٢ و
١-٢٣ و ١-٢٤ و ٦-٢٦ و ٦-٢٧ و ٤-٢٩ و ٣-٣١ و ٤-٣٢ و ٦-٣٣ و ٤-٣٥)

ملاحظة — للاطلاع على قائمة القرارات أو أجزاء القرارات التي أعلنت الجمعية العمومية في دورتها السادسة عشرة أنها لم تعد سارية، انظر القرار ١-١٦.

القرار	الموضوع	سبب عدم السريان	القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
٩-٢	تنفيذ المادة ٥٤ (د) - انشاء لجنة للنقل الجوي يختار أعضاؤها من بين ممثلي الأعضاء في المجلس	حل محله القرار ١٧-٣٢*	٥-١٥	القيمة الاقتصادية للتجهيزات والخدمات	حل محله القرار ١٧-٣٢*
١٩-٤	البرنامج الاحصائي للمنظمة	حل محله القرار ١٧-٣٢*	١٠-١٥	التخطيط الاقليمي بالعلاقة الى القدرة على التنفيذ	حل محله القرار ٢١-٢١*
٦-٧	اجراءات اعتماد مشاريع الاتفاقيات الخاصة بقانون الجو الدولي	حل محله القرار ١٥-٣١	١٧-١٥	تنمية السفر الجوي الدولي للركاب	أدمج في القرار ٢٠-١٨*
١٤-٧	البرنامج المستقبلي وطرائق العمل للمنظمة في المجال الاقتصادي	حل محله القرار ١٧-٣٢*	١٨-١٥	مؤتمرات النقل الجوي	حل محله القرار ٢٥-٢٢*
١٥-٧	فرص وطرائق عقد اتفاق دولي جديد بشأن الحقوق التجارية في النقل الجوي الدولي - الخطوط الجوية الدولية المنتظمة	حل محله القرار ١٧-٣٢*	٢٢-١٥	احصاءات الطيران غير التجاري	حل محله القرار ١٧-٣٢*
٥-١٠	العلاقة بين الايكاو واللجنة الاوروبية للطيران المدني	حل محله القرار ١٧-٣٢*	٢-١٦	اضطلاع الدول المتعاقدة بالتزاماتها المالية تجاه المنظمة	حل محله القرار ١٧-١٨*
١١-١٠	شعار الايكاو وختمها الرسميان	حل محله القرار ٢١-٤*	٣-١٦	ضوضاء الطائرات بالقرب من المطارات	أدمج في القرار ١٣-٢٢*
٣٢-١٠	اتفاق دولي جديد بشأن الحقوق التجارية	حل محله القرار ١٧-٣٢*	٥-١٦	امكانية تطبيق تخطيط النظم على استحداث أنواع جديدة من الطائرات	حل محله القرار ١٤-٢٣
٣٦-١٠	سجل الرحلات	حل محله القرار ١٧-٣٢*	٦-١٦	المساعدة الفنية	حل محله القرار ٨-١٨*
٤٠-١٠	تدريس قانون الجو	حل محله القرار ١٥-٣١	٩-١٦	المساعدة والمشورة في تنفيذ المخططات الاقليمية	حل محله القرار ١٩-٢٢
١٨-١٢	الحقوق التجارية في النقل الجوي الدولي	حل محله القرار ١٧-٣٢*	١١-١٦	اشترك الايكاو في برامج استكشاف الفضاء الخارجي واستخدامه	حل محله القرار ٢٠-٢٢*
١٩-١٢	دراسة رسوم المطارات ورسوم التجهيزات والخدمات الملاحية	حل محله القرار ١٧-٣٢*	١٤-١٦	تشكيل لجنة الملاحة الجوية والمشاركة في أعمالها	حل محله القرار ٤-٢٢
٣٠-١٢	المبادئ التي يجب أن تطبق عند تحديد جداول أنصبة الاشرابات للأعوام ١٩٦٠ و ١٩٦١ و ١٩٦٢ وعند اعداد مشروع جداول الأنصبة للأعوام ١٩٦٣ و ١٩٦٤ و ١٩٦٥	أدمج في القرار ٣٣-٢١	١٥-١٦	تنسيق الممارسات والاجراءات الادارية والمالية	حل محله القرار ٦-١٨*
٧-١٤	المشاكل الفنية والاقتصادية المتعلقة باستخدام الطائرات فوق الصوتية في العمليات التجارية	حل محله القرار ١٤-٢٢*	١٧-١٦	توحيد وحدات القياس	حل محله القرار ١١-٢٣، المرفق (و)*
٣٤-١٤	الدراسات الاقليمية للشحن الجوي	أدمج في القرار ٢٠-١٨*	٣-١ من الحيثيات والفقرتان (أ) و (ج) من المنطوق		

* تم استبداله أو انتهى تنفيذه - انظر القائمة الحالية.

سبب عدم السريان	الموضوع	القرار	سبب عدم السريان	الموضوع	القرار
حل محله القرار ١٨-٢٦*	تنفيذ المبدأ الخاص بأن الاشتراك الذي تدفعه دولة متعاقدة واحدة يجب ألا يتعدى ٣٠ في المائة من مجموع الاشتراكات المحددة في أي سنة واحدة	٥٤-١٦	حل محله القرار ١١-٢٣ المرفق (و)*	وحدات القياس الواردة في الملحق ٥	١٨-١٦
حل محله القرار ٢٨-١٨*	صندوق رأس المال العامل	٥٥-١٦	حل محله القرار ١٣-١٨*	بيان موحد بسياسات الايكافو الثابتة المتعلقة بالملاحمة الجوية بالتحديد	١٩-١٦
أدمج في القرار ١٠-٢١*	الاجراء الذي يجب اتخاذه تجاه الدول المتعاقدة التي تعجز عن الوفاء بالتزاماتها المالية نحو المنظمة	٥٦-١٦	حل محله القرار ١٧-٣٢*	تنبؤات الحركة الجوية وطرائق التنبؤ	٢٢-١٦
أدمج في القرار ٩-٢١*	القبول الأوسع لاتفاقية طوكيو بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات (١٩٦٣)	٢-١٧	حل محله القرار ٢١-١٨*	نشاط النقل الجوي في المناطق - السياسة العامة	٢٣-١٦
أدمج في القرار ٧-٢٦*	التدابير الموصى باتباعها للتخفيف من حدة آثار الاستيلاء غير المشروع على الطائرات	٥-١٧	حل محله القرار ١٨-١٨*	تطبيق التعريفات	٢٤-١٦
أدمج في القرار ٧-٢٦*	القوانين الجنائية الخاصة بالاستيلاء غير المشروع على الطائرات	٦-١٧	حل محله القرار ٢٨-٢١*	اشترك الدول في الاتفاقية الدولية لعبور الخطوط الجوية	٢٥-١٦
أدمج في القرار ٧-٢٦*	تعزيز الاتفاق القائم بشأن التسليم	٧-١٧	حل محله القرار ١٧-٣٢*	البريد الجوي الدولي	٢٦-١٦
أدمج في القرار ٩-٢١*	اعادة الطائرات المستولى عليها بصفة غير مشروعة وطواقمها وركابها وبضائعها	٨-١٧	حل محله القرار ١٧-٣٢*	تنفيذ أحكام الملحق التاسع وتوصيات الايكافو في مجال التسهيلات	٢٧-١٦
أدمج في القرار ٧-٢٦*	المساعي الحميدة للايكافو	٩-١٧	حل محله القرار ١٧-٣٢*	تدابير التسهيلات من جانب الدول والمستثمرين الجويين الدوليين بهدف الاسراع في خدمة نقل الركاب والأمتعة والبضائع والبريد بطريق الجو	٢٨-١٦
أدمج في القرار ٧-٢٦*	تطبيق الدول لمواصفات وممارسات الأمن المعتمدة من الجمعية العمومية، ونشاط الايكافو الاضافي المتعلق بهذه المواصفات والممارسات	١٠-١٧	حل محله القرار ١٧-٣٢*	التنسيق مع منظمات أخرى حول شؤون التسهيلات	٢٩-١٦
أدمج في القرار ٧-٢٦*	تطبيق المواصفات والاجراءات المحددة في المرفق باء بالقرار ١٧-١٠، بناء على طلب الدول	١١-١٧	حل محله القرار ١٧-٣٢*	لجان التسهيلات الوطنية، والتعاون بين الدول وتقديم المساعدة للدول من جانب الأمانة العامة لحل مشاكل التسهيلات	٣٠-١٦
أدمج في القرار ٧-٢٦*	مساعدة الدول في تنفيذ الاجراءات الفنية لحماية الطيران المدني الدولي	١٣-١٧	حل محله القرار ١٧-٣٢*	أثر تحسينات التسهيلات على تصميم مبنى المطار	٣١-١٦
أدمج في القرار ٧-٢٦*	التعاون الدولي وتبادل المعلومات وتوزيعها بخصوص التدخل غير المشروع	١٤-١٧	حل محله القرار ١٧-٣٢*	تسجيل اتفاقيات واتفاقات الطيران لدى الايكافو	٣٢-١٦
أدمج في القرار ٧-٢٦*	التقارير عن وقائع التدخل غير المشروع	١٦-١٧	حل محله القرار ١٧-٣٢*	الملكية المشتركة والتشغيل المشترك	٣٣-١٦
أدمج في القرار ٧-٢٦*	تدابير الأمن على متن الطائرات أثناء طيرانها	١٧-١٧	حل محله القرار ١٥-٣١	شعبة الاحصاءات وفرق خبراء الاحصاء واجتماعات الاحصاءات	٣٤-١٦
أدمج في القرار ٧-٢٦*	توزيع وثيقة بشأن ربط اتفاقات الجو الثنائية باتفاقيات الايكافو الدولية المتعلقة بالتدخل غير المشروع في الطيران المدني	٢٣-١٧	أدمج في القرار ٩-٢١*	مشاركة الدول في الاتفاقيات الدولية لقانون الجو	٣٦-١٦
حل محله القرار ١١-٢١*	خدمات وحدة التفتيش المشتركة	٦-١٨	حل محله القرار ٢٦-١٨*	الاستيلاء غير المشروع على الطائرات	٣٧-١٦
			حل محله القرار ٢٦-١٨*	المبادئ التي يجب أن تطبق عند تحديد جداول أنصبة الاشتراكات للأعوام ١٩٧٢ و ١٩٧٣ و ١٩٧٤	٥٣-١٦

* تم استبداله أو انتهى تنفيذه - انظر القائمة الحالية.

سبب عدم السريان	الموضوع	القرار	سبب عدم السريان	الموضوع	القرار
القرار ٢١-٣٣	أنصبة الاشتراكات (الحد الأقصى للاشتراك)		أدمج في القرار ١٠-٢١*	اضطلاع الدول المتعاقدة بالتزاماتها المالية نحو المنظمة	٧-١٨
أدمج في القرار ٢١-٣٣	المبادئ التي يجب اتباعها في تحديد جداول أنصبة الاشتراكات (الحد الأدنى للاشتراك)	٤-١٩	حل محله القرار ٢١-١٧*	المساعدة الفنية	٨-١٨
أدمج في القرار ٢١-٣٣	المبادئ التي يجب اتباعها في تحديد جداول أنصبة الاشتراكات (مقدرة الدول المتعاقدة على الدفع)	٥-١٩	أدمج في القرار ٢١-٩*	الأسراع في اعتماد والتصديق على اتفاقية بشأن أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي بخلاف أعمال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات	٩-١٨
أدمج في القرار ٢٦-٧*	أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني	٢-٢٠	حل محله القرار ٢١-٢٣*	الاجراءات الفنية الاضافية لحماية أمن النقل الجوي المدني الدولي	١٠-١٨
حل محله القرار ٣١-١	الشعار الرسمي والختم الرسمي للإيكاو	٤-٢١	أدمج في القرار ٢٢-١٢*	موقف الإيكاو في المؤتمر الدولي بشأن مشاكل البيئة الانسانية (ستوكهولم، يونيو ١٩٧٢)	١١-١٨
حل محله القرار ٢٧-١٧	العلاقة بين الإيكاو وهيئات الطيران المدني الاقليمية وبين تلك الهيئات والدول المتعاقدة غير الأعضاء فيها	٨-٢١	أدمج في القرار ٢٢-١٣*	وضع القواعد والتوصيات الدولية والاجراءات والارشادات المتعلقة بنوعية البيئة الانسانية	١٢-١٨
أدمج في القرار ٢٦-٧*	الاسراع في التصديق على الاتفاقيات المتعلقة بالتدخل غير المشروع	٩-٢١	حل محله القرار ٢١-٢١*	بيان موحد بالسياسات الثابتة المتعلقة بالملاحة الجوية على وجه التحديد	١٣-١٨
حل محله القرار ٢٦-٣٥	اضطلاع الدول المتعاقدة بالتزاماتها المالية نحو المنظمة والاجراءات التي يجب اتخاذها تجاه الدول التي لا تفي بتلك الالتزامات	١٠-٢١	حل محله القرار ٢٣-١١، المرفق (هـ)*	المراجع الفنية للإيكاو	١٤-١٨
حل محله القرار ٢٢-٧	لائحة وحدة التفتيش المشتركة	١١-٢١	حل محله القرار ٢١-٢٢*	المشاكل الناشئة عن تأجير واستئجار وتبادل الطائرات في العمليات الدولية	١٦-١٨
حل محله القرار ٢٢-٨*	المساعدة الفنية	١٧-٢١	حل محله القرار ٢١-٢٦*	دراسات أجور وأسعار النقل الجوي الدولي	١٧-١٨
حل محله القرار ٢٧-١٩*	تخصيص أموال برنامج الأمم المتحدة الانمائي للبرامج متعددة الأقطار	١٨-٢١	حل محله القرار ٢٧-١٥*	تطبيق التعريفات	١٨-١٨
أدمج في القرار ٢٢-١٢*	الطيران المدني والبيئة الانسانية	١٩-٢١	حل محله القرار ٣٢-١٧*	الدراسات الاقليمية للنقل الجوي	٢٠-١٨
حل محله القرار ٢٢-١٨*	بيان موحد بسياسات الإيكاو الثابتة وممارساتها ذات الصلة والمتعلقة بالملاحة الجوية على وجه التحديد	٢١-٢١	الانتهاء من التنفيذ	نشاط النقل الجوي في المناطق - السياسة العامة	٢١-١٨ الفقرة ٣ الفقرة (أ)
حل محله القرار ٢٣-١٣	تأجير واستئجار وتبادل الطائرات في العمليات الدولية	٢٢-٢١	حل محلها القرار ٢٧-١٧		بقية الفقرات
حل محله القرار ٢٢-١٧*	التدابير الفنية لحماية النقل الجوي المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع	٢٣-٢١	حل محلها القرار ٢١-٣٥		
حل محله القرار ٢٢-٢٥*	النظر في مشاكل النقل الجوي على أساس عالمي	٢٥-٢١	أدمج في القرار ٢١-٣٣	المبادئ التي يجب اتباعها في تحديد جداول أنصبة الاشتراكات (الحد الأدنى للاشتراك)	٢٤-١٨
حل محله القرار ٢٢-٢٢	دراسات أجور وأسعار النقل الجوي الدولي	٢٦-٢١	حل محله القرار ١٩-٣*	المبادئ التي يجب اتباعها في تحديد جداول أنصبة الاشتراكات (الحد الأقصى للاشتراك)	٢٥-١٨
الفقرة (ج) الكلمات: الى المجلس لنقديمها الى الجمعية العمومية			الانتهاء من التنفيذ	قسمة نفقات الإيكاو فيما بين الدول المتعاقدة	٢٦-١٨
حل محلها			حل محله القرار ٢١-٣٥	حدود الاعتمادات الاضافية	٢٧-١٨
حل محلها			حل محله القرار ٢١-٣٦*	صندوق رأس المال العامل	٢٨-١٨
			أدمج في	المبادئ التي يجب اتباعها في تحديد جداول	٣-١٩

* تم استبداله أو أنتهى تنفيذه - انظر القائمة الحالية.

قرارات الجمعية العمومية

القرار	الموضوع	سبب عدم السريان	القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
٢٨-٢١	الاتفاقية الدولية لعبور الخطوط الجوية	القرار ١٧-٣٢ *	٢٥-٢٢	النظر في مشاكل النقل الجوي على أساس عالمي	حل محله القرار ١٦-٢٣ *
٢٩-٢١	تطبيق التعريفات	القرار ١٧-٣٢ *	٢٧-٢٢	وفرة وقود الطائرات مستقبلا	حل محله القرار ٢٠-٢٣ *
٣٣-٢١ (الفقرة و)	قسمة نفقات الايكاف فيما بين الدول المتعاقدة	القرار ١٥-٢٧ *	٢٨-٢٢	تأجير واستئجار وتبادل الطائرات في العمليات الدولية	حل محله القرار ١٣-٢٣
٣٦-٢١	صندوق رأس المال العامل	القرار ٢٠-٣١ *	٣٠-٢٢ الفقرة ٣	استعراض جميع جوانب خدمات اللغات	الانتهاه من التنفيذ
٨-٢٢	المساعدة الفنية	القرار ٢٢-٣٣ *	من المنطوق	صندوق رأس المال العامل	حل محله القرار ٢٧-٢٣ *
٩-٢٢	تمويل أنشطة المساعدة الفنية	القرار ٢٣-٧ *	٧-٢٣	المساعدة الفنية	حل محله القرار ١٥-٢٤ *
١٠-٢٢	المنح الدراسية ومنح الزمالة للتدريب الأساسي والمتقدم	القرار ٢٣-٨ *	٨-٢٣	تمويل أنشطة المساعدة الفنية	حل محله القرار ١٦-٢٤ *
١٢-٢٢	الطيران المدني الدولي والبيئة الانسانية	القرار ٢٣-٩ *	٩-٢٣	المنح الدراسية ومنح الزمالة للتدريب الأساسي والمتقدم	حل محله القرار ١٧-٢٤
١٣-٢٢	صياغة القواعد والتوصيات الدولية والاجراءات والمواد الارشادية المتعلقة بنوعية البيئة الانسانية	القرار ٣١-١١ *	١٠-٢٣	ضوضاء وانبعاثات محركات الطائرات النفاثة دون الصوتية	حل محله القرار ١١-٣١ *
١٥-٢٢	السياسات والبرامج الوطنية الخاصة بالحد من مشكلة ضوضاء الطائرات	القرار ٣١-١١ *	جوانب الضوضاء	بيان موحد بسياسات الايكاف الثابتة وممارساتها ذات الصلة والمتعلقة بالملاحة الجوية على وجه التحديد	حل محله القرار ٣-٢٨ *
١٦-٢٢	تعزيز الاجراءات لقمع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني	القرار ٣١-١١ *	١١-٢٣	المؤتمر الثاني للنقل الجوي - البند الأول من جدول الأعمال	حل محله القرار ٧-٢٤ *
١٧-٢٢	التدابير الفنية لحماية النقل الجوي الدولي من أفعال التدخل غير المشروع	القرار ٢٦-٧ *	١٨-٢٣	تشجيع التصديق والانضمام الى اتفاقيات قانون الجو الدولية ومقتضيات الإبلاغ بموجب المادة ١١ من اتفاقية لاهاي والمادة ١٣ من اتفاقية مونتريال	أدمج في القرار ٧-٢٦ *
١٨-٢٢	بيان موحد بسياسات الايكاف الثابتة وممارساتها ذات الصلة والمتعلقة بالملاحة الجوية على وجه التحديد	القرار ٢٣-١١ *	٢١-٢٣	رفض السماح بهبوط الطائرات المستولى عليها بصفة غير مشروعة	أدمج في القرار ٧-٢٦ *
٢٠-٢٢	استعمال تكنولوجيا الفضاء في مجال الملاحة الجوية	القرار ٢٩-١١	٢٤-٢٣ الفقرات الانتقالية	قسمة نفقات الايكاف فيما بين الدول المتعاقدة (المبادئ التي يجب أن تطبق في تحديد جداول أنصبة الاشتراكات)	ألغى تلقائيا اعتبارا من ١٣/١٢/٣١ وفقا للفقرة ٥
٢٣-٢٢	المؤتمر الخاص للنقل الجوي التوصيات ١، ٢، ٣ و ٤	الانتهاه من التنفيذ	من ٢ الى ٤ والفقرة ٥	فقرات الحيثيات والمنطوق المتعلق بتطبيق التعريفات	
٢٤-٢٢	قائمة بالمشاكل الرئيسية في مجال النقل الجوي	القرار ٢٧-١٥ *	٢٧-٢٣	صندوق رأس المال العامل	حل محله القرار ٢٨-٢٤ *
			٧-٢٤	بيان بسياسات الايكاف الثابتة وممارساتها ذات الصلة المتعلقة بالملاحة الجوية على وجه التحديد	حل محله القرار ٨-٢٦ *
			١١-٢٤	مواصلة عمل المنظمة بشأن تنظيم خطوط	الانتهاه من التنفيذ

* تم استبداله أو انتهى تنفيذه - انظر القائمة الحالية.

سبب عدم السرمان	الموضوع	القرار	سبب عدم السرمان	الموضوع	القرار
				النقل الجوي الدولي	
حل محله القرار ١٨-٢٧	تمويل أنشطة المساعدة الفنية	١٧-٢٦	حل محله القرار ١٧-٣٢*	التدابير العملية لتقديم فرصة أفضل للدول النامية ذات المصالح المشتركة لتشغيل خطوط النقل الجوي الدولي	١٢-٢٤
حل محله القرار ٢٥-٢٧*	صندوق رأس المال العامل	٢٦-٢٦	حل محله القرار ١٥-٢٧*	تطبيق التعريفات	١٣-٢٤
حل محله القرار ١٥-٣١	التصديق على وثائق الأيكاو الدولية	٣-٢٧	الانتهاه من التنفيذ	التدابير الانفرادية التي تؤثر في النقل الجوي الدولي	١٤-٢٤ الفقرة ٢
حل محله القرار ١٧-٣٢*	تسجيل اتفاقيات واتفاقات الطيران لدى الأيكاو	٤-٢٧	حل محلها القرار ١٧-٣٢*	بقية الفقرات	
حل محله القرار ٥-٢٩*	بيان موحد بالسياسات الثابتة للأيكاو المتعلقة بحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع	٧-٢٧	حل محله القرار ١٦-٢٦	المساعدة الفنية	١٥-٢٤
حل محله القرار ٧-٢٩*	بيان موحد بالسياسات الثابتة وبأساليب تطبيقها المتعلقة بمجال الملاحة الجوية على وجه التحديد	١٠-٢٧	حل محله القرار ١٧-٢٦*	تمويل أنشطة المساعدة الفنية	١٦-٢٤
حل محله القرار ١٢-٣١*	تجارة الخدمات	١٤-٢٧	أدمج في القرار ٧-٢٦*	التأكيد من جديد على القرارات الخاصة بتشجيع التصديق على والانضمام الى اتفاقيات قانون الجو الدولية ومقتضيات الإبلاغ بموجب المادة ١١ من اتفاقية لاهاي والمادة ١٣ من اتفاقية مونتريال	١٨-٢٤
حل محله القرار ١٧-٣٢*	تطبيق التعريفات	١٥-٢٧	أدمج في القرار ٧-٢٦*	تعزيز التدابير الرامية لقمع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات وغيرها من الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد أمن الطيران المدني	١٩-٢٤
حل محله القرار ١٣-٣١*	نظم الحجز بالكمبيوتر	١٦-٢٧	حل محله القرار ٢٦-٢٦*	صندوق رأس المال العامل	٢٨-٢٤
حل محله القرار ٣٠-٢٩*	صندوق رأس المال العامل	٢٥-٢٧	حل محله القرار ٢٦-٢٦*	التصديق على وثائق الأيكاو الدولية	٢-٢٦
حل محله القرار ١١-٣١*	القيود التشغيلية المحتمل فرضها على الطائرات النفائة دون الصوتية التي تتجاوز ضوضاؤها مستويات الضوضاء المنصوص عليها في المجلد الأول من الفصل الثالث من الملحق السادس عشر	٣-٢٨	حل محله القرار ٣-٢٧*	ادانة سياسات الفصل العنصري التي تنتهجها جنوب أفريقيا والتدابير التي ينبغي اتخاذها استجابة للقرارات الصادرة عن الجمعية العامة للأمم المتحدة في هذا الخصوص	٥-٢٦
حل محله القرار ٤-٣١*	بيان موحد بالسياسات الثابتة للأيكاو المتعلقة بحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع	٥-٢٩	حل محله القرار ٧-٢٧*	بيان موحد بالسياسات الثابتة للأيكاو المتعلقة بحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع	٧-٢٦
حل محله القرار ٥-٣١*	بيان موحد بالسياسات الثابتة وبأساليب تطبيقها المتعلقة بمجال الملاحة الجوية على وجه التحديد	٧-٢٩	حل محله القرار ١٠-٢٧*	بيان موحد بالسياسات الثابتة وبأساليب تطبيقها في مجال الملاحة الجوية على وجه التحديد	٨-٢٦
حل محله القرار ٦-٣١*	نظم الأيكاو الخاصة بالاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الحركة الجوية	٨-٢٩	حل محله القرار ٣-٢٨*	القيود المحتمل فرضها على الطائرات النفائة دون الصوتية غير المستوفية لمتطلبات شهادة الضوضاء الواردة في الملحق السادس عشر	١١-٢٦
حل محله القرار ٦-٣١*	تنظيم تنفيذ نظم الأيكاو الخاصة بالاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الحركة الجوية	٩-٢٩	حل محله القرار ١٢-٢٧	دور الأيكاو في القضاء على النقل غير المشروع للعقاقير المخدرة بطريق الجو	١٢-٢٦
حل محله القرار ١١-٣١*	الأثر البيئي للطيران المدني على الغلاف الجوي العلوي	١٢-٢٩	حل محله القرار ١٧-٣٢*	تمكين المسنين والمعوقين من استخدام النقل الجوي	١٣-٢٦
حل محله القرار ١٧-٣٢*	فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي	١٨-٢٩	حل محله القرار ١٤-٢٧*	النشاطات المتعلقة بالنقل الجوي التي تقوم بها هيئات دولية أخرى لها مصلحة في تجارة الخدمات	١٤-٢٦
حل محله القرار ١٤-٣١*	الانتقال الى سياسة جديدة بشأن التعاون الفني	٢٠-٢٩	حل محله القرار ١٨-٢٩*	فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي	١٥-٢٦
			حل محله	المساعدة الفنية	١٦-٢٦

* تم استبداله أو انتهى تنفيذه - انظر القائمة الحالية.
** ألغى في الدورة الحادية والثلاثين.

قرارات الجمعية العمومية

سبب عدم السريان	الموضوع	القرار	سبب عدم السريان	الموضوع	القرار
حل محله القرار ٧-٣٣*	بيان موحد بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة	٨-٣٢	حل محله القرار ٢٥-٣١*	صندوق رأس المال العامل	٣٠-٢٩
حل محله القرار ١٨-٣٣*	منع جلب الأنواع الدخيلة الخطرة	٩-٣٢	حل محله القرار ٢٦-٣١*	ترتيبات لتسوية الاشتراكات المتأخرة	٣١-٢٩
الانتهاء من التنفيذ	وضع معايير دولية للتقييم والابلاغ عن الوضع بخصوص الامتثال في سنة ٢٠٠٠	١٠-٣٢	حل محله القرار ٣١-٣٥	تعيين المراجع الخارجي للحسابات	٣٤-٢٩
حل محله القرار ١٤-٣٣*	بيان موحد بسياسات الايكاو المستمرة وأساليب العمل ذات الصلة في مجال الملاحة الجوية على وجه الخصوص	١٤-٣٢	حل محله القرار ٢٢-٣٢*	بيان موحد عن سياسات الايكاو المستمرة في مجال حماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع	٤-٣١
حل محله القرار ١٦-٣٣	خطة الايكاو العالمية للملاحة الجوية	١٥-٣٢	حل محله القرار ١٤-٣٢*	بيان موحد عن السياسات المستمرة وأساليب العمل في مجال الملاحة الجوية على وجه التحديد	٥-٣١
حل محله القرار ١٩-٣٣*	بيان موحد لسياسات الايكاو الثابتة في مجال النقل الجوي	١٧-٣٢	حل محله القرار ١٥-٣٣*	بيان موحد عن سياسات الايكاو وممارساتها المستمرة في مجال نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ ادارة الحركة الجوية	٦-٣١
حل محله القرار ١٩-٣٣*	التعاون الدولي على حماية أمن وسلامة جوازات السفر	١٨-٣٢	حل محله القرار ٨-٣٢*	بيان موحد عن سياسات الايكاو وممارستها المستمرة في مجال حماية البيئة	١١-٣١
حل محله القرار ٢١-٣٣*	الانتقال الى سياسة جديدة بشأن التعاون الفني	٢١-٣٢	حل محله القرار ١٧-٣٢*	تجارة الخدمات	١٢-٣١
حل محله القرار ٢-٣٣*	بيان موحد بالسياسات الثابتة للايكاو المتعلقة بحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع.	٢٢-٣٢	حل محله القرار ١٣-٣١*	نظم الحجز الآلي	١٣-٣١
حل محله القرار ١١-٣٥	فرض الضوابط على تصدير أسلحة الدفاع الجوي المحمولة يدويا	٢٣-٣٢	حل محله القرار ٢١-٣٢*	الانتقال الى سياسة جديدة بشأن التعاون الفني	١٤-٣١
الانتهاء من التنفيذ	تثبيت اجراءات المجلس المتخذ بشأن تحديد أنصبة الاشتراك في الصندوق العام وتحديد السلفيات لصندوق رأس المال العامل المقررة على الدول التي انضمت الى الاتفاقية	٢٥-٣٢	تعديل النظام المالي (تعديل المادتين السادسة والسابعة)	١٨-٣١	
حل محله القرار ٢٧-٣٣	حوافر لتسوية الاشتراكات التي طال تأخرها	٢٧-٣٢	تعديل النظام المالي (تعديل المادة الخامسة)	١٩-٣١	
حل محله القرار ٢٨-٣٣*	صندوق رأس المال العامل	٢٨-٣٢	تقسيم حصص النفقات بين الدول المتعاقدة لدى المنظمة	٢٠-٣١	
الانتهاء من التنفيذ	الموافقة على حسابات المنظمة عن السنوات المالية ١٩٩٥ و ١٩٩٦ و ١٩٩٧ والنظر في تقارير المراجعة الخاصة بها	٣٠-٣٢	الأنصبة المقررة للاشتراكات في الصندوق العام للسنوات ١٩٩٦ و ١٩٩٧ و ١٩٩٨	٢١-٣١	
الانتهاء من التنفيذ	الموافقة على التقارير المالية عن مشروعات برنامج الأمم المتحدة الانمائي التي تديرها المنظمة بوصفها وكالة منفذة عن السنوات المالية ١٩٩٥ و ١٩٩٦ و ١٩٩٧ والنظر في تقرير مراجعة الحسابات عنها	٣١-٣٢	ميزانيات السنوات ١٩٩٦ و ١٩٩٧ و ١٩٩٨	٢٤-٣١	
حل محله القرار ٩-٣٥	بيان موحد بالسياسات الثابتة للايكاو المتعلقة بحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع	٢-٣٣	حل محله القرار ٢٨-٣٢*	صندوق رأس المال العامل	٢٥-٣١
			حل محله القرار ٢٧-٣٢*	ترتيبات لتسوية الاشتراكات المتأخرة	٢٦-٣١
			حل محله القرار ٢٦-٣٥	ترتيبات لتسوية الاشتراكات المتأخرة	٢٦-٣١
			الانتهاء من التنفيذ	الذكرى الخمسون لانشاء لجنة الايكاو للملاحة الجوية	٥-٣٢

* تم استبداله أو انتهى تنفيذه - انظر القائمة الحالية.

سبب عدم السريان	الموضوع	القرار	سبب عدم السريان	الموضوع	القرار
حل محله القرار ١٩-٣٥	منع ادخال الأنواع الغريبة الخطرة	١٨-٣٣	حل محله القرار ٥-٣٥	بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة	٧-٣٣
حل محله القرار ١٨-٣٥	بيان موحد لسياسات الايكاو الثابتة في مجال النقل الجوي	١٩-٣٣	حل محله القرار ٦-٣٥	مواصلة برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وتوسيع نطاقه	٨-٣٣
حل محله القرار ٢٠-٣٥	تحديث السياسة الجديدة بشأن التعاون الفني	٢١-٣٣	حل محله القرار ٨-٣٥	انشاء تسهيل مالي دولي للسلامة الجوية	١٠-٣٣
حل محله القرار ٣١-٣٥	ترتيبات المراجعة الخارجية لحسابات السننتين الماليين ٢٠٠١ و ٢٠٠٠	٢٢-٣٣	حل محله القرار ١٤-٣٥	بيان موحد بسياسات الايكاو المستمرة وأساليب العمل ذات الصلة في مجال الملاحة الجوية على وجه التحديد	١٤-٣٣
حل محله القرار ٢٧-٣٥	حواجز تسوية الاشتراكات التي طال تأخرها	٢٧-٣٣	حل محله القرار ١٥-٣٥	بيان موحد بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة في مجال نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية	١٥-٣٣
حل محله القرار ٢٨-٣٥	صندوق رأس المال العامل	٢٨-٣٣			

المرفق (ب)

قائمة القرارات الناتجة عن ادماج بعض القرارات مع الإشارة الى مصدرها

القرار	نتائج عن ادماج القرارات	القرار	نتائج عن ادماج القرارات
٦-١٦*	١٠-٢١	١٩-١٥ ، ٤-١٥ ، ٣-١٤ ، ٨-١٢ ، ٦-١٠ ، ٢٠-٤	
٩-١٦*	٣٣-٢١	١٥-١٠ ، ٥-١٥ ، ٨-١٥ المرفق (ج)	
١٠-١٦	٥-١٩ ، ٤-١٩	٥-١٥ ، ٥-١٢	
١٣-١٦	*١٢-٢٢	٤-١٤ ، ٦-٤	
*١٤-١٦	*١٣-٢٢	٩-١٠ ، ٤-٤ ، ٨-٢	
*٢٣-١٦	١٣-٢٣	٢٠-١٥ ، ١٩-١٥ ، ٣٢-١٤	
٢٦-١٦	*٧-٢٦	٣٣-١٠ ، ٤٤-١	
٢٧-١٦	١١-١٧ ، ١٣-١٧ ، ١٤-١٧ ، ١٦-١٧ ، ١٧-١٧ ، ١٧-١٧	٢٣-١٥ ، ٣٦-١٤ ، ٢١-١٢ ، ٣٥-١٠	
٢٨-١٦	٢٣-٢٠ ، ٢٣-٢١ ، ١٦-٢٢ ، ٩-٢١ ، ٢-٢٠ ، ٢٣-٢١ ، ٢١-٢٣	٢٣-١٥ ، ٣٦-١٤ ، ٢١-١٢ ، ٣٥-١٠	
٢٩-١٦	٦-٣١	٣٦-١٤ ، ٢١-١٢ ، ٣٥-١٠ ، ١٥-٢	
٣٠-١٦	*١١-٣١	٣٦-١٤ ، ٢١-١٢ ، ٣٥-١٠ ، ٤٠-١	
*٣٢-١٦	١٢-٢٩ ، ٣-٢٨ ، ١٠-٢٣ ، ١٥-٢٢ ، (٢) ، (١) (أ)	٢١-١٥ ، ٢٢-٢ ، ٤٥-١	
٣٣-١٦	١٥-٣١	١٧-٤ ، ١٣-٢	
٣٤-١٦	١٧-٣٢	٣٥-١٤ ، ٢٠-١٢ ، ٣٨-١٠	
٣٦-١٦	١٦-٢٦ ، ٢٧-١٦ ، ٢٨-١٦ ، ٢٩-١٦ ، ٣٠-١٦	٣٨-١٤ ، ٢٣-١٢ ، ٣٩-١٠	
*٥٤-١٦	١٦-٣١ ، ٢٠-١٨ ، ٣٤-١٦ ، ٣٣-١٦ ، ٣١-١٦	٣٦-١٥ ، ٤٨-١٤ ، ١٤-١١	
*٥٦-١٦	٢١-٢٦ ، ٢٨-٢١ ، ٢٤-٢٢ ، ١٢-٢٤ ، ١٤-٢٤	٦-٩ ، ٧-٨ ، ١-٧ ، ٢-٦	
٢٠-١٨	١٣-٢٦ ، ٤-٢٧ ، ١٥-٢٧ ، ١٨-٢٩ ، ١٢-٣١ و ١٣-٣١	١٧-١٥ ، ٣٤-١٤	
*٩-٢١	* لم تعد سارية المفعول - انظر المرفق (أ) من هذه الوثيقة .	٩-١٨ ، ٨-١٧ ، ٣-١٧ ، ٢-١٧ ، ٣٧-١٦	

المرفق (ج)

قائمة القرارات التي تم ادماجها في قرارات جديدة
مع الاشارة الى القرارات الناتجة عن الادمج

القرار	أدمج في	القرار	أدمج في
٤٠-١	٣٠-١٦	٣٥-١٤	٣٤-١٦
٤٤-١	٢٦-١٦	٣٦-١٤	٣٠-١٦، ٢٩-١٦، ٢٨-١٦، ٢٧-١٦
٤٥-١	*٣٢-١٦	٣٨-١٤	٣٦-١٦
٨-٢	١٤-١٦	٤٨-١٤	*٥٤-١٦
١٣-٢	٣٣-١٦	٤-١٥	*٦-١٦
١٥-٢	٢٩-١٦	٥-١٥	١٠-١٦ و *٩-١٦
٢٢-٢	*٣٢-١٦	٨-١٥	
٤-٤	*١٤-١٦	المرفق (ح)	*٩-١٦
٦-٤	١٣-١٦	١٧-١٥	٢٠-١٨
١٧-٤	٣٣-١٦	١٩-١٥	*٢٣-١٦ و *٦-١٦
٢٠-٤	*٦-١٦	٢٠-١٥	*٢٣-١٦
٢-٦	*٥٦-١٦	٢١-١٥	*٤٢-١٦
١-٧	*٥٦-١٦	٢٣-١٥	٢٨-١٦ و ٢٧-١٦
٦-٧	١٥-٣١	٣٦-١٥	*٥٤-١٦
٧-٨	*٥٦-١٦	٣-١٦	١٣-٢٢
٦-٩	*٥٦-١٦	٤-١٦	١١-٣١
٦-١٠	*٦-١٦	٣٦-١٦	١٥-٣١
٩-١٠	*١٤-١٦	٣٧-١٦	*٩-٢١
٣٣-١٠	٢٦-١٦	٥٦-١٦	١٠-٢١
٣٥-١٠	٣٠-١٦، ٢٩-١٦، ٢٨-١٦، ٢٧-١٦	٢-١٧	*٩-٢١
٣٨-١٠	٣٤-١٦	٣-١٧	*٩-٢١
٣٩-١٠	٣٦-١٦	٥-١٧	*٧-٢٦
٤٠-١٠	١٥-٣١	٦-١٧	*٧-٢٦
١٤-١١	*٥٤-١٦	٧-١٧	*٧-٢٦
٥-١٢	١٠-١٦ و *٩-١٦	٨-١٧	*٩-٢١
٨-١٢	*٦-١٦	٩-١٧	*٧-٢٦
٢٠-١٢	٣٤-١٦	١٠-١٧	*٧-٢٦
٢١-١٢	٣٠-١٦، ٢٩-١٦، ٢٨-١٦، ٢٧-١٦	١١-١٧	*٧-٢٦
٢٣-١٢	٣٦-١٦	١٣-١٧	*٧-٢٦
٣٠-١٢	٣٣-٢١	١٤-١٧	*٧-٢٦
٣-١٤	*٦-١٦	١٦-١٧	*٧-٢٦
٤-١٤	١٣-١٦	١٧-١٧	*٧-٢٦
٣٢-١٤	*٢٣-١٦	٢٣-١٧	*٧-٢٦
٣٤-١٤	٢٠-١٨	٧-١٨	١٠-٢١
		٩-١٨	*٩-٢١
		١١-١٨	١٢-٢٢

* لم تعد سارية المفعول - انظر المرفق (أ) من هذه الوثيقة.

قرارات الجمعية العمومية

القرار	أدمج في	القرار	أدمج في	القرار
١٢-١٨	١٣-٢٢	١٥-٢٢	١١-٣١	
١٦-١٨	١٣-٢٣	١٦-٢٢	*٧-٢٦	
٢٤-١٨	٣٣-٢١	١٧-٢٢	*٧-٢٦	
٢٥-١٨	٣٣-٢١	٢٨-٢٢	١٣-٢٣	
٣-١٩	٣٣-٢١	١٠-٢٣	١١-٣١	
٤-١٩	٣٣-٢١	٢١-٢٣	*٧-٢٦	
٥-١٩	٣٣-٢١	٢٢-٢٣	*٧-٢٦	
٢-٢٠	*٧-٢٦	١٨-٢٤	*٧-٢٦	
٩-٢١	*٧-٢٦	١٩-٢٤	*٧-٢٦	
١٩-٢١	١٢-٢٢	٣-٢٧	١٥-٣١	
٢٢-٢١	١٣-٢٣	٣-٢٨	١١-٣١	
١٢-٢٢	١١-٣١	٨-٢٩	٦-٣١	
١٣-٢٢	١١-٣١	٩-٢٩	٦-٣١	
١٤-٢٢		١٢-٢٩	١١-٣١	
فقرات توجيحية (ج)، و (أ) (١) (٢)	١١-٣١			

* لم تعد سارية المفعول - انظر المرفق (أ) من هذه الوثيقة.

المرفق (د)

فهرس القرارات سارية المفعول حسب الموضوع

- الاتصالات:** القرار ٣٥-١٤، المرفق (ص) (II-13)
- الاتصالات جو-أرض (العالمية)** انظر الاتصالات والملاحه والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM)
- بيان موحد بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة: القرار ٣٥-١٥ (I-54)
- الاتصالات جو - أرض العالمية، الجوانب القانونية: القرار ٢٩-١٩ (I-٩)
- ميثاق حقوق الدول والتزاماتها القرار ٣٢-١٩ (V-3)
- تنفيذ: اطار قانوني: القرار ٣٢-٢٠ (V-4)
- الاتصالات السلكية واللاسلكية:** القرار ٣٥-١٤، المرفق (ط) (II-8)
- الاجراءات الاقليمية التكميلية**
- الصياغة: القرار ٣٥-١٤، المرفق (ك) (II-8)
- التنفيذ: القرار ٣٥-١٤، المرفق (م) (II-9)
- الاحصاءات:** القرار ٣٥-١٨، المرفق (ب) (III-5)
- الاختلافات (القواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الحركة الجوية):** القرار ٣٥-١٤، المرفق (د) (II-4)
- الأدلة الفنية:** القرار ٣٥-١٤، المرفق (هـ) (II-5)
- الازدحام في المطارات وفي الفضاء الجوي:** القرار ٢٧-١١ (II-23)
- التوصيات**
- التعريف: القرار ٣٥-١٤، المرفق (أ) (II-2)
- الصياغة: القرار ٣٥-١٤، المرفق (أ) (II-2)
- التنفيذ: القرار ٣٥-١٤، المرفق (د) (II-4)
- الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (انظر أيضا التدخل غير المشروع):** القرار ٣٥-٩ (VII-3)
- الاستيلاء على طائرة لبنانية وتحويل مسارها:** ٢٠-١١ (I-28)
- الاشتراكات المتأخرة**
- سداد: القرار ٣٥-٢٦ (X-15)، القرار ٣٥-٢٧ (X-17)
- الاشراف على السلامة**
- برنامج تدقيق: انشاء: القرار ٣٢-١١ (I-57)
- تحسين: القرار ٢٩-١٣ (I-56)
- الأمانة العامة**
- التعيينات والترقيات: القرار ١-٨ (VIII-3)
- السياسة العامة: القرار ١-٥١ (VIII-1)
- التوزيع الجغرافي: القرار ٤-٣١ (VIII-1)، القرار ١٤-٦ (VIII-2)
- القرار ٢٤-٢٠ (VIII-2)
- المزايا والحصانات: القرار ٢-٢٧ (I-25)
- سياسة التوظيف: القرار ١٤-٦، الفقرتان ٢ و٣ (VIII-2)
- الاعارة: القرار ١-٥١، الفقرة ٣ (VIII-1)
- العقود قصيرة الأجل: القرار ١٤-٦، الفقرة ٢ (VIII-2)
- العاملون الفنيون: القرار ٣٥-١٤، المرفق (ش) (II-14)
- خبراء المساعدة الفنية: القرار ٢٦-١٦، الفقرات ١٧ و ٢١ (VI-3)
- الأمم المتحدة**
- الاتفاق مع الايكاو: القرار ١-٢ (I-32)
- القرار ٩٠٦ الصادر عن المجلس الاقتصادي والاجتماعي عن موضوع التعليم والتدريب: القرار ٢٦-١٦، الفقرة ٦ (VI-1)
- جواز سفر الأمم المتحدة: القرار ٢-٢٥ (I-32)
- العلاقات مع الايكاو: القرار ٢-٢٤ (I-32)
- الذكرى العاشرة: القرار ٩-١٦ (I-33)
- الأمم المتحدة والوكالات المتخصصة**
- وحدة التفتيش المشتركة: القرار ٢٢-٧ (I-34)
- الايكاو**
- الشعار الرسمي والختم الرسمي: القرار ٣١-١ (I-24)
- الاحتفال بالذكرى الخمسين (١٩٩٤): القرار ٢٩-١ (I-1)
- تحسين الانتاجية القرار ٣١-٢ (I-20)، القرار ٣٢-١ (I-22)
- القرار ٣٣-٣ (I-23)
- العضوية: القرار ١-٣ (I-9)، القرار ١-٩ (I-10)،
- المقر الدائم: القرار ٨-٤ (I-٩١)، القرار ٨-٥ (I-20)
- سياسات: المجال القانوني القرار ٣١-١٥ (V-1)
- السياسة العامة: القرار ٣١-١٥، المرفق (أ) (V-1)

اتفاقيات واتفاقيات

- الثنائية، تنفيذ المخططات الإقليمية: القرار ٢٢-١٩، الفقرة (ب) (II-18)
- اتفاق بين الإيكو والأمم المتحدة: القرار ٢-١ (I-32)
- جواز سفر الأمم المتحدة: القرار ٢-٢٥ (I-32)

اتفاقية شيكاغو، ١٩٤٤

- السياسة فيما يتعلق بالتعديل: القرار ٣-٤ (I-1)
- المادة ٣ مكرر - إضافة: القرار ١-٢٥ (I-6)، القرار ٢-٢٥ (I-8)
- القرار ١-٢٧ (I-8)
- المادة ٤٥ - المقر الدائم: القرار ٤-٨ (I-19)
- المادة ٤٨ (أ) - الدورات الاستثنائية للجمعية العمومية: القرار ٥-١٤ (I-17)
- المادة ٥٠ (أ) - عضوية المجلس: القرار ١-١٣ (I-10)، القرار ١-١٧ (I-11)، القرار ٢-٢١ (I-12)، القرار ١-٢٨ (I-12)
- المادة ٥٦ - لجنة الملاحة الجوية: القرار ٢-١٨ (I-14)، القرار ٤-٢٢ (I-14)، القرار ٢-٢٧ (I-6)
- المادة ٨٣ مكرر - إضافة: القرار ٣-٢٣ (I-7)، المادة ٨٣ مكرر - نقل بعض المهام والواجبات: القرار ٢-٢٣ (I-5)
- المادة ٩٣ مكرر - عضوية الإيكو: القرار ٣-١ (I-9)
- المادة ٤٨ (أ)، ٤٩ (هـ) و ٦١ دورات الجمعية العمومية: القرار ١-٨ (I-16)

النص المعتمد الصيني: القرار ٢-٣٢ (I-4)

النصان المعتمدان، الفرنسي والاسباني: القرار ١٦-١٦ (I-2)

النص المعتمد، الروسي: القرار ٢-٢٢ (I-3)

البند الختامي، تعديل القرار ٢-٢٢ (I-3)، القرار ٣-٢٤ (I-4)، القرار ٢٩-٣١ (I-4)، القرار ٣-٢٤ (I-4)

اتفاقية الطيران المدني الدولي، ١٩٤٤ - انظر اتفاقية شيكاغو، ١٩٤٤

إجازات، أطقم قيادة الطائرة: القرار ٢٤-٢١ (II-23)

القرار ١٤-٣٥، المرفق (ز) (II-5)

اجتماعات

ملاحة جوية: القرار ١٤-٣٥، المرفق (ب) (II-3)

القرار ١٤-٣٥، المرفق (ج) (II-4) القرار ١٤-٣٥، المرفق (ل) (II-8)

وثائق: القرار ٥-٣ (IX-4)، القرار ١٤-٣٥، المرفق (ب) (II-3)

المرفق (ب) (II-3)، القرار ١٤-٣٥، المرفق (ل) (II-8)

إيكو، اشترك منظمة التحرير الفلسطينية في منظمة الإيكو

بصفة مراقب: القرار ٦-٢٢ (I-35)

اجتماعات غير رسمية: القرار ١٩-٢٢، الفقرة (ج) (II-18)

اعداد الاجتماعات وتصريف أعمالها: القرار ١٦-١١ (I-24)

الوكالات المتخصصة، دعوة حركات التحرير لحضور اجتماعات: المقرر ٢١ (I-٢٩)

إجراءات لخدمات الملاحة الجوية

الصياغة: القرار ٣٥-١٤، المرفق (أ) (II-2)

التنفيذ: القرار ٣٥-١٤، المرفق (دال) (II-4)

الكتب الدورية، فنية: القرار ٣٥-١٤، المرفق (هـ) (II-٥)

إساءة استعمال العقاقير

المخدرات والكحول: برامج الفحص القرار ١٢-٣٣ (II-26)

مكان العمل: دور الإيكو: القرار ١٦-٢٩ (II-25)

اسرائيل: القرار ١-١٩ (I-27)، ١-٢٠ (I-27)

اسقاط طائرة ليبية: القرار ١-١٩ (I-27)

اقتصاديات الناقلين الجويين: القرار ١٨-٣٥، المرفق (ز)، (III-10)

اطقم قيادة الطائرة، شهادات الكفاءة وإجازات: القرار ١٤-٣٥، المرفق (ز) (II-5)

اتباعيات محركات الطائرات: القرار ٥-٣٥، المرفق (ط) (I-46)

البريد الجوي: القرار ١٨-٣٥، المرفق (ح) (III-10)

البيانات المالية، برنامج الأمم المتحدة الانمائي:

القرار ٣٥-٣٠ (X-19)

التأمين ضد مخاطر الحرب: القرار ٢٠-٣٣ (V-6)

التدخل غير المشروع

أفعال التدخل غير المشروع: سياسات الإيكو: بيان موحد ومنفتح

القرار ٩-٣٥ (VII-3)

تدمير الطائرات أثناء طيرانها: القرار ٩-٢٧ (VII-15)

القرار ١١-٣٣ (VII-1)

اعلانات من الجمعية العمومية: القرار ١-١٧ (VII-2)

المجلس: اجراءات: القرار ٩-٣٥، المرفق (ز) (VII-8)

السياسة العامة: القرار ٩-٣٥، المرفق (أ) (VII-3)

الوثائق القانونية الدولية: القرار ٩-٣٥، المرفق (ب) (VII-4)

التعاون مع المنظمات الدولية: القرار ٩-٣٥، المرفق (ج) (VII-8)

القرار ١١-٣٥ (VII-10)

فرض الضوابط على تصدير أسلحة الدفاع الجوي المحمولة يديا:

القرار ٩-٣٥، المرفق (ج) (VII-5)

القرار ٩-٣٥، المرفق (هـ) (VII-7)

الاجراءات الأمنية الفنية: القرار ٩-٣٥، المرفق (د) (VII-6)

التدخين: القيود: رحلات الركاب الدولية: القرار ١٥-٢٩ (I-50)

التدريب

الطيران: القرار ٧-١٦ (VI-8)، القرار ١٧-٢٤ (VI-6)

القرار ٢٠-٢٧ (VI-7)، القرار ١٤-٣٥، المرفق (ح) (II-7)

المراكز والتسهيلات: القرار ٧-١٦، الفقرتان ٤ و ٥ (VI-8)

القرار ١٦-٢٦، الفقرتان ٥ و ١٣ (VI-1) و (VI-2)

التنسيق (التعاون الفني): القرار ١٦-٢٦، الفقرة ٦ (VI-2)

- المعدات:** القرار ١٦-٧ (VI-8)، القرار ٢٧-٢٠ (VI-7)
- التسهيلات:** القرار ٣٥-١٨ المرفق (د) (III-6)
- التعاون بين الدول المتعاقدة**
- سلامة الطيران المدني: القرار ٢٥-٣ (I-8)
- التعاون الفني**
- الخطوات المطلوبة من الدول: القرار ٢٦-١٦، الفقرات من ١٠ إلى ٢٠ (VI-2-3)
- النشاطات والسياسة: القرار ٢٦-١٦ (VI-1)
- النظر: القرار ٢٦-١٦، الفقرة ١٨ (VI-3)
- الخبراء: القرار ٢٦-١٦، الفقرة ٢١ و ٢٢ (VI-3)
- تمويل الأنشطة: القرار ٢٧-١٨ (VI-5)
- تنفيذ القواعد والتوصيات والاجراءات
- لخدمات الملاحة الجوية والمخططات الإقليمية: القرار ٣٥-١٤، المرفق (د) (II-4)، القرار ٣٥-١٤، المرفق (م) (II-9)
- السياسة: القرار ٢٦-١٦، الفقرات من ١ إلى ٨ (VI-1)،
- المنح الدراسية ومنح الزمالة للتدريب: القرار ٢٤-١٧ (VI-7)
- مراكز وتسهيلات التدريب: القرار ١٦-٧،
- الفقرتان ٤ و ٥ (VI-7) (VI-8) القرار ٢٦-١٦ الفقرتان ٥ و ١٣ (VI-2)
- التمويل المشترك:** القرار ١-٦٥ (IV-1)، القرار ١٤-٣٧ (IV-3)
- القرار ١٠-١٦ (IV-4)
- التنظيم الاقتصادي:** القرار ٣٥-١٨، المرفق (أ) (III-2)
- التنبؤ والتخطيط الاقتصادي:** القرار ٣٥-١٨ المرفق (ج) (III-5)
- تعيين حدود الفضاءات الجوية لخدمات الحركة الجوية:**
- القرار ٣٥-١٤ المرفق (ن) (II-11)
- التنمية الاقتصادية:** القرار ٢٦-١٦ الفقرتين الأولى والثالثة من الحثيات (VI-1)
- التوافق العالمي للقواعد:** القرار ٢٩-٣ (I-52)
- الجمعية العمومية**
- دورات استثنائية: القرار ١٤-٥ (I-17)
- دعوات: القرار ٥-٣ (I-19)
- قرارات، توحيدها: المرفقان (ب) و (ج)
- القرارات سارية المفعول: المرفق (هـ)
- القرارات سارية المفعول: فهرس القرارات المرفق (د)
- القرارات التي لم تعد سارية: القرار ١٨-١ و ٢١-١ و ٢٢-١ و ٢٣-١ و ٢٤-٦ و ٢٦-٦ و ٢٧-٦ و ٢٩-٤ و ٣١-٣ و ٣٢-٤ و ٣٣-٦ و ٣٥-٤، المرفق (أ)
- النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية (I-19)
- النص العربي: المقرر ٢٥ (I-19)
- النص الروسي: المقرر ٢٢ (I-19)
- وتيرة انعقاد دورات الجمعية العمومية: القرار ٨-١ (I-16) القرار ١٦-١٣ (I-18) المقرر ٢٢ (I-19)
- الحوادث**
- عدم افساء بعض سجلات الحوادث والوقائع: القرار ٣٣-١٧ (I-65)
- مساعدة ضحايا: حوادث الطيران: قواعد وبرامج
- القرار ٣٢-٧ (I-67)
- التحقيق: القرار ١٩-١ (I-27)، القرار ٣٥-١٤
- المرفق (ت) (II-١٦)
- تفادي وقوعها: القرار ٣١-١٠ (I-64)
- الحسابات:** القرار ٣٥-٢٩ (X-19) والقرار ٣٥-٣٠ (X-19)
- الحسابات الائتمانية:** القرار ٢٦-١٦، الفقرة ١٥ (VI-3)
- الحركة الجوية**
- التنسيق بين الحركتين الجويتين المدنية والعسكرية:
- القرار ٣٥-١٤، المرفق (ع) (٢-١٣)
- حدود المجالات الجوية لخدمات الحركة الجوية القرار ٣٥-١٤، المرفق (ن) (II-11)
- تقديم خدمات الحركة الجوية: القرار ٣٥-١٤ المرفق (خ) (II-17)
- الحقوق التجارية - انظر اتفاقات وترتيبات**
- الخبراء**
- المكاتب الإقليمية: القرار ٣٥-١٤، المرفق (ش) (II-15)
- المساعدة الفنية: القرار ٢٦-١٦، الفقرتين ٢١ و ٢٢ (VI-3)
- الدول المتعاقدة**
- الخطوات المطلوبة فيما يتعلق بالمساعدة الفنية: القرار ٢٦-١٦، الفقرات من ١٠ إلى ٢٠ (VI-2-3)
- التعاون، التحقيق: حوادث الطائرات: القرار ٣٥-١٤
- المرفق (ت) (II-16)
- التعاون، سلامة الطيران المدني: القرار ٢٥-٣ (I-8)
- التعاون، اعادة تشغيل المطارات: القرار ٢٢-١١ (VI-8)
- الاضطلاع بالالتزامات المالية - انظر الاشتراكات المتأخرة
- استخدام العاملين في الخدمات الأرضية للطيران: القرار ٣٥-١٤، المرفق (ق) (II-14)
- اسهام الدول في النشاط الفني للمنظمة: القرار ٣٥-١٤، المرفق (ر) (II-١٥)
- العلاقات مع الايكافو: القرار ١٤-١ (I-24)، القرار ١٥-١ (I-26)
- القرار ٢٦-٢ (I-24)، القرار ٢٧-٢ (I-25)
- الرحلات التي تتم لأغراض انسانية:** القرار ٢٩-١٤ (I-66)
- الكحول**
- موامة برامج الفحص الخاصة بالمخدرات: القرار ٣٣-١٢ (II-26)
- الكتب الدورية: القرار ٣٥-١٤، المرفق (هـ) (II-5)
- السلم والأمن:** القرار ٥-٥ (I-33)
- السلامة: العوامل البشرية:** القرار ٣٥-١٤ (II-١٦)

الصينية، التوسع في استخدام خدمات اللغة الصينية في الايكاو:
القرار ١٦-٣١ (IX-3)
تقديم: المقرر ٢٢ (IX-3)
خدمات: القرار ٢٢-٣٠ (IX-1)، القرار ٣١-١٧ (IX-1)
استخدام، لجنة الملاحة الجوية: القرار ٢٢-٢٩ (IX-1)

المتأخرات

تسوية: القرار ٣٥-٢٥ (X-4)، القرار ٣٥-٢٦ (X-15)

المجلس

الهيئة التحكيمية: القرار ٢٣-١ (I-18)
الدورة الاستثنائية: القرار ٥-٢٤ (I-28)
التزامات الدول الأعضاء: القرار ٤-١ (I-13)
زيادة عدد الأعضاء: القرار ١٣-١ (I-10)، القرار ١٧-١١
(I-11)، القرار ٢١-٢ (I-12)، القرار ٢٨-١ (I-12)، القرار
٢-٢٨ (I-13)

المخططات الإقليمية

التمويل: القرار ١٠-١٦ (IV-4)
الصياغة: القرار ٣٥-١٤، المرفق (ك) (II-8)
التنفيذ: القرار ٢٢-١٩ (II-18)، القرار ٣٥-١٤،
المرفق (م) (II-9)
مساهمات طوعية في شكل معدات وأموال: القرار ١٦-٧،
الفقرة ٦ (VI-8)

المراجع الخارجي: القرار ٥-١٠ (X-20)، القرار ٣٥-٢٩ (X-19)

المزايا والحسابات: القرار ٢٦-٢ (I-24)، القرار ٢٧-٢ (I-25)،
القرار ٢٦-٣ (I-25)

المساعدات الملاحية

تنسيق أعمال البحث والتطوير: القرار ٣٥-١٤، المرفق (ط) (II-8)
الاختبار: القرار ٣٥-١٤، المرفق (ص) (II-12)

المساعدة الى الدول (انظر أيضا التعاون الفني)

تمويل الخطط الإقليمية: القرار ١٠-١٦ (IV-4)
تنفيذ الخطط الإقليمية: القرار ١٦-١٠ (IV-4)،
القرار ٢٢-١٩ (II-18)، القرار ٣٥-١٤،
المرفق (م) (II-10)

تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية واجراءات لخدمات الملاحة الجوية
القرار ٣٥-١٤، المرفق (د) (II-4)

الزيارات، الموظفون من الدرجة التخصصية في أمانة المنظمة:

القرار ٣٥-١٤، المرفق (ش) (II-15)

الموظفون والمعدات، اعادة تشغيل المطارات:

القرار ٢٢-١١ (VI-8)

خدمات البحث والانتاقد: القرار ٣٥-١٤، المرفق (س) (II-10)

المطارات

السياسات الثابتة في مجال الملاحة الجوية: القرار ١٥-٩ (II-1)،
القرار ٣٥-١٤ (II-1)

الشعار الرسمي والختم الرسمي للايكاو: القرار ٣١-١ (I-24)

الشهادات

الصلاحية للطيران: القرار ٣٥-١٤، المرفق (ز) (II-6)
أطقم قيادة الطائرة، كفاءة واجازات: القرار ٢١-٢٤ (II-25)،
القرار ٣٥-١٤، المرفق (ز) (II-6)

الطائرات

قواعد عالمية لتصميم الطائرات: القرار ٣٣-١١ (I-53)
تأجير واستئجار وتبادل الطائرات: القرار ٢٣-١٣ (II-24)
أنواع جديدة من الطائرات، تخطيط النظم: القرار ٢٣-١٤ (II-22)
الضوضاء: السياسات والبرامج: القرار ٣٥-٥ المرفق (ج) (I-39)
الضوضاء: الطائرات النفاثة دون الصوتية: القرار ٣٥-٥
المرفق (د) (I-40)
الطائرات فوق الصوتية: القرار ٣٥-٥ المرفق (ز) (I-44)

الطرق الجوية

استخدام الطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي: القرار ٣٣-١٣ (II-17)

الطيران المراقب: فوق المناطق الجبلية

منع وقوع الحوادث (القرار ٣١-٩) (I-63)

الطيران المدني: الأثر على البيئة في الغلاف الجوي
القرار ٣٥-٥ (I-36)

العقاقير المخدرة، القضاء على النقل غير المشروع للعقاقير

المخدرة بطريق الجو دور الايكاو: القرار ٢٧-١٢ (I-49)
برنامج فحص: القرار ٣٣-١٢ (II-26)

الغزو العراقي للكويت

آثار الغزو العراقي للكويت على الطيران: ٢٨-٧ (I-29)

الفضاء الخارجي: القرار ٢٩-١١ (I-35)

القواعد القياسية

التعريف: القرار ٣٥-١٤، المرفق (أ) (II-1)

الصياغة: القرار ٣٥-١٤، المرفق (أ) (II-1)

التنفيذ: القرار ٣٥-١٤، المرفق (د) (II-5)

اللجنة القانونية: القرار ٧-٥ (I-15)

اللغات

العربية، التوسع في استخدام خدمات اللغة العربية في الايكاو:

المقرر ٢٦ (IX-2)، القرار ٢٩-٢١ (IX-2)

الاستخدام المحدود للغة العربية: المقرر ٢١ (IX-2)

استخدام اللغة العربية في دورات الجمعية العمومية:

المقرر ٢٣ (IX-2)

- برنامج العمل**
- الملاحة الجوية: القرار ٨-٢٤ (II-19)
- برنامج الأمم المتحدة الامثالي: القرار ١٦-٢٦ (VI-1)،
القرار ١٦-٢٦ (VI-1)، القرار ٢٣-٢٤ (X-6)
- تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية**
- المبرر الاقتصادي: القرار ١٠-١٦ (IV-4)
- التنفيذ: القرار ١٩-٢٢ (II-18)، القرار ١٤-٣٥،
المرفق (م) (II-٩)
- التمويل المشترك: القرار ١-٦٥ (IV-1)
- المخططات الاقليمية والاجراءات التكميلية: القرار ١٤-٣٥،
المرفق (ك) (II-٨)
- القواعد والتوصيات الدولية واجراءات لخدمات الملاحة الجوية القرار
١٤-٣٥، المرفق (أ) (II-2)
- البحث والانتفاذ: القرار ١٤-٣٥، المرفق (س) (II-12)
- تخطيط وإدارة استخدام الأراضي: القرار ٥-٣٥ المرفق (و) (I-43)**
- تسهيل مالي دولي للسلامة الجوية:**
انشاء: القرار ٨-٣٥ (I-62)
- تقارير مراجعة الحسابات: القرار ٢٩-٣٥ (X-19)
- تنسيق البحث والتطوير: القرار ١٤-٣٥، المرفق (ط) (II-7)
- تنفيذ المخططات الاقليمية: القرار ١٩-٢٢ (II-18)**
- جواز سفر الأمم المتحدة: القرار ٢-٢٥ (I-32)**
- حماية البيئة**
- عام: القرار ٥-٣٥ المرفق (أ) (I-37)
- سياسات الايكوا وممارساتها القرار ٥-٣٥ (I-36)
- منع جلب الأنواع الدخيلة الخطرة القرار ١٨-٣٣ (I-٤٨)
- خدمات البحث والانتفاذ: القرار ١٤-٣٥، المرفق (س) (II-12)**
- خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية: القرار ١٨-٣٥،
المرفق (و) (III-9)**
- خطف الطائرات: انظر التدخل غير المشروع**
- خلة الكريات المنجلية: القرار ٢١-٢٤ (II-25)**
- سلامة الملاحة: القرار ٦-٣٢ (I-35)**
- سياسة الاعلام: القرار ١٥-١ (I-26)**
- شهادات صلاحية الطائرات للطيران: القرار ١١-٣٣ (I-53)**
والقرار ١٤-٣٥، المرفق (ز) (II-5)
- صندوق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات: القرار ٢٤-٣٣ (X-21)**
- الضوضاء: القرار ٥-٣٥ المرفق (هـ) (I-42)
- توفير المطارات الملاحة: القرار ١٤-٣٥ المرفق (ف) (II-12)
- اعادة تشغيل المطارات: القرار ١١-٢٢ (IV-8)
- المطبوعات: القرار ٥٤-١ (IX-3)**
- المقر الرئيسي**
- المقر الدائم للمنظمة: القرار ٤-٨ (I-19)، القرار ٥-٨ (I-20)
- المكاتب الاقليمية**
- الأمانة العامة: القرار ١٤-٣٥، المرفق (شين) (II-14)
- المنظمات الدولية**
- علاقتها مع الايكوا: القرار ١٠-١ (I-31)،
القرار ١١-١ (I-31)، القرار ٣-٥ (I-19)
- الأمم المتحدة - انظر الأمم المتحدة
- المواصفات والاجراءات المتعلقة بالأمن - انظر التدخل غير المشروع**
- الميزانيات**
- ٢٠٠٢-٢٠٠٣-٢٠٠٤: القرار ٣٢-٣٣ (X-12)
- ٢٠٠٥-٢٠٠٦-٢٠٠٧: القرار ٢٢-٣٥ (X-13)
- النشاط الفني، اسهام الدول: القرار ١٤-٣٥، المرفق (ر)
(II-15)**
- النظام المالي: القرار ٢٩-٣٢ (X-١) القرار ٢٩-٢٤ (X-١) القرار
٢٩-٣٢ (X-١)، القرار ٢٩-٣٣ (X-2)**
- النقل الجوي**
- بيان موحد لسياسات الايكوا: القرار ١٨-٣٥ (III-1)،
خدمات: القرار ١٣-٢٧ (I-52)
- الهاتف اللاسلكي**
- اتقان اللغة الانجليزية: القرار ١٦-٣٢ (II-27)
- الوثائق**
- ارسال الوثائق: القرار ٥-٣ (IX-4)، القرار ١٤-٣٥،
المرفق (ب) (II-٣)، القرار ١٤-٣٥، المرفق (ل) (II-8)
- اصدار الوثائق وتوزيعها: القرار ٢١-٢٤ (IX-4)
- الوثائق الدولية، الايكوا**
- التصديق، حالات: القرار ١٥-٣١ المرفق (ج) (V-2)
- اليوم الدولي للسلام: القرار ١-٢٤ (I-52)**
- أنصبة الاشتراكات**
- تثبيتها وتحديثها: القرار ٣٣-١٢ (X-5)
- الدفع، التأخيرات: القرار ٢٣-٢٦ (X-6)
- المبادئ: القرار ٣٣-٢١ (X-5)، القرار ٢٤-٢٣ (X-6)،
أنصبة الاشتراكات القرار ٢٣-٣٥ (X-11)

- طائرة كويبية، تخريب وتدمير: القرار ٥-٢٢ (I-٢٩)
- طيف الترددات اللاسلكية
سياسة الايكاو: القرار ١٣-٣٢ (I-65)
- ظروف العمل الملائمة للعاملين الأرضيين في الطيران:
القرار ١٤-٣٥، المرفق (ق) (II-13)
- فرض الضرائب: القرار ١٨-٣٥ المرفق (هـ) (III-1)
- فرق الخبراء: القرار ١٤-٣٥، المرفق (جيم) (II-4)
- قانون المعاهدات
اقرار اتفاقية فيينا لعام ١٩٨٦ بشأن قانون المعاهدات بين الدول والمنظمات الدولية أو فيما بين المنظمات الدولية
القرار ٥-٣٣ (I-26)
- قانون الجو
اتفاقيات: القرار ١٥-٣١ المرفق (ب) (V-1)
تدريس: القرار ١٥-٣١ المرفق (د) (V-2)
- لجنة المعاشات لموظفي الايكاو: القرار ٩-٣ (VIII-3)
- لجنة الملاحة الجوية:
تشكيل: القرار ٤-٢٢ (I-14)
عضوية: القرار ٢-١٨ (I-14) القرار ٢-٢٧ (I-15)
فرق الخبراء: القرار ١٤-٣٥ المرفق (ج) (II-4)
استعمال اللغات: القرار ٢٩-٢٢ (IX-1)
- لجنة الخدمة المدنية الدولية: القرار ١٢-٢١ (I-34)
- مساعدات الملاحة اللاسلكية - انظر المساعدات الملاحية
- مطار القدس: القرار ٧-٢١ (I-28)، القرار ٥-٢٣ (I-28)
- منح الزمالة والمنح الدراسية: القرار ٧-١٦ (VI-8)،
القرار ١٧-٢٤ (VI-7)
- منظمة التحرير الفلسطينية
الاشترك في الايكاو بصفة مراقب: القرار ٦-٢٢ (I-35)
- نظم
تنسيق أعمال التطوير: القرار ١٤-٣٥، المرفق (ط) (II-7)، القرار
١٤-٣٥، المرفق (ي) (II-7)
تخطيط النظم: القرار ١٤-٢٣ (II-22)
- هيئات الطيران المدني الاقليمية
علاقتها مع الايكاو: القرار ١٧-٢٧ (I-33)
- وحدات القياس: القرار ١٤-٣٥، المرفق (و) (II-5)
- وحدة التفتيش المشتركة: القرار ٧-٢٢ (I-34)
- وكالات التشغيل
للتجهيزات الأرضية: القرار ١٠-١٦، الفقرة ٢ (IV-4)

المرفق (هـ)

فهرس القرارات سارية المفعول* (حسب الترتيب العددي)

القرار	الصفحة	القرار	الصفحة	القرار	الصفحة
I-34	٧-٢٢	I-24	١٦-١١	I-32	٢-١
VI-8	١١-٢٢	I-10	١-١٣	I-9	٣-١
II-18	١٩-٢٢	I-17	٥-١٤	VIII-3	٨-١
IX-1	٢٩-٢٢	VIII-2	٦-١٤	I-10	٩-١
IX-1	٣٠-٢٢	IV-3	٣٧-١٤	I-31	١٠-١
A-5	١-٢٣	II-1	٩-١٥	I-31	١١-١
I-5	٢-٢٣	A-1	١-١٦	I-24	١٤-١
I-6	٣-٢٣	VI-8	٧-١٦	I-26	١٥-١
I-28	٥-٢٣	IV-4	١٠-١٦	I-18	٢٣-١
II-24	١٣-٢٣	I-18	١٣-١٦	VIII-1	٥١-١
II-22	١٤-٢٣	I-2	١٦-١٦	IX-3	٥٤-١
X-6	٢٤-٢٣	VII-2	١-١٧	IV-1	٦٥-١
I-52	١-٢٤	I-11	١-١٧	I-32	٢٤-٢
I-4	٣-٢٤	A-2	١-١٨	I-32	٢٥-٢
I-28	٥-٢٤	I-14	٢-١٨	I-24	٢٦-٢
A-5	٦-٢٤	I-27	١-١٩	I-25	٢٧-٢
II-19	٨-٢٤	I-27	١-٢٠	IX-4	٥-٣
VI-7	١٧-٢٤	A-3	١-٢١	VIII-3	٩-٣
VIII-2	٢٠-٢٤	I-12	٢-٢١	I-13	١-٤
IX-4	٢١-٢٤	I-28	٧-٢١	I-1	٣-٤
I-6	١-٢٥	I-34	١٢-٢١	VIII-1	٣١-٤
I-8	٢-٢٥	II-25	٢٤-٢١	I-19	٣-٥
I-8	٣-٢٥	X-5	٣٣-٢١	I-33	٥-٥
I-25	٣-٢٦	A-4	١-٢٢	X-20	١٠-٥
A-6	٦-٢٦	I-3	٢-٢٢	I-15	٥-٧
VI-1	١٦-٢٦	I-4	٣-٢٢	I-16	١-٨
X-6	٢٣-٢٦	I-14	٤-٢٢	I-19	٤-٨
I-8	١-٢٧	I-29	٥-٢٢	I-20	٥-٨
I-15	٢-٢٧	I-35	٦-٢٢	I-33	١٦-٩
A-6	٦-٢٧				
VII-10	٩-٢٧				
II-23	١١-٢٧				

* ملاحظة — القرارات التي لم تعد سارية بسبب الغائها، (بالنسبة للقرارات الصادرة عن الجمعية العمومية حتى الدورة ١٥) والقرارات ١-١٨، ١-٢١، ١-٢٢، ١-٢٣، ٦-٢٤، ٦-٢٦، ٦-٢٧، ٤-٢٩، ٣-٣١، ٤-٣٢، ٦-٣٣ و ٤-٣٥ والمرفق (أ) في الوثيقة الحالية.

بالإضافة الى القرارات المذكورة في هذا الفهرس، هناك تسعة قرارات أخرى سارية ولم تظهر نصوصها في الوثيقة الحالية للأسباب التالية:

— ١٢-٦، ٤-١٢ و ١-١٤: تحكم هذه القرارات النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية. وتظهر الطبعة الحالية من هذا النظام في Doc 7600.

— ٣٥-١٢، ٥٤-١٤، ٥٥-١٤، ٢٧-١٨، ٣٥-٢١ و ٢٩-٢٤: تحكم هذه القرارات النظام المالي. وتظهر الطبعة الحالية من هذا النظام في Doc 7515.

الصفحة	القرار	الصفحة	القرار	الصفحة	القرار
V-6	٣-٣٥	A-9	٤-٣٢	I-49	١٢-٢٧
A-10	٤-٣٥	I-30	٦-٣٢	I-52	١٣-٢٧
I-36	٥-٣٥	I-67	٧-٣٢	I-33	١٧-٢٧
I-58	٦-٣٥	I-57	١١-٣٢	VI-5	١٨-٢٧
I-60	٧-٣٥	I-55	١٢-٣٢	VI-7	٢٠-٢٧
I-62	٨-٣٥	I-65	١٣-٣٢	I-12	١-٢٨
VII-3	٩-٣٥	II-26	١٦-٣٢	I-13	٢-٢٨
VII-9	١٠-٣٥	V-3	١٩-٣٢	I-29	٧-٢٨
VII-10	١١-٣٥	V-4	٢٠-٣٢	I-1	١-٢٩
I-50	١٢-٣٥	X-1	٢٩-٣٢	I-52	٣-٢٩
I-51	١٣-٣٥	VII-1	١-٣٣	A-7	٤-٢٩
II-1	١٤-٣٥	I-23	٣-٣٣	I-35	١١-٢٩
I-54	١٥-٣٥	V-4	٤-٣٣	I-56	١٣-٢٩
II-21	١٦-٣٥	I-26	٥-٣٣	I-66	١٤-٢٩
II-21	١٧-٣٥	A-9	٦-٣٣	I-50	١٥-٢٩
III-1	١٨-٣٥	I-59	٩-٣٣	II-25	١٦-٢٩
I-48	١٩-٣٥	I-53	١١-٣٣	I-9	١٩-٢٩
VI-4	٢٠-٣٥	II-26	١٢-٣٣	IX-2	٢١-٢٩
VI-5	٢١-٣٥	II-17	١٣-٣٣	I-24	١-٣١
X-13	٢٢-٣٥	II-19	١٦-٣٣	I-20	٢-٣١
X-11	٢٣-٣٥	I-65	١٧-٣٣	A-8	٣-٣١
X-9	٢٤-٣٥	V-6	٢٠-٣٣	I-63	٩-٣١
X-4	٢٥-٣٥	X-12	٢٣-٣٣	I-64	١٠-٣١
X-15	٢٦-٣٥	X-20	٢٤-٣٣	V-1	١٥-٣١
X-17	٢٧-٣٥	X-7	٢٦-٣٣	IX-3	١٦-٣١
X-14	٢٨-٣٥	X-2	٢٩-٣٣	IX-1	١٧-٣١
X-18	٢٩-٣٥	X-17	١-٣٤	I-4	٢٩-٣١
X-19	٣٠-٣٥	I-30	١-٣٥	I-22	١-٣٢
X-20	٣١-٣٥	VII-11	٢-٣٥	I-4	٢-٣٢
X-21	٣٢-٣٥			I-5	٣-٣٢

- انتهى -



© ICAO 2005
4/05, A/P1/95
Order No. 9848
Printed in ICAO