



Doc 9902

# القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٢٨ سبتمبر ٢٠٠٧)

نشرت بموجب سلطة الأمين العام

منظمة الطيران المدني الدولي

تصدر منظمة الطيران المدني الدولي هذه الوثيقة في طبعات مستقلة باللغات العربية والانجليزية والصينية والفرنسية والروسية والاسبانية. وينبغي توجيه جميع المراسلات، باستثناء طلبات الشراء والاشتراكات، الى الأمين العام.

وينبغي ارسال طلبات شراء هذه الوثيقة الى أحد العناوين التالية مع ارفاق مستند الدفع الملائم (إما شيك مصرفي وإما حوالة بريدية) بالدولار الأمريكي أو بعملة البلد الذي ترسل اليه طلبات الشراء. وتشجع المنظمة عملاءها على استخدام بطاقات الائتمان (MasterCard و Visa و American Express) لتفادي أي تأخير. ويمكن الاطلاع على المعلومات المرتبطة بالدفع ببطاقات الائتمان وبالوسائل الأخرى في قسم المعلومات الخاصة بالطلبات (Ordering Information Section) في كتالوج مطبوعات الايكاو.

*International Civil Aviation Organization.* Attention: Customer Services Unit, 999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7  
Telephone: +1 514-954-8022; Facsimile: +1 514-954-6769; Sitatex: YULCAYA; E-mail: [sales@icao.int](mailto:sales@icao.int);  
World Wide Web: <http://www.icao.int>

*Botswana.* Kags and Tsar Investments (PTY) Ltd., Private Bag 254/525, Gaborone  
Telephone: +267 390 4384/8; Facsimile: +267 395 0004; E-mail: [ops@kagsandtsar.co.bw](mailto:ops@kagsandtsar.co.bw)

*Cameroon.* KnowHow, 1, Rue de la Chambre de Commerce-Bonanjo, B.P. 4676, Douala / Telephone: +237 343 98 42; Facsimile: +237 343 89 25;  
E-mail: [knowhow\\_doc@yahoo.fr](mailto:knowhow_doc@yahoo.fr)

*China.* Glory Master International Limited, Room 434B, Hongshen Trade Centre, 428 Dong Fang Road, Pudong, Shanghai 200120  
Telephone: +86 137 0177 4638; Facsimile: +86 21 5888 1629; E-mail: [glorymaster@online.sh.cn](mailto:glorymaster@online.sh.cn)

*Egypt.* ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex, Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776  
Telephone: +20 2 267 4840; Facsimile: +20 2 267 4843; Sitatex: CAICAYA; E-mail: [icaomid@cairo.icao.int](mailto:icaomid@cairo.icao.int)

*Germany.* UNO-Verlag GmbH, August-Bebel-Allee 6, 53175 Bonn / Telephone: +49 0 228-94 90 2-0; Facsimile: +49 0 228-94 90 2-22;  
Email: [info@uno-verlag.de](mailto:info@uno-verlag.de); World Wide Web: <http://www.uno-verlag.de>

*India.* Oxford Book and Stationery Co., 57, Medha Apartments, Mayur Vihar, Phase-I, New Delhi – 110 091  
Telephone: +91 11 65659897; Facsimile: +91 11 22743532

*India.* Sterling Book House – SBH, 181, Dr. D. N. Road, Fort, Mumbai 400 001  
Telephone: +91 22 2261 2521, 2265 9599; Facsimile: +91 22 2262 3551; E-mail: [sbh@vsnl.com](mailto:sbh@vsnl.com)

*India.* The English Book Store, 17-L Connaught Circus, New Dalhi 110001  
Telephone: +91 11 2341-7936, 2341-7126; Facsimile: +91 11 2341-7731; E-mail: [ebs@vsnl.com](mailto:ebs@vsnl.com)

*Japan.* Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo  
Telephone: +81 3 3503-2686; Facsimile: +81 3 3503-2689

*Kenya.* ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation, P.O. Box 46294, Nairobi  
Telephone: +254 20 7622 395; Facsimile: +254 20 7623 028; Sitatex: NBOCAYA; E-mail: [icao@icao.unon.org](mailto:icao@icao.unon.org)

*Mexico.* Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe, Av. Presidente Masaryk No. 29, 3<sup>er</sup> Piso,  
Col. Chapultepec Morales, C.P. 11570, México D.F. / Teléfono: +52 55 52 50 32 11; Facsimile: +52 55 52 03 27 57;  
Corre-e: [icao\\_nacc@mexico.icao.int](mailto:icao_nacc@mexico.icao.int)

*Nigeria.* Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos  
Telephone: +234 1 4979780; Facsimile: +234 1 4979788; Sitatex: LOSLORK; Email: [aviation@landovercompany.com](mailto:aviation@landovercompany.com)

*Peru.* Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Av. Victor Andrés Belaúnde No. 147, San Isidro, Lima (Centro Empresarial Real, Vía Principal No. 102, Edificio Real 4, Floor 4)  
Teléfono: +51 1 611 8686; Facsimile: +51 1 611 8689, Corre-e: [mail@lima.icao.int](mailto:mail@lima.icao.int)

*Russian Federation.* Aviaizdat, 48, Ivan Franko Street, Moscow 121351 / Telephone: +7 095 417-0405; Facsimile: +7 095 417-0254

*Senegal.* Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar  
Téléphone: +221 839 9393; Fax: +221 823 6926; Sitatex: DKRCAYA; Courriel: [icaodkr@icao.sn](mailto:icaodkr@icao.sn)

*Slovakia.* Letové prevádzkové služby Slovenskej Republiky, Štátny podnik, 823 07 Bratislava 21  
Telephone: +421 2 4857 1111; Facsimile: +421 2 4857 2105; E-mail: [sa.icao@lps.sk](mailto:sa.icao@lps.sk)

*South Africa.* Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg  
Telephone: +27 11 315-0003/4; Facsimile: +27 11 805-3649; E-mail: [avex@iafrica.com](mailto:avex@iafrica.com)

*Spain.* A.E.N.A. — Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14, Planta Tercera, Despacho 3. 11,  
28027 Madrid / Teléfono: +34 91 321-3148; Facsimile: +34 91 321-3157; Corre-e: [sscc.ventasaoaci@aena.es](mailto:sscc.ventasaoaci@aena.es)

*Switzerland.* Adeco-Editions van Diermen, Attn: Mr. Martin Richard Van Diermen, Chemin du Lacuez 41, CH-1807 Blonay  
Telephone: +41 021 943 2673; Facsimile: +41 021 943 3605; E-mail: [mvandiermen@adeco.org](mailto:mvandiermen@adeco.org)

*Thailand.* ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyaeak Ladprao, Bangkok 10901  
Telephone: +66 2 537 8189; Facsimile: +66 2 537 8199; Sitatex: BKKCAYA; E-mail: [icao\\_apac@bangkok.icao.int](mailto:icao_apac@bangkok.icao.int)

*United Kingdom.* Airplan Flight Equipment Ltd. (AFE), 1a Ringway Trading Estate, Shadowmoss Road, Manchester M22 5LH  
Telephone: +44 161 499 0023; Facsimile: +44 161 499 0298; E-mail: [enquiries@afeonline.com](mailto:enquiries@afeonline.com); World Wide Web: <http://www.afeonline.com>

3/08

## Catalogue of ICAO Publications and Audio-visual Training Aids

Issued annually, the Catalogue lists all publications currently available. Supplements to the Catalogue announce new publications, amendments, supplements, etc. The Catalogue is accessible on the ICAO website at [www.icao.int](http://www.icao.int).

## كتالوج مطبوعات الايكاو والمساعدات التدريبية السمعية والبصرية

يصدر هذا الكتالوج سنويا ويشتمل على جميع المطبوعات المتوفرة حاليا. وتصدر لهذا الكتالوج ملاحق شهرية للإعلان عن المطبوعات الجديدة والتعديلات والاضافات. ويمكن الاطلاع على الكتالوج في موقع الايكاو على الانترنت [www.icao.int](http://www.icao.int)

## المقدمة

تتضمن هذه الوثيقة جميع القرارات سارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية حتى نهاية الدورة السادسة والثلاثين (سبتمبر ٢٠٠٧).

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

وبالإضافة إلى القرارات سارية المفعول (في الأبواب من ١ إلى ١٠) ما يلي:

— تحفظات بعض الوفود على القرارات التي اعتمدها الجمعية العمومية (اعتباراً من الدورة السادسة والعشرين) (المرفق (أ)).

— قائمة القرارات أو أجزاء القرارات التي لم تعد سارية المفعول (المرفق (ب)).

— قائمة القرارات الناتجة عن دمج قرارات أو أجزاء منها، مع الإشارة إلى مصدرها (المرفق (ج)).

— قائمة بالقرارات التي جرى توحيدها، مع الإشارة إلى القرار الناتج عن عملية التوحيد هذه (المرفق (د)).

— فهرس موضوعي للقرارات سارية المفعول (المرفق (ه)).

— فهرس للقرارات سارية المفعول (المرفق (و)).

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

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

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



## شكل الوثيقة رقم 9902 DOC — القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية

- ١- إن الشكل الراهن للطبعة التي تجمع القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية قد صمم في سنة ١٩٨٧ في أعقاب الدورة السادسة والعشرين التي عقدت في خريف سنة ١٩٨٦، وقد وضع ذلك الشكل على غرار وثائق مشابهة أصدرتها الأمم المتحدة لقراراتها السارية.
- ٢- بعد برهة من كل دورة عادية تعقدها الجمعية العمومية، تصدر وثيقة مؤقتة فيها جميع القرارات الجديدة التي أصدرتها تلك الدورة، وتوزع في داخل المنظمة بوصفها أداة عمل ريثما يتم تحضير الطبعة التجميعية.
- ٣- إن تحديث وثيقة "القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية" مرة كل ثلاث سنوات يعدّ ممارسة داخلية تدرج بموجبها النصوص الكاملة لكل قرار جديد في أنسب قسم له في الوثيقة، كما تدرج اشارات مرجعية (بالرقم والعنوان فقط) في أي أقسام أخرى قد يكون للقرار المعني صلة بها.
- ٤- فإذا اهتم أحد مثلاً بسياسات التعيين والتوظيف في الايكاو، فعليه أن ينظر في المكان المنطقي، ألا وهو الباب الثامن (الشؤون التنظيمية والموظفون)، تحت القسم "تدبير الموظفين وملء الوظائف". وسيجد في ذلك القسم النص الكامل لثلاثة قرارات [القرار ٤-٣١: توزيع الجنسيات في الأمانة العامة، والقرار ١٤-٦: احترام مبدأ التمثيل الجغرافي العادل في وظائف الأمانة العامة للايكاو وفي مكاتبها الاقليمية، والقرار ٢٤-٢٠: الالتزام بتنفيذ مبدأ التمثيل الجغرافي العادل في وظائف الأمانة العامة للايكاو وتطبيقه، والقرار ٣٦-٢٧: المساواة بين الجنسين].
- ٥- يتضمن نفس القسم "تدبير الموظفين وملء الوظائف" اشارتين مرجعيتين الى قرارين يتعلقان أساسا بمسائل أخرى لها علاقة هي أيضاً بسياسات التعيين والتوظيف:
  - القرار ٣٦-١٣: وهو البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة وممارساتها التي تخص الملاحة الجوية على وجه التحديد. وقد استنسخ هذا القرار بكامله في الباب الثاني (الملاحة الجوية)، ومع ذلك وضعت اشارة مرجعية في قسم "تدبير الموظفين وملء الوظائف" الى المرفق (T) لأنه يخص موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي والمكاتب الاقليمية.
  - يتضمن قسم "تدبير الموظفين وملء الوظائف" أيضاً اشارة مرجعية الى القرار ١-٥١، المستنسخ بكامله في ذلك الباب الثامن نفسه، تحت عنوان "السياسة العامة للموظفين". وتتعلق الفقرة ٣ من منطوق ذلك القرار بإعارة الموظفين، وهي تهم بالتالي من يبحث في سياسات التعيين والتوظيف في الايكاو.
- ٦- يتضمن ذلك الباب الثامن أيضاً بعض الاشارات المرجعية، في القسم "الشؤون التنظيمية"، الى بعض القرارات التي تتعلق بالكفاءة والانتاجية في الايكاو. ولما كانت هذه القرارات تنطرق الى سياسات الايكاو العامة، فقد استنسخت في المكان المناسب وهو الباب الأول (المسائل الدستورية وأمور السياسة العامة). وقد أضيفت اشارات مرجعية اليها في الباب الثامن لأن في الامكان أن يبحث الشخص عن هذه المعلومات.
- ٧- تشرح مقدمة الوثيقة 9902 Doc الغرض من المرفقات الستة.
- ٨- قُدم المرفق (أ) اعتباراً من دورة الجمعية العمومية السادسة والثلاثين ويشير الى التحفظات التي أبدتها عدد من الوفود على القرارات التي اعتمدها الجمعية العمومية.
- ٩- تشكل المرفقات (ب) و(ج) و(د) أداة مفيدة للبحث عن "مصير" أي قرار لم يعد سارياً.

١٠- هناك ثلاث طرق لإعلان انتهاء سريان القرارات:

**الطريقة الأولى:** عند التحضير للدورة العادية للجمعية العمومية كل ثلاث سنوات، يجري اعداد ورقة عمل بعنوان "قرارات الجمعية العمومية التي لم تعد سارية". وتتضمن هذه الورقة جميع القرارات التي "لم تعد سارية" في السنوات الثلاث التي أعقبت آخر جمعية عمومية، وذلك لأن الاجراءات المطلوبة فيها قد أنجزت. ودأبت الجمعية العمومية منذ دورتها السادسة عشرة على اصدار قرار شامل واحد بخصوص هذه القرارات بعنوان "قرارات الجمعية العمومية التي لم تعد سارية". وهي ترد في الصفحات B-1 الى B-19 من المرفق (ب).

**الطريقة الثانية:** كثيرا ما تصدر الجمعية العمومية قرارات تحل محل قرارات سابقة عن نفس الموضوع، أو تجمع قرارات سابقة في قرار واحد. وتأخذ تلك القرارات صفة "لم تعد سارية" منذ اللحظة التي أصدرت فيها الجلسة العامة نصوصا أخرى حلت محلها. وهي ترد في الصفحات B-20 إلى B-37 من المرفق (ب).

وبذلك فإن أي قرار يتعامل مع موضوع مطروح على جدول أعمال الجمعية العمومية (مثل القرار "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة وأساليب العمل المتعلقة بالملاحة الجوية على وجه التحديد") ويحل محله قرار أحدث عن نفس الموضوع، يعامل بالطريقة الثانية. وأي قرار لم يعد ساريا ولم يحل محله قرار آخر عن نفس الموضوع، يعامل بالطريقة الأولى.

**الطريقة الثالثة:** إعلان أن القرار "لم يعد ساريا" من خلال إدماجه في قرار آخر. وفي هذا الصدد يعد المرفقان (ج) و(د) أداة مفيدة للعثور على القرارات التي لم تعد سارية لأنها جمعت في صلب قرارات أخرى. ويعالج المرفق (ج) هذه المسألة من منظور القرار الجديد التجميعي، في حين يعالج المرفق (د) هذه المسألة من منظور القرارات القديمة التي لم تعد سارية لأنها أدمجت في قرارات أخرى.

يدل المرفقان (هـ) و(و) على أماكن القرارات التي ما زالت سارية. ويعالج المرفق (هـ) هذه المسألة من منظور المواضيع التي عالجتها مختلف القرارات. وهذا المرفق (هـ) يساعد من يهتم بموضوع معين ولا يعرف ما هي القرارات التي صدرت بشأنه. أما المرفق (و) فهو فهرس مباشر للوثيقة، يدل على مكان كل قرار مازال ساريا.

## الفهرس

### الصفحة

I-1	..... الباب الأول — المسائل الدستورية وأمور السياسة العامة
I-1	..... اتفاقية الطيران المدني الدولي
I-14	..... عضوية الايكاو
I-15	..... المنظمة وهيئاتها
I-26	..... النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية
I-36	..... العلاقات مع الدول المتعاقدة
I-45	..... العلاقات مع المنظمات الدولية والهيئات الأخرى
I-52	..... السياسة العامة بشأن البرامج الخاصة
II-1	..... الباب الثاني — الملاحة الجوية
II-1	..... لجنة الملاحة الجوية وأجهزتها الفرعية والاجتماعات الفنية ومشاركة الدول المتعاقدة فيها
II-2	..... السكرتارية الفنية
II-2	..... السياسة الثابتة وأساليب تطبيقها في مجال الملاحة الجوية الملاحق والاجراءات لخدمات الملاحة
II-25	..... الجوية والأدلة
II-25	..... الخطط الإقليمية
II-26	..... تنفيذ الخطط الإقليمية
II-28	..... البرامج الخاصة
II-38	..... صلاحية الطائرات للطيران وتشغيل الطائرات
II-39	..... اجازة وتدريب العاملين
II-45	..... التحقيق في حوادث الطائرات
II-45	..... وحدات القياس
II-45	..... التسهيلات والخدمات الأرضية والعاملون الأرضيون
II-46	..... الاجراءات الفنية ضد أفعال التدخل غير المشروع
III-1	..... الباب الثالث — النقل الجوي
III-1	..... سياسات النقل الجوي المستمرة
IV-1	..... الباب الرابع — التمويل المشترك
V-1	..... الباب الخامس — المسائل القانونية
VI-1	..... الباب السادس — التعاون الفني
VII-1	..... الباب السابع — التدخل غير المشروع
VII-1	..... عام
VII-4	..... سياسة الإيكاو الثابتة بخصوص التدخل غير المشروع
VII-15	..... شؤون أخرى متعلقة بالتدخل غير المشروع

<b>VIII-1</b>	.....	<b>الباب الثامن — الشؤون التنظيمية والموظفون</b>
VIII-1	.....	الشؤون التنظيمية
VIII-1	.....	السياسة العامة للموظفين
VIII-3	.....	تدبير الموظفين وملء الوظائف
VIII-7	.....	التعيينات والترقيات
VIII-7	.....	مسائل متنوعة
<b>IX-1</b>	.....	<b>الباب التاسع — اللغات والخدمات الادارية</b>
IX-1	.....	اللغات
IX-5	.....	الخدمات الادارية
<b>X-1</b>	.....	<b>الباب العاشر — النظام المالي</b>
X-1	.....	النظم المالية
X-2	.....	أنصبة الاشتراكات
X-16	.....	الميزانيات
X-20	.....	صندوق رأس المال العامل
X-22	.....	الاشتراكات المتأخرة
X-26	.....	الحسابات ومراجعة الحسابات
X-29	.....	مسائل متنوعة
<b>A-1</b>	.....	<b>المرفق (أ)</b>
A-1	.....	التحفظات على القرارات التي اعتمدها الجمعية العمومية للايكو
<b>B-1</b>	.....	<b>المرفق (ب)</b>
B-1	.....	قرارات الجمعية العمومية التي لم تعد سارية
	.....	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
B-21	.....	٦-٢٤ و ٦-٢٦ و ٦-٢٧ و ٤-٢٩ و ٣-٣١ و ٤-٣٢ و ٦-٣٣ و ٤-٣٥ و ١٦-٣٦)
<b>C-1</b>	.....	<b>المرفق (ج)</b>
	.....	قائمة القرارات الناتجة عن ادماج بعض القرارات مع الاشارة إلى مصدرها
<b>D-1</b>	.....	<b>المرفق (د)</b>
	.....	قائمة القرارات التي تم ادماجها في قرارات جديدة مع الاشارة إلى القرارات الناتجة عن الادماج
<b>E-1</b>	.....	<b>المرفق (هـ)</b>
	.....	فهرس موضوعات القرارات السارية المفعول
<b>F-1</b>	.....	<b>المرفق (و)</b>
	.....	فهرس القرارات السارية المفعول



## الباب الأول — المسائل الدستورية وأمور الساسة العامة

### اتفاقية الطيران المدني الدولي

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

- لما كان السابع من ديسمبر ١٩٩٤ سيوافق الذكرى الخمسين للتوقيع على اتفاقية الطيران المدني الدولي في شيكاغو.
- ولما كانت ديباجة اتفاقية الطيران المدني الدولي تنص على أن "تطور الطيران المدني الدولي مستقبلا يمكن أن يساعد كثيرا على إيجاد وإبقاء الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبه..." كما تنص المادة ٤٤ من هذه الاتفاقية على أنه ينبغي أن يكون هدف الإيكاو هو "العمل على تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وعلى تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي من أجل تلبية احتياجات شعوب العالم إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصاد".
- ولما كانت منظمة الطيران المدني الدولي، التي أنشئت بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي، قد أوفت بنجاح منذ عام ١٩٤٤ بالأهداف والأغراض المذكورة أعلاه.
- ولما كان من المرغوب فيه الاعتراف تماما بالمساهمة الكبيرة التي يقدمها الطيران المدني للرفاهية الاجتماعية والاقتصادية لشعوب العالم.
- ولما كانت منظمة الطيران المدني الدولي تواصل العمل مع الدول ومن خلال منظماتها الإقليمية والدولية بما يكفل لنمو الطيران المدني أن يواصل الاسهام في السلام والتنمية الدوليين.
- فإن الجمعية العمومية:**
- ١- توافق على قيام المجلس بإعداد برنامج للنشاطات يتضمن مؤتمرا أو اجتماعا كبيرا يعقد بمقر الإيكاو يوم ٧ ديسمبر ١٩٩٤ مع اصدار ما يناسب ذلك من مطبوعات.
  - ٢- تحث الدول الأعضاء على إنشاء نقطة اتصال وطنية وعلى تنفيذ برامج أنشطة على المستوى الوطني، وممولة من موارد محلية، للاحتفال بهذه الذكرى على نحو ملائم.
  - ٣- تحث الدول الأعضاء على التعاون مع المكاتب الإقليمية للمنظمة في وضع برامج أنشطة يمكن إيجاد تمويل لها من داخل المنطقة.
  - ٤- تصرح للمجلس بالعمل مع الأمم المتحدة ووكالاتها للقيام بالأنشطة التي تسلط الضوء على دور الطيران المدني في أعمالها.
  - ٥- تعلن السابع من ديسمبر من كل عام، ابتداء من عام ١٩٩٤، يوما للطيران المدني الدولي، وتطلب من الأمين العام أن يبلغ الأمين العام للأمم المتحدة بذلك.

**القرار ٤-٣: السياسة والبرنامج فيما يتعلق بتعديل الاتفاقية**

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

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

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

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

**فإن الجمعية العمومية تقرر الآتي:**

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

**القرار ١-٣: مادة جديدة ٩٣ مكرر**

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

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

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

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

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

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

#### فإن الجمعية العمومية:

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

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

#### إن الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي:

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

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

وقد أحاطت 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، إجراء تعديل لاتفاقية الطيران المدني الدولي المبرمة في شيكاغو بتاريخ ١٩٤٤/١٢/٧.

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

استبدال البند الأخير من الاتفاقية بالنص التالي:

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

- ٢- **تحديد**، وفقا لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة، أن عدد الدول المتعاقدة التي سوف يصبح التعديل المقترح ساريا بعد تصديقها عليه هو أربعة وتسعون.
- ٣- **تقرر** أن يقوم الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بإعداد بروتوكول باللغات الانجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية، بحيث تكون كل منها متساوية في الحجية، متضمنا التعديل المقترح المذكور آنفا والعناصر التالية:
- (أ) يوقع على البروتوكول رئيس الجمعية العمومية وأمينها العام.
- (ب) يفتح باب التصديق على البروتوكول من جانب أية دولة تكون قد انضمت إلى اتفاقية الطيران المدني الدولي أو تكون قد صدقت عليها.
- (ج) تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي.
- (د) يسري مفعول البروتوكول بالنسبة للدول التي صدقت عليه في تاريخ إيداع وثيقة التصديق الرابعة والتسعين.
- (هـ) يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول المتعاقدة بتاريخ إيداع كل تصديق على البروتوكول.
- (و) يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول الأطراف في الاتفاقية المذكورة بتاريخ سريان مفعول البروتوكول.
- (ز) يسري مفعول البروتوكول بالنسبة لأية دولة متعاقدة تصدق عليه بعد التاريخ المذكور أعلاه عند إيداع وثيقة تصديقها عليه لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

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

**إن الجمعية العمومية:**

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

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

**إن الجمعية العمومية:**

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

ولما كان من المرغوب فيه جدا أن يسري مفعول التعديل المذكور في أقرب وقت ممكن.

تهيب بكل الدول المتعاقدة أن تصدق على تعديل البند الختامي من الاتفاقية في أقرب وقت ممكن.

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

**إن الجمعية العمومية:**

لما كانت قد قررت تعديل البند الختامي لاتفاقية شيكاغو بحيث يتضمن ذكر النص الرسمي للاتفاقية باللغة العربية.

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

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

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

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

**إن الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي:**

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

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

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

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

"حررت في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر/ كانون الأول ١٩٤٤ باللغة الانجليزية. ونصوص هذه الاتفاقية، التي أعدت باللغات الانجليزية والعربية والصينية والفرنسية والروسية والاسبانية، متساوية في الحجية. وتودع هذه النصوص لدى محفوظات حكومة الولايات المتحدة الأمريكية، وتسلم تلك الحكومة 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- **تحديد**، 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 بإعداد بروتوكول باللغات الانجليزية والعربية والصينية 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 صدقت على اتفاقية الطيران المدني الدولي أو تكون قد انضمت إليها.
- ج) تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي.
- د) يسري مفعول البروتوكول بالنسبة للدول التي صدقت عليه في تاريخ إيداع وثيقة التصديق الرابعة والعشرين بعد المائة.
- هـ) يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول المتعاقدة بتاريخ إيداع كل تصديق على البروتوكول.
- و) يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول الأطراف في الاتفاقية المذكورة بتاريخ سريان مفعول البروتوكول.
- ز) يسري مفعول البروتوكول بالنسبة لأية دولة متعاقدة تصدق عليه بعد التاريخ المذكور أعلاه عند إيداع وثيقة تصديقها عليه لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

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

**إن الجمعية العمومية:**

**لما كانت** قد قررت تعديل البند الختامي للاتفاقية بحيث يشمل على النص الرسمي للاتفاقية باللغة الصينية.  
**ولما كانت** ترى أنه من المرغوب فيه بدرجة عالية أن يسري مفعول التعديل المذكور أعلاه في أقرب وقت ممكن.

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

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

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

إن الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي

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

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

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

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

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

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

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

"المادة ٨٣ مكرر

نقل بعض المهام والواجبات

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

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

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

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



- ٣- تقرر أن يضع الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بروتوكولا باللغات الانجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية، بحيث تكون كلها متساوية في الحجية، 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 بإخطار جميع الدول المتعاقدة بتاريخ ايداع كل تصديق على البروتوكول.
- (و) يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول الأطراف في الاتفاقية المذكورة بتاريخ سريان مفعول البروتوكول.
- (ز) يسري مفعول البروتوكول بالنسبة لأية دولة متعاقدة تصدق عليه بعد التاريخ المذكور أعلاه، اعتباراً من تاريخ ايداع وثيقة تصديقها عليه لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

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

إن الجمعية العمومية:

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

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

إن الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي:

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

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

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

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

ولما كان من الضروري تأمين سلامة الأشخاص الذين على متن الطائرات المدنية وحماية أرواحهم 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.
- 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 ٧/١٢/١٩٤٤.

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

تدرج بعد المادة ٣ مادة جديدة ٣ مكرر:

#### "المادة ٣ مكرر

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

(ب) تسلم الدول المتعاقدة بأنه يحق لكل دولة، في ممارسة سيادتها، أن تلزم بالهبوط في مطار معين ما أي طائرة مدنية تطير فوق إقليمها بدون سند، أو إذا كانت ثمة أسباب معقولة يستنتج منها أن الطائرة يجري استعمالها لأي غرض لا يتفق مع أغراض هذه الاتفاقية، ويجوز للدولة أيضا أن تصدر لتلك الطائرة أي تعليمات أخرى لوضع حد لتلك الانتهاكات. ولهذا الغرض، يجوز للدول المتعاقدة أن تلجأ لأي وسائل ملائمة تتفق مع قواعد القانون الدولي ذات الصلة بذلك، بما في ذلك الأحكام ذات الصلة في هذه الاتفاقية، وبالتحديد الفقرة (أ) من هذه المادة. وتوافق كل دولة متعاقدة على أن تنشر نظمها السارية فيما يتعلق 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 إلزاميا لأي طائرة مدنية مسجلة في تلك الدولة أو يقوم باستثمارها مستثمر يكون مقر عمله الرئيسي أو إقامته الدائمة في تلك الدولة. وتجعل كل دولة متعاقدة كل انتهاك لتلك القوانين أو النظم المطبقة معاقبا عليه بعقوبات شديدة، وتعرض الحالة على سلطاتها المختصة وفقا لقوانينها أو نظمها.

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

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

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

- (أ) يوقع على البروتوكول رئيس الجمعية العمومية وأمينها العام.
- (ب) يكون باب التصديق على البروتوكول مفتوحا لكل دولة صدقت على اتفاقية الطيران المدني الدولي المذكورة أو انضمت إليها.
- (ج) تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي.
- (د) يصبح البروتوكول نافذا بالنسبة للدول التي صدقت عليه في التاريخ الذي تودع فيه وثيقة التصديق الثانية بعد المائة.
- (هـ) يقوم الأمين العام فوراً بإخطار كل الدول المتعاقدة بتاريخ إيداع كل تصديق على البروتوكول.
- (و) يقوم الأمين العام بإخطار كل الدول الأطراف في الاتفاقية المذكورة بالتاريخ الذي يصبح فيه البروتوكول ساريا.
- (ز) يسري مفعول البروتوكول بالنسبة لأية دولة متعاقدة تصدق عليه بعد التاريخ المذكور، عند إيداعها وثيقة تصديقها عليه لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

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

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

قد وافقت بالإجماع على تعديل لاتفاقية الطيران المدني الدولي بإدخال مادة جديدة هي المادة ٣ مكرر في صلب تلك الاتفاقية. تحث جميع الدول المتعاقدة على أن تصدق في أسرع وقت ممكن عمليا على البروتوكول الذي يضمن المادة ٣ مكرر في صلب اتفاقية الطيران المدني الدولي.

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

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

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

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

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

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

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

**فإن الجمعية العمومية:**

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

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

**إن الجمعية العمومية**

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

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

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

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

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

١- **تناشد** الدول المتعاقدة:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**فإن الجمعية العمومية تقرر أنه:**

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

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

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

#### مرفق

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

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

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

### عضوية الايكاو

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

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

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

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

#### "المادة ٩٣ مكرر

- (أ) بغض النظر عن أحكام المواد ٩١ و٩٢ و٩٣ السابقة.
- ١- كل دولة توصي الجمعية العامة للأمم المتحدة بإسقاط عضوية حكومتها من الوكالات الدولية التي أنشأتها الأمم المتحدة أو المرتبطة بها، تسقط عضويتها من تلقاء نفسها في منظمة الطيران المدني الدولي.
- ٢- كل دولة تقصي من عضوية الأمم المتحدة تفقد من تلقاء نفسها عضويتها في منظمة الطيران المدني الدولي ما لم ترفق الجمعية العامة للأمم المتحدة بقرارها الخاص بالإقصاء توصية تنص على خلاف ذلك.
- (ب) كل دولة تفقد عضويتها في منظمة الطيران المدني الدولي تطبيقا 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 أيضا، بناء على طلب الأخيرة، تمتعهم بحقوق وامتيازات عضوية هذه المنظمة."

**القرار ٩-١: بحث طلبات العضوية في منظمة الإيكاو**

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

ولما كان من المرغوب فيه الإسراع في بحث طلبات الانضمام.

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

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

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

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

لذلك، فإن الجمعية العمومية تقرر:

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

### المنظمة وهيئاتها

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

إن الجمعية العمومية:

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

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

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

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

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

- "في المادة ٥٠ (أ) من الاتفاقية، تحذف العبارة 'واحد وعشرين' ويحل محلها العبارة 'سبعة وعشرين'."
- ٢- **تحديد** عدد الدول المتعاقدة التي يلزم تصديقها على التعديل المقترح المذكور أعلاه لكي يصبح نافذا بستة وخمسين دولة، وذلك وفقا لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة.
- ٣- **تقرر** أن يقوم الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بإعداد بروتوكول باللغات الانجليزية والفرنسية والاسبانية، بحيث يكون كل منها متساويا في الحجية، متضمنا التعديل المقترح المذكور أعلاه ومتضمنا الأحكام الواردة أدناه:
- a. يوقع رئيس الجمعية العمومية وأمينها العام على البروتوكول.
- b. يفتح باب التصديق على البروتوكول من جانب أية دولة تكون قد صدقت على اتفاقية الطيران المدني الدولي المذكورة أو تكون قد انضمت إليها.
- c. تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي.
- d. يصبح البروتوكول نافذا بالنسبة للدول التي صدقت عليه في تاريخ إيداع وثيقة التصديق السادسة والخمسين.
- هـ) يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول المتعاقدة بتاريخ إيداع كل تصديق على البروتوكول.
- و) يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول الأطراف في الاتفاقية المذكورة أو الموقعة عليها بتاريخ دخول البروتوكول حيز النفاذ.
- e. يسري مفعول البروتوكول بالنسبة لأية دولة متعاقدة تصدق عليه بعد التاريخ المشار إليه أعلاه، عند إيداع وثيقة تصديقها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

القرار ١١٧-١: تعديل المادة ٥٠ (أ) من الاتفاقية بغرض زيادة أعضاء المجلس إلى ثلاثين عضوا

إن الجمعية العمومية:

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

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

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



- ٢- **تحديد** عدد الدول المتعاقدة التي يلزم تصديقها على التعديل المقترح المذكور أعلاه لكي يصبح نافذا بثمانين دولة، وذلك وفقا لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة.
- ٣- **تقرر** أن يقوم الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بإعداد بروتوكول باللغات الانجليزية والفرنسية والاسبانية، بحيث يكون كل منها متساويا في الحجية، متضمنا التعديل المقترح المذكور أعلاه ومتضمنا الأحكام الواردة أدناه:
- (أ) يوقع رئيس الجمعية العمومية وأمينها العام على البروتوكول.
- (ب) يفتح باب التصديق على البروتوكول من جانب أية دولة تكون قد صدقت على اتفاقية الطيران المدني الدولي المذكورة أو تكون قد انضمت إليها.
- (ج) تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي.
- (د) يصبح البروتوكول نافذا بالنسبة للدول التي صدقت عليه، في تاريخ إيداع وثيقة التصديق الثمانين.
- (هـ) يقوم الأمين العام فورا بإخطار جميع الدول المتعاقدة بتاريخ إيداع كل تصديق على البروتوكول.
- (و) يقوم الأمين العام فورا بإخطار جميع الدول الأطراف في الاتفاقية المذكورة بتاريخ دخول البروتوكول حيز النفاذ.
- (ز) يسري مفعول البروتوكول بالنسبة لأية دولة متعاقدة تصدق عليه بعد التاريخ المشار إليه أعلاه، عند إيداع وثيقة تصديقها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

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

إن الجمعية العمومية:

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

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

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

- ٢- **تحدد** عدد الدول المتعاقدة التي يلزم تصديقها على التعديل المقترح المذكور أعلاه لكي يصبح نافذا بست وثمانين دولة، وذلك وفقا لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة.
- ٣- **تقرر** أن يقوم الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بإعداد بروتوكول باللغات الانجليزية والفرنسية والاسبانية، بحيث يكون كل منها متساويا في الحجية، متضمنا التعديل المقترح المذكور أعلاه ومتضمنا الأحكام الواردة أدناه:
- (أ) 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 إيداع الوثيقة السادسة والثمانين.
- (هـ) يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول المتعاقدة بتاريخ إيداع كل تصديق على البروتوكول.
- (و) يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول الأطراف في الاتفاقية المذكورة بتاريخ دخول البروتوكول حيز النفاذ.
- (ز) يسري مفعول البروتوكول بالنسبة لأية دولة متعاقدة تصدق عليه بعد التاريخ المشار إليه أعلاه، عند إيداع وثيقة تصديقها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

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

**إن الجمعية العمومية:**

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

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

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

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

- ٣- **تقرر أن يقوم الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بإعداد بروتوكول باللغات الانجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية، بحيث يكون كل منها متساويا في الحجية، متضمنا التعديل المقترح المذكور أعلاه ومتضمنا الأحكام الواردة أدناه:**
- (أ) **يوقع رئيس الجمعية العمومية وأمينها العام على البروتوكول.**
- (ب) **يفتح باب التصديق على البروتوكول من جانب أي دولة تكون قد صدقت على اتفاقية الطيران المدني الدولي المذكورة أو تكون قد انضمت إليها.**
- (ج) **تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي.**
- (د) **يصبح البروتوكول نافذا بالنسبة للدول التي صدقت عليه في تاريخ إيداع وثيقة التصديق الثامنة بعد المائة.**
- (هـ) **يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول المتعاقدة بتاريخ إيداع كل تصديق على البروتوكول.**
- (و) **يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول الأطراف في الاتفاقية المذكورة بتاريخ دخول البروتوكول حيز النفاذ.**
- (ز) **يسري مفعول البروتوكول بالنسبة لأية دولة متعاقدة تصدق عليه بعد التاريخ المشار إليه أعلاه، بعد إيداع وثيقة تصديقها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.**

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

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

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

**فإن الجمعية العمومية:**

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

**القرار ٤-١: التزامات الدول الأعضاء بالمجلس**

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

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

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

**فإن الجمعية العمومية تقرر الآتي:**

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

٢- أن يكلف المجلس بتقديم تقرير إلى كل دورة من دورات الجمعية العمومية عن حالة عدم تمكن أي عضو في المجلس من القيام، منذ الدورة السابقة، بمسؤولياته المحددة في الفقرة أعلاه.

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

**إن الجمعية العمومية:**

وقد اجتمعت في دورتها الثامنة عشرة في فيينا.

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

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

ولما كان من الضروري، 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 ٥٦ من الاتفاقية تحل عبارة 'خمسة عشر عضوا' محل 'اثني عشر عضوا'."

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

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

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

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

\* أصبحت الآن المادة ٥٥.

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

#### القرار 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 مهنياً فحسب، بل يجب أيضاً أن يكرسوا 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 إجراءات ملائمة يضعها المجلس.

ولما كانت الجمعية العمومية قد استعرضت القرارات ٢-٨ (جزءاً من نص الفقرة ٣ والفقرة ٤) و٤-٤ و١٠-٩، وقررت، عملاً بأحكام القرار ١٥-٢، ضرورة توحيدها ثم إلغائها.

#### فإن الجمعية العمومية:

- ١- تقرر تكليف المجلس بأن يسعى، في كل مرة يباشر فيها تعيين أعضاء جدد في لجنة الملاحة الجوية، للحصول من جميع الدول المتعاقدة على ترشيحات يمكن من بينها اختيار الخمسة عشر عضواً في اللجنة.
- ٢- تحث 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

إن الجمعية العمومية:

إن تلاحظ أن الدول المتعاقدة ترغب عموماً في زيادة عدد أعضاء لجنة الملاحة الجوية. وإن تعتبر أنه من الملائم زيادة عدد أعضاء تلك الهيئة من ١٥ عضواً إلى ١٩ عضواً. وإن تعتبر أنه من الضروري، تحقيقاً للغرض المذكور أعلاه، إجراء تعديل لاتفاقية الطيران المدني الدولي المبرمة في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر ١٩٤٤.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## القرار ٧-٥: الدستور المنقح للجنة القانونية

## تقرر الجمعية العمومية:

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

## دستور اللجنة القانونية

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

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

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

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

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

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

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

- ١- في المادة ٤٨ (أ)، تحل عبارة "مرة على الأقل كل ثلاث سنوات" محل كلمة "سنويا"
- ٢- في المادة ٤٩ (هـ)، تحل عبارة "ميزانيات سنوية" محل "ميزانية سنوية".
- ٣- وفي المادة ٦١، يحل التعبير "ميزانيات سنوية" و"التصويت على الميزانيات" محل "ميزانية سنوية" و"التصويت 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 بإعداد بروتوكول باللغات الانجليزية والفرنسية والاسبانية، بحيث يكون كل منها متساويا في الحجية، متضمنا التعديل المقترح المذكور أعلاه.
- ٢- يوقع رئيس الجمعية العمومية وأمينها العام على البروتوكول.
- ٣- يفتح باب التصديق على البروتوكول من جانب أية دولة تكون قد صدقت على اتفاقية الطيران المدني الدولي المذكورة أو تكون قد انضمت إليها.
- ٤- أن ترسل نسخ معتمدة من البروتوكول لجميع الدول الأطراف في الاتفاقية المذكورة أو الموقعة عليها.
- ٥- تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي.
- ٦- يصبح البروتوكول نافذا بالنسبة للدول التي صدقت عليه، في تاريخ إيداع وثيقة التصديق الثانية والأربعين.
- ٧- يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول المتعاقدة بتاريخ إيداع كل تصديق على البروتوكول.



- ٨- يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول الأطراف في الاتفاقية المذكورة بتاريخ دخول البروتوكول حيز النفاذ.
- ٩- يسري مفعول البروتوكول بالنسبة لأية دولة متعاقدة تصدق عليه بعد التاريخ المشار إليه أعلاه، عند إيداع وثيقة تصديقها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.
- توصي بأن تتخذ كل الدول المتعاقدة خطوات عاجلة للتصديق على التعديلات المذكورة آنفاً.

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

**إن الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي:**

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

وإنه أحاطت 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.

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

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

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

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

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

قررت أن يقوم الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بإعداد بروتوكول باللغات الانجليزية والفرنسية والإسبانية، 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 بإعداد هذا البروتوكول.

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

تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

يصحح البروتوكول نافذاً بالنسبة للدول التي صدقت عليه في تاريخ إيداع وثيقة التصديق السادسة والستين.

يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول المتعاقدة بتاريخ إيداع كل تصديق على البروتوكول.  
 يقوم الأمين العام فوراً بإخطار الدول الأطراف في الاتفاقية المذكورة أو الموقعة عليها بتاريخ دخول البروتوكول حيز النفاذ.  
 بالنسبة لأية دولة متعاقدة تصدق على البروتوكول بعد التاريخ المشار إليه أعلاه، يدخل البروتوكول حيز النفاذ بعد إيداع وثيقة تصديقها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.  
 إثباتات لما تقدم، يوقع رئيس وأمين عام الدورة الرابعة عشرة للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي على هذا البروتوكول، بناءً على السلطة المخولة لهما من الجمعية العمومية.  
 حرر في روما في اليوم الخامس عشر من سبتمبر ١٩٦٢ في وثيقة واحدة باللغات الإنجليزية والفرنسية والإسبانية، وحجبتها الرسمية جميعاً واحدة. ويظل هذا البروتوكول مودعاً في محفوظات منظمة الطيران المدني الدولي، ويقوم الأمين العام للمنظمة بإرسال نسخ معتمدة منه إلى جميع الدول الأطراف أو الدول الموقعة على اتفاقية الطيران المدني الدولي المذكورة آنفاً.

### النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية

— القرارات ١٢-٦ و ١٢-٤ و ١٤-١

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

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

المقرر ٢٢: النص الروسي للنظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية

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

المقرر ٢٥: النص العربي للنظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية

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

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

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

**فإن الجمعية العمومية** تقرر اعتبار وتيرة انعقاد الدورات العادية للجمعية العمومية مرة كل ثلاث سنوات على أنها العرف المعتاد للمنظمة، مع جواز انعقاد دورات عادية بينية بقرار من الجمعية العمومية أو المجلس. وعلى المجلس أن يبحث بعناية مقترحات الدول المتعاقدة أو دعواتها بعقد الدورات العادية الدورية للجمعية العمومية خارج مقر المنظمة، 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: إمكانية إنشاء نظام للتناوب بالنسبة لأماكن انعقاد الدورات العادية للجمعية العمومية في مختلف مناطق الأيكاو**

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

**القرار ٢٣-١: تخويل المجلس سلطة العمل كهيئة تحكيمية**

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

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

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

**لذلك، فإن الجمعية العمومية الأولى تقرر الآتي:**

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

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

**تقرر الجمعية العمومية، في دورتها الخامسة:**

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

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

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

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

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

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

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

لذلك، توافق الجمعية العمومية على التعديل المقترح الآتي للاتفاقية المذكورة: في نهاية المادة ٤٥ من الاتفاقية توضع فاصلة مكان النقطة، ويضاف الآتي: "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 بائتين وأربعين عدد الدول المتعاقدة التي يلزم تصديقها على التعديل المقترح المذكور أعلاه لكي يصبح نافذاً.

**تقرر:**

١- أن يقوم الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بإعداد بروتوكول باللغات الإنجليزية والفرنسية والإسبانية، 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 نافذا بالنسبة للدول التي صدقت عليه في تاريخ إيداع وثيقة التصديق الثانية والأربعين.
- ٧- يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول المتعاقدة بتاريخ إيداع كل تصديق على البروتوكول.
- ٨- يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول الأطراف في الاتفاقية المذكورة أو الموقعة عليها بتاريخ دخول البروتوكول حيز النفاذ.
- ٩- بالنسبة لأية دولة متعاقدة تصدق على البروتوكول بعد التاريخ المشار إليه أعلاه، يدخل البروتوكول حيز النفاذ عند إيداع وثيقة تصديقها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.
- توصي بأن تتخذ جميع الدول المتعاقدة إجراءات عاجلة للتصديق على التعديل المذكور آنفاً.

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

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

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

فإن الجمعية العمومية تقر:

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

#### القرار ٣١-٢: تحسين إنتاجية منظمة الطيران المدني الدولي

لما كانت منظمة الطيران المدني الدولي قد اضطلعت بفاعلية وكفاءة، ولفترة تربو على خمسين عاماً، 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 تجابه 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.

#### فإن الجمعية العمومية:

- ١- تعرب عن تقديرها للمجلس ولأمين العام على التقدم المحرز في وضع خطة عمل استراتيجية للمنظمة.
- ٢- تؤيد ما قرره المجلس بشأن مواصلة تطوير خطة العمل الاستراتيجية وإنشاء آلية للإشراف تشمل إجراء استعراض سنوي للتقدم المحرز.

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

- أ) تكثيف الجهود الرامية إلى تطوير خطة العمل الاستراتيجية على أساس مستمر، مع القيام بعملية تخطيط منتظمة ترفع مستوى الفاعلية والوضوح والمساءلة، وتساعد على تطوير الميزانية البرنامجية.
- ب) العمل على عرض خطة العمل الاستراتيجية على الدول المتعاقدة، وتقديم هذه الخطة بالصورة التي صارت عليها، مشفوعة بتقرير مرحلي يوضح التقدم المحرز في تنفيذها خلال فترة السنوات الثلاث المعنية، إلى كل دورة عادية تعقدها الجمعية العمومية.

٤- تكلف المجلس بما يلي:

- أ) ترشيد أساليب وإجراءات عمل الجمعية العمومية بما يحقق مزيداً من الوضوح والفاعلية ويقصر مدة انعقاد دورات الجمعية العمومية، وذلك اعتباراً من الدورة العادية المقبلة.
- ب) القيام بدراسة متعمقة لعمليات صنع القرار، ولأساليب وإجراءات عمل المجلس وهيئاته المساعدة، سعياً إلى تحقيق الترشيح وتفويض السلطة وتحسين كفاءة المنظمة.
- ج) كفالة فاعلية الجهاز الإشرافي الذي يقدم تقارير مستقلة إلى المجلس، بما يضمن فاعلية البرامج ووضوحها والمساءلة عنها.

٥- تدعو الأمين العام، في حدود اختصاصه، إلى أن يواصل اتخاذ مبادرات من أجل تحسين إنتاجية المنظمة وكفاءتها من خلال تنفيذ إصلاحات في الأساليب الإجرائية والتنظيمية والإدارية، وأن يقدم تقارير في هذا الشأن إلى المجلس.

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

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

## المرفق

## قائمة اعتبارات لتحسين انتاجية المنظمة

عملية التخطيط المنتظمة (الفقرة ١٣) من منطوق القرار)

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

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

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

**ملاحظة**— إذا اقتضى الأمر إدخال تعديلات على النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية Doc 7600، فإنه ينبغي إخطار الدول 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 الإشرافي (الفقرة ٤ ج) من منطوق القرار)

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

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

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

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

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



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

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

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

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

#### فإن الجمعية العمومية:

- ١- تعرب عن تقديرها للمجلس والأمين العام على التقدم المحرز في تنفيذ القرار ٣١-٢ عن تحسين إنتاجية المنظمة.
- ٢- تؤيد القرارات التي اتخذها المجلس بالفعل في هذا الصدد.
- ٣- تكلف المجلس والأمين العام، كلا في مجال اختصاصه وفي حدود الميزانية التي اعتمدها الجمعية العمومية، بما يلي دون أن يتسبب ذلك في إضعاف المنظمة أو يكون له آثار سلبية على أدائها لمهامها:
  - أ) مواصلة العمل الذي يضمن فاعلية الإيكاف 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 الإدارية بأعماله على النحو المنشود، أي لتحسين إدارة البرامج والشفافية والمساءلة.
  - د) فحص برامج الإيكاف بصورة انتقادية لتحديد أولوياتها ومدى مواكبتها للعصر، وإلغاء أو تقليص أنشطة البرامج التي لم تعد لها أولوية في أعمال الإيكاف، أو التي يمكن أن تؤديها منظمات أخرى، أو التي يمكن أدائها بالتعاقد الخارجي.
  - هـ) ترشيد فرق الخبراء وتوحيد أعمالها حيثما كان ذلك ممكناً.
  - و) تركيز جهود هذه الفرق على ما يلي:
    - ١) تحسين عملية إعداد واعتماد القواعد والتوصيات مع إيلاء الاعتبار الخاص للمتطلبات العالمية والوظيفية والتشغيلية.
    - ٢) القيام على أساس منتظم بتقييم نتائج برامج التعاون الفني حتى يمكن تحديد أثرها على تحسين تنفيذ القواعد والتوصيات.

#### ٤- تكلف المجلس بما يلي:

- أ) أن يواصل تبسيط عمل الجمعية العمومية بالتركيز على تقديم الإرشاد بصدد السياسات وتطوير برامج العمل وتجنب التكرار في جدول أعمالها.
- ب) أن يركز في برنامج عمله بدرجة أكبر، وبموجب المادتين ٥٤ و ٥٥ من اتفاقية شيكاغو على القرارات الخاصة بسياسات الإيكاف، وذلك في المجالات الهامة مثل تنفيذ قرارات الجمعية العمومية، والإدارة المالية، واعتماد إصدار القواعد والتوصيات، وتقديم التقارير عن المخالفات إلى الجمعية العمومية، والتحضير للمؤتمرات الدبلوماسية التي تعقد في إطار الإيكاف.

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

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

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

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

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

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

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

٦- تدعو الأمين العام إلى ما يلي:

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

ب) أن يعزز أداء المكاتب الإقليمية.

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

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

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

لما كان الوضع الراهن الناجم عن أحداث ١١ سبتمبر ٢٠٠١ يفرض على الإيكاو الحاجة إلى التصدي بسرعة وبدون إبطاء للتهديدات والضغوط الجديدة، لتضمن أنها تسهم بفاعلية في سلامة وأمن وكفاءة الرحلات الجوية في جميع أنحاء العالم. وبما أنه لدى الإيكاو هيئات خبراء تتعامل باستمرار مع مسائل السلامة والأمن وتقدم المشورة إلى المجلس وتعمل معه عن كثب.

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

وبما أن مجلس المنظمة جهاز سياسي ذو مشروعية دولية معترف بها لمعالجة مسائل الطيران المدني الدولي. وبما أنه بوسع الدول المتعاقدة أن تمارس سيادتها في ضوء سلطة المجلس ومن خلال آلية تتيح لها المطالبة بمراجعة أي قاعدة قياسية أو توصية جديدة.

### فإن الجمعية العمومية:

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

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

إن الجمعية العمومية، إذ ينير 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 الإعداد لاجتماعات المنظمة وفي تصريف أعمال تلك الاجتماعات، على سبيل المثال، من خلال إعداد وثائق أكثر إقناعاً وإيجازاً، وتقييد جدول الأعمال فضلاً عن إجراء أي تخفيضات معقولة في عدد الاجتماعات.

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

### القرار ٣١-١: الشعار الرسمي والختم الرسمي للإيكاو

إن الجمعية العمومية:

وقد نظرت في اقتراح المجلس بشأن شعار وختم الإيكاو.

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

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

الختم الرسمي



الشعار الرسمي



## العلاقات مع الدول المتعاقدة

### القرار ١-١٤: تحسين الاتصال مع الدول المتعاقدة

لما كان من الضروري تحسين الاتصال بين المنظمة والدول المتعاقدة من أجل تحقيق أهداف المنظمة. ولما كان المجلس المؤقت قد استرعى انتباه الجمعية العمومية الأولى للمنظمة إلى بعض الخطوات التي يمكن أن تتخذ لتحسين التسهيلات القائمة للاتصال. ولما كانت هذه التحسينات لا يمكن أن تتحقق إلا بتعاون جميع الدول المتعاقدة، بحيث يتخذ كل منها إجراءات ملائمة داخل إقليمها.

لذلك، فإن الجمعية العمومية الأولى توصي بالآتي:

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

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

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

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

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

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

٤- تطلب من الأمين العام:

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

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

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

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

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

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

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

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

ولما كانت الدورة الثانية للجمعية العامة للأمم المتحدة قد أوصت الدول الأعضاء بالأمم المتحدة، إلى حين قبولها الرسمي للاتفاقية العامة بشأن مزايا وحصانات الوكالات المتخصصة، بما فيها الملاحق التي تخص كل وكالة، بأن تمنح فوراً وإلى

أقصى حد ممكن، المزايا والحصانات المنصوص عليها في الاتفاقية العامة المذكورة وفي ملحقها، إلى الوكالات المتخصصة وإلى الأشخاص الذين يحق لهم التمتع بها بحكم صلتهم بتلك الوكالات "على أساس الفهم بأنه للوكالات المتخصصة أن تتخذ كل الإجراءات الموازية الضرورية بخصوص أعضائها الذين هم غير أعضاء في الأمم المتحدة".

#### فإن الجمعية العمومية:

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

#### القرار ٢٦-٣: اتفاقية المزايا والحصانات للوكالات المتخصصة

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

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

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

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

#### فإن الجمعية العمومية:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أنه ينبغي للإيكاو أن تقرر رسمياً باتفاقية فيينا لقانون المعاهدات بين الدول والمنظمات الدولية أو فيما بين المنظمات الدولية (عام ١٩٨٦).

٢- ترخص لرئيس المجلس بأن يوقع على وثيقة إقرار رسمي للاتفاقية يتم إيداعها بالنيابة عن الإيكاو.

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

#### القرار ١-١٥: سياسة الإعلام في الإيكاو

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

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

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

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

لذلك، فإن الجمعية العمومية تقرر الآتي:

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

- (ب) أن تشارك المكاتب الإقليمية في برنامج الإعلام بالقدر الذي لا يؤثر على أداء واجباتها الأساسية المرتبطة بشؤون الملاحة الجوية، ولا يؤدي إلى زيادة في أعداد موظفيها.
- (ج) أن تستغل إلى الحد الأقصى، في تنفيذ الفقرتين (أ) و (ب)، خدمات الموظفين المسؤولين في مختلف الدول المتعاقدة عن أمور الإعلام بمجال الطيران المدني.

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

**إن الجمعية العمومية:**

- وقد نظرت في البند الخاص بالطائرة المدنية الليبية التي أسقطتها مقاتلات اسرائيلية في ٢١ فبراير ١٩٧٣ فوق أراضي سيناء المصرية المحتلة.
- وإذ تدبّر العمل الاسرائيلي الذي نتج عنه مصرع ١٠٦ من الأرواح البريئة.
- واقتراعا منها بأن هذا العمل يؤثر في سلامة الطيران المدني الدولي ويعرضها للخطر، وتأكيدا منها بالتالي على ضرورة القيام على نحو عاجل بإجراء تحقيق فوري في العمل المذكور.
- ١- تكلف المجلس بإعطاء تعليمات إلى الأمين العام للقيام بتحقيق بهدف تقصي الحقائق وتقديم تقرير إلى المجلس في أقرب وقت ممكن.
- ٢- تناشد جميع الأطراف المعنية أن تبدي تعاونها كاملا في هذا التحقيق.

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

**إن الجمعية العمومية:**

- وقد نظرت في البند الخاص بقيام طائرات عسكرية اسرائيلية في ١٠ أغسطس ١٩٧٣ بتحويل مسار طائرة مدنية لبنانية مؤجرة للخطوط الجوية العراقية، وبالاستيلاء عليها بالقوة.
- وإذ تعتبر أن إسرائيل قد انتهكت، بهذا العمل، الفضاء الجوي اللبناني، وعرضت الحركة الجوية في مطار بيروت المدني للخطر، وارتكبت فعلا جسيما من أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي.
- وإذ تأخذ علما بأن مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة قد أدان إسرائيل، بقراره رقم ٣٣٧ (١٩٧٣) الذي اعتمده في ١٥ أغسطس ١٩٧٣، لانتهاكها سيادة لبنان ولتحويل مسار طائرة مدنية لبنانية والاستيلاء عليها بالقوة، ودعا منظمة الإيكاو إلى أن تأخذ في الحسبان القرار المذكور أعلاه عند النظر في التدابير الملائمة لحماية الطيران المدني الدولي.
- وإذ تأخذ علما بأن مجلس الإيكاو قد أدان إسرائيل في ٢٠ أغسطس ١٩٧٣ بسبب فعلها هذا.
- وإذ تذكر بأن مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة قد أدان إسرائيل في قراره رقم ٢٦٢ في ١٩٦٨ بسبب فعلها المدبر ضد مطار بيروت المدني الذي نتج عنه تدمير ١٣ طائرة تجارية ومدنية، وإذ تذكر بأن الجمعية العمومية للإيكاو قد أدانت في



قرارها ١٩-١٠ العمل الاسرائيلي الذي نتج عنه مصرع ١٠٨ من الأرواح البريئة، وأن المجلس بقراره المؤرخ في ٤ يونيو ١٩٧٣ قد أدان العمل الاسرائيلي بشدة وحث إسرائيل على الامتنثال لأهداف اتفاقية شيكاغو وأغراضها.

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

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

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

#### القرار ٢٤-٥: الدورة الاستثنائية للمجلس

##### إن الجمعية العمومية:

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

**تؤيد** القرارات والمقررات التي اتخذت في تلك الدورة\*.

**وتهيب** بجميع الدول الأعضاء أن تتعاون على نحو كامل لتنفيذها.

#### القرار ٢١-٧: مطار القدس

##### إن الجمعية العمومية:

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

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

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

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

**القرار ٢٣-٥: مطار القدس**

بما أن إسرائيل قد أقرت قانونا يقضي بتغيير وضع القدس وطابعها الجغرافي والسكاني والتاريخي. **وإذ تضع في اعتبارها أن مطار القدس هو جزء لا يتجزأ من مدينة القدس ويقع في الأراضي العربية المحتلة.**

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

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

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

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

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

**وبما أن إسرائيل مستمرة في نقضها وتحديها لقرارات الإيكاو.**

**فإن الجمعية العمومية:**

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

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

**إن الجمعية العمومية:**

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

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

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

- ١- **تدين** التخريب الإجرامي المرتكب ضد طائرة كويتية 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 متفكة وجسامة الجريمة وتمثل رادعا في المستقبل.
- ٣- **تعرب** عن تعاطفها العميق وتعازيها لأسر ضحايا هذه الكارثة المفجعة ولأسر ضحايا كل الكوارث الأخرى التي تسببت فيها أفعال إجرامية ضد الطيران المدني.

#### القرار ٢٨-٧: آثار الغزو العراقي للكويت على الطيران

##### إن الجمعية العمومية:

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

**وإن توضع في اعتبارها** أحكام ومبادئ اتفاقية الطيران المدني الدولي ومبادئها.

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

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

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

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

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

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

- ٣- **تعلن** أن تسجيل طائرات الخطوط الجوية الكويتية من جانب واحد كطائرات عراقية هو أمر لاغ وباطل، وتطلب من الحكومة العراقية أن تعيد الطائرات الكويتية إلى حكومة الكويت الشرعية.
- ٤- **تطلب** إلى جميع الدول التي توجد في إقليمها أي من هذه الطائرات أن تسلمها إلى حكومة الكويت الشرعية.
- ٥- **تطلب** إلى جميع الدول ألا تزود العراق أو شركاتها أو رعاياها، سواء بشكل مباشر أو غير مباشر، بأي قطع غيار أو معدات أو إمدادات أو خدمات من شأنها أن تمكن العراق من استعمال هذه الطائرات.
- ٦- **تطلب** إلى المجلس أن يتابع هذا الأمر مع الدول المتعاقدة، وذلك بالنسبة للخطوات المتخذة لتنفيذ هذا القرار، حتى يمكن الإبقاء على هذا الأمر قيد النظر بصفة مستمرة.

**القرار ٣٢-٦: سلامة الملاحة**

**بالنظر** إلى أن دولة متعاقدة معينة أطلقت في ١٩٩٨/٨/٣١ جسماً مدفوعاً بمقذوفات وأن جزءاً من هذا الجسم سقط في مياه المحيط الهادئ قبالة ساحل سانريكو في شمال شرق اليابان.

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

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

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

**فإن الجمعية العمومية:**

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

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

**إن الجمعية العمومية،**

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

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

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

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

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

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

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

القرار ٣٦-٢٠: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع

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

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

### العلاقات مع المنظمات الدولية والهيئات الأخرى

القرار ١٠-١: العلاقات مع المنظمات الدولية العامة

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

**لذلك فإن هذه الجمعية العمومية:**

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

**القرار ١-١١: العلاقات مع المنظمات الدولية الخاصة**

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

**لذلك فإن الجمعية العمومية:****ألف - تقرّر:**

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

(أ) تبادل المعلومات والوثائق.

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

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

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

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** إلى المجلس أن يرفع تقريرا إلى الدورة التالية للجمعية العمومية عن طبيعة ونطاق كل من الترتيبات المعقودة بموجب هذا القرار.

#### القرار ٢-١: اعتماد الاتفاق مع الأمم المتحدة

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

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

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

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

#### القرار ٢-٢: العلاقات مع الأمم المتحدة

إن الجمعية العمومية:

وقد نظرت في توصيات الجمعية العامة للأمم المتحدة الواردة في قراراتها ١٢٥(٢) و ١٦٥(٢)، وفي توصيات المجلس الاقتصادي والاجتماعي الواردة في القرارات التي اعتمدها في ١٠ مارس ١٩٤٨.

وقد نظرت في البيان الخاص بعلاقات المنظمة مع الأمم المتحدة والمتضمنة في تقرير المجلس (A2-P/5) وفي الوثيقة المقدمة إلى الدورة الثانية للجمعية العمومية عن هذا الموضوع (A2-AD/1).

**فإن الجمعية العمومية:**

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

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

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

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

**فإن الجمعية العمومية:**

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

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

**إن الجمعية العمومية:**

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



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

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

**وإن 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 للإيكافو بشأن الترتيبات الخاصة الأكثر ملاءمة التي يمكن اتخاذها للعمل عند حدوث طارئ ما.

**فإن الجمعية العمومية تعلن:**

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

#### القرار ١٦-٩: الذكرى العاشرة لإنشاء الأمم المتحدة

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

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

#### القرار ٢٧-١٧: العلاقة بين الإيكافو وهيئات الطيران المدني الإقليمية

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

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

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

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

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

#### فإن الجمعية العمومية:

#### ١- تقرر الآتي:

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

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

#### ٢- تكلف المجلس بما يلي:

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

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

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

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

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

القرار ٢٢-٧: لائحة وحدة التفتيش المشتركة

#### إن الجمعية العمومية:

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

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

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

تقرر:

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

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

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

#### القرار ٢١-١٢: لجنة الخدمة المدنية الدولية

إن الجمعية العمومية:

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

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

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

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

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

#### القرار ٣٦-٢٢: البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة

#### القرار ٣٦-٢٠، 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 ٣٦-٢٥: دعم سياسة الإيكاو بشأن طيف الترددات اللاسلكية**

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

**ان الجمعية العمومية:**

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

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

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

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

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

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

تكلف المجلس باتخاذ الخطوات الضرورية من أجل تنفيذ هذا القرار.

### السياسة العامة بشأن البرامج الخاصة

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### فإن الجمعية العمومية:

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

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

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

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

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

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

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

**القرار ٣٦-٢٢: البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة  
في مجال حماية البيئة**

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

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

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

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

**فإن الجمعية العمومية:**

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

المرفق (أ) — لمحة عامة

المرفق (ب) — وضع القواعد والتوصيات والإجراءات والمواد الإرشادية بشأن نوعية البيئة

المرفق (ج) — السياسات والبرامج المبنية على "النهج المتوازن" للسيطرة على ضوضاء الطائرات

المرفق (د) — سحب الطائرات النفاثة دون الصوتية التي تتجاوز ضوضاؤها المستويات المنصوص عليها في المجلد الأول من الملحق السادس عشر

المرفق (هـ) — فرض القيود التشغيلية المحلية للحد من الضوضاء في المطارات

المرفق (و) — تخطيط وإدارة استخدام الأراضي

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

المرفق (ح) — أثر الطيران على نوعية الهواء المحلي

المرفق (ط) — أثر الطيران على المناخ العالمي — الفهم العلمي

المرفق (ي) — أثر الطيران على المناخ العالمي — التعاون من الأمم المتحدة والهيئات الأخرى

المرفق (ك) — برنامج عمل الإيكاو بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ

المرفق (ل) — التدابير القائمة على آليات السوق، بما فيها الاتجار بالانبعاثات

٢- **تطلب** إلى المجلس أن يعرض على نظر كل دورة عادية تعدها الجمعية العمومية بيانا موحدًا بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة لكي تستعرضه.

٣- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٥-٥.

## المرفق (أ)

### لمحة عامة

لما كانت ديباجة اتفاقية الطيران المدني الدولي تنص على أن "تطور الطيران المدني الدولي مستقبلاً يمكن أن يساعد كثيراً على إيجاد وإبقاء الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبه...."، وأن المادة (الرابعة والأربعين) من تلك الاتفاقية تنص على أنه ينبغي للمنظمة "العمل على تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وعلى تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي من أجل... تلبية احتياجات شعوب العالم إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصاد".

ولما كان من الممكن تقليل العديد من الآثار الضارة للطيران المدني على البيئة بتطبيق تدابير شاملة تتضمن التحسينات التكنولوجية وإدارة الحركة الجوية والإجراءات التشغيلية الأكثر كفاءة، والاستخدام الملائم لآليات تخطيط المطارات، وتخطيط وإدارة واستخدام الأراضي، والتدابير القائمة على آليات السوق.

ولما كانت جميع الدول المتعاقدة لدى الإيكاو قد وافقت على الاستمرار في متابعة جميع مسائل الطيران المتعلقة بالبيئة والحفاظ كذلك على المبادرة في وضع إرشادات سياسية بشأن هذه المسائل وعدم ترك مثل هذه المبادرات لمنظمات أخرى.

ولما كانت منظمات دولية أخرى تؤكد على أهمية السياسات البيئية التي تؤثر على النقل الجوي.

ولما كان النمو المستدام للطيران مهما للنمو والتنمية الاقتصاديين والتجارة والتبادل الثقافي والتفاهم بين الشعوب والأمم في المستقبل، لذلك يجب اتخاذ إجراءات بسرعة لضمان توافقه مع نوعية البيئة وتطوره بطرق تخفف من الآثار الضارة.

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

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

١- تعلن أن الإيكاو، بصفتها وكالة الأمم المتحدة الرائدة في المسائل المتعلقة بالطيران المدني الدولي، تعي الآثار الضارة بالبيئة والتي قد تكون متعلقة بنشاط الطيران المدني، وأنها ستستمر في معالجتها، وأنها تقر بمسؤوليتها وبمسؤولية دولها المتعاقدة عن تحقيق أقصى درجة من التوافق بين التطور الآمن والمنظم للطيران المدني من ناحية ونوعية البيئة من ناحية أخرى. وعند اضطلاع الإيكاو والدول المتعاقدة لديها بمسؤولياتها، فإنها سوف تسعى للقيام بما يلي:

- أ) الحد أو الخفض من عدد المتأثرين بضوضاء الطائرات.
- ب) الحد أو الخفض من أثر انبعاثات الطائرات على نوعية الهواء المحلي.
- ج) الحد أو الخفض من أثر انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران على المناخ العالمي.
- ٢- **تشدد** على أهمية مواصلة إثبات الإيكاو لدورها القيادي في كل مسائل الطيران المدني الدولي المتعلقة بالبيئة **وتطلب** إلى المجلس أن يحتفظ بزمam المبادرة في إعداد إرشادات للسياسة بشأن هذه المسائل تعترف بخطورة التحديات التي يواجهها القطاع.
- ٣- **تطلب** إلى المجلس أن يقيم بانتظام الوضع الحالي والمستقبلي لضوضاء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات والاستمرار في إعداد أدوات لهذا الغرض.
- ٤- **تطلب** إلى المجلس إبقاء وتحديث المعرفة بمسألة الترابط والتبادل المتعلقة بالتدابير المؤدية إلى التخفيف من تأثير الطيران على البيئة بغية اتخاذ القرارات على النحو الأمثل.
- ٥- **تطلب** إلى المجلس أن يضع مجموعة من المؤشرات البيئية للطيران التي يمكن أن تستخدمها الدول لتقييم أداء عمليات الطيران وفعالية القواعد والسياسات والتدابير اللازمة للتخفيف من تأثير الطيران على البيئة.
- ٦- **تطلب** إلى المجلس أن ينشر معلومات عن الوضع الحالي والمستقبلي لضوضاء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات وعن سياسة الإيكاو وموادها الإرشادية في مجال البيئة بطريقة ملائمة، مثلا من خلال تقديم التقارير المنتظمة والحلقات الدراسية.
- ٧- **تدعو** الدول إلى أن تواصل تقديم دعمها النشط لأنشطة الإيكاو المتعلقة بالبيئة، وتحت الدول المتعاقدة على دعم الأنشطة غير المتوقعة في الميزانية عن طريق تقديم مستوى معقول من المساهمات الطوعية.
- ٨- **تدعو** الدول والمنظمات الدولية إلى تقديم المعلومات العلمية اللازمة لتمكين الإيكاو من تقوية عملها في هذا المجال.
- ٩- **تشجع** المجلس على مواصلة التعاون الوثيق مع المنظمات الدولية وهيئات الأمم المتحدة الأخرى بشأن فهم آثار الطيران على البيئة وبشأن وضع السياسات لمعالجة هذه الآثار.
- ١٠- **تحث** الدول على الامتناع عن اتخاذ تدابير في مجال البيئة من شأنها أن تؤثر سلبا على التطور المنتظم والمستدام للطيران المدني الدولي.

## المرفق (ب)

### وضع القواعد والتوصيات والإجراءات والمواد الإرشادية بشأن نوعية البيئة

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

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



وإدراكا لاستخدام الرسوم المتعلقة بالضوضاء ونوعية الهواء المحلي في بعض المطارات وأن الإرشادات الخاصة بسياسات الإيكاو متوفرة حول هذا الموضوع (سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، Doc 9082).

ولما كانت انبعاثات محركات الطائرات لها آثار على البيئة المحلية والعالمية تشكل مصدرا للقلق بالرغم من عدم فهمها بصورة كاملة.

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

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

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

#### فإن الجمعية العمومية:

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

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

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

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

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

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

٧- **تطلب** إلى المجلس أن يزود الدول والمنظمات الدولية بكافة المعلومات عن التدابير المتاحة لخفض تأثير عمليات الطيران على البيئة بحيث يمكن اتخاذ الإجراءات باستخدام التدابير الفعالة الملائمة.

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

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

## المرفق (ج)

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

لما كان أحد أهداف الإيكاو هو التشجيع على أكبر قدر عملي ممكن من التوافق في مجال الطيران المدني الدولي، ولا سيما في الأنظمة البيئية.

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

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

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

ولما كان النهج المتوازن للتعامل مع الضوضاء الذي وضعته الإيكاو 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، والإجراءات التشغيلية لتقليل الضوضاء، وفرض القيود التشغيلية، بهدف معالجة مشكلة الضوضاء بأقصى فعالية وأقل التكاليف.

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

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

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

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

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

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

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

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

**فإن الجمعية العمومية:**

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

٢- **تحث** الدول على ما يلي:

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

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

(١) تقدير حجم مشكلة الضوضاء في المطار المعني، اعتماداً على معايير موضوعية وقابلة للقياس وعوامل أخرى ذات صلة.

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

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

٣- **تشجع** الدول على ما يلي:

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

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

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

(د) عدم تطبيق القيود التشغيلية باعتبارها الملاذ الأول، وعدم تطبيقها إلا بعد دراسة المنافع الممكن تحقيقها من العناصر الأخرى للنهج المتوازن، وبطريقة تتوافق مع المرفق (هـ) بهذا القرار ومع مراعاة التأثير المحتمل لهذه القيود على المطارات الأخرى.

٤- **تطلب** إلى الدول:

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

(ب) أن تضمن أن يتوافق تطبيق أي تدابير لتخفيض الضوضاء مع مبدأ عدم التمييز الوارد في المادة الخامسة عشرة من اتفاقية شيكاغو.

(ج) مراعاة الظروف الاقتصادية الخاصة للبلدان النامية.

٥- **تدعو** الدول إلى أن تواصل إعلام المجلس بسياساتها وبرامجها المتعلقة بالحد من مشكلة ضوضاء الطائرات في الطيران المدني الدولي.

٦- **تطلب إلى المجلس:**

- (أ) إجراء تقييم متواصل لتطور أثر ضوضاء الطائرات.
- (ب) ضمان تحديث المواد الإرشادية عن النهج المتوازن الواردة في الوثيقة Doc 9829 وجعلها مستجيبة لحاجات الدول.
- (ج) تعزيز استخدام النهج المتوازن، من خلال عقد حلقات دراسية مثلاً.

٧- **تناشد** الدول تقديم الدعم المناسب لأعمال الإيكو على وضع الإرشادات وأي أعمال إضافية بشأن المنهجيات وتقييم تأثير التدابير أو فعاليتها ضمن إطار النهج المتوازن عند الضرورة.

**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 إلى أن السحب العام لطائرات الفصل الثالث من قبل جميع البلدان التي فرضت قيوداً تشغيلية على عمليات طائرات الفصل الثاني، أمر لا يمكن تأييده على أساس التكاليف والمنافع.

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

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

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

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

**فإن الجمعية العمومية:**

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

- (أ) ما إذا كانت النهاية الطبيعية لأجل الأساطيل الراهنة من هذه الطائرات سيوفر الحماية الضرورية من الضوضاء حول مطاراتها.
- (ب) ما إذا كان يمكن تحقيق الحماية الضرورية إما بوضع أنظمة تمنع المشغلين الجويين التابعين لها من إضافة أي طائرات كهذه إلى أساطيلهم، سواء بالشراء أو بالاستئجار أو بالتبادل، وإما بوضع حوافز للإسراع بتحديث الأساطيل.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### المرفق (هـ)

#### فرض القيود التشغيلية المحلية للحد من الضوضاء في المطارات

لما كانت قواعد ترخيص ضوضاء الطائرات النفاثة دون الصوتية مقرر 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 محدودا لتحقيق مزيد من التخفيض للضوضاء عند المصدر، لأن التحسينات السابقة في تكنولوجيا خفض الضوضاء أصبحت تستوعب تدريجيا في الأساطيل ولا يتوقع حدوث طفرات مهمة في هذه التكنولوجيا في المستقبل المنظور.

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

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

**ولما كانت** هناك اختلافات إقليمية ملحوظة فيما يتعلق بمدى توقع ظهور المشكلة من ضوضاء الطائرات خلال العقدين المقبلين وبدأت بعض الدول تنظر تبعا لذلك في فرض قيود تشغيلية على بعض الطائرات الممتثلة لقواعد الترخيص الواردة في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر.

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

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

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

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

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

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

**فإن الجمعية العمومية:**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(ز) إعطاء مشغلي الطائرات إخطارا مسبقا بمدة معقولة.

(ح) مراعاة الآثار الاقتصادية والبيئية على الطيران المدني.

(ط) إبلاغ الإيكاو والدول المعنية الأخرى بجميع القيود المفروضة.

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

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

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

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

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

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

### فإن الجمعية العمومية:

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

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

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

- (أ) إنشاء المطارات الجديدة في أماكن ملائمة، مثل الأماكن البعيدة عن المناطق الحساسة للضوضاء.
- (ب) اتخاذ التدابير الملائمة لتحقيق المراعاة التامة لتخطيط استخدام الأراضي في المرحلة الأولية من إنشاء المطار الجديد أو تطوير المطار الراهن.
- (ج) تحديد نطاقات حول المطارات ذات مستويات الضوضاء المختلفة، مع مراعاة أعداد السكان الحالية والزيادة المتوقعة بالإضافة إلى تقديرات نمو الحركة، ووضع معايير للاستخدام الملائم لتلك الأراضي حسب إرشادات الإيكاو.

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

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

٤- تطلب من المجلس ما يلي:

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

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



## المرفق (ز)

### الطائرات الأسرع من الصوت — مشكلة 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 إقلاق النائمين وإصابة الأشخاص والممتلكات في البر والبحر بسبب تضخيم الفرقة الصوتية.

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

### فإن 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 وبالإستعانة بالأجهزة الملائمة، بأن يستعرض الملاحق والوثائق الأخرى ذات الصلة، للتأكد من أنها تراعي المشاكل التي قد يثيرها لعامة الناس تشغيل الطائرات الأسرع من الصوت، وأن يتخذ الإجراءات اللازمة، خاصة فيما يتعلق بالفرقة الصوتية، للتوصل إلى اتفاق دولي على طريقة لقياس الفرقة الصوتية، وتعريف المصطلحات الكمية أو الوصفية لعبارة "الأوضاع غير المقبولة لعامة الناس" ووضع الحدود المناظرة.

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

## المرفق (ح)

### أثر الطيران على نوعية الهواء المحلي

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تطلب** من المجلس أن يرصد ما تسببه انبعاثات الطيران والجسيمات وأكاسيد النتروجين والغازات الأخرى ويطور معرفته بها، بالتعاون مع الهيئات الدولية المختصة الأخرى مثل منظمة الصحة العالمية، من آثار على رفاهية البشر وصحتهم وأن ينشر المعلومات في هذا الصدد.
- ٢- **تطلب** من المجلس مواصلة عمله على وضع قواعد قياسية ممكنة التنفيذ فنيا ومفيدة بيئيا ومعقولة اقتصاديا للمضي في تخفيض تأثير تلوث الهواء المحلي من الطائرات.
- ٣- **تطلب** من المجلس مواصلة عمله على وضع أهداف تكنولوجية وتشغيلية طويلة الأجل فيما يتعلق بالمسائل البيئية للطيران، بما في ذلك أكاسيد النتروجين المنبعثة من الطائرات.
- ٤- **تطلب** من المجلس مواصلة تعزيز التحسينات التشغيلية وتحسينات الحركة الجوية التي تقلل تأثير تلوث الهواء المحلي من الطائرات.
- ٥- **تشجع** الدول المتعاقدة والأطراف المعنية الأخرى على اتخاذ إجراءات للحد من انبعاثات الطيران الدولي التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي أو تخفيضها من خلال التدابير الطوعية والمواظبة على إبلاغ الإيكاو بها.
- ٦- **ترحب** بوضع وترويج مواد إرشادية بشأن المسائل المتعلقة بتقييم نوعية الهواء المتصلة بالمطارات وتطلب من المجلس أن يتابع هذا النشاط على نحو فعال، بهدف إكمال إرشادات نوعية هواء المطارات في عام ٢٠١٠.
- ٧- **تطلب** من المجلس العمل بالاشتراك مع الدول والمعنيين بالأمر في تعزيز وتداول أفضل أساليب العمل المطبقة بالمطارات في التقليل من الآثار الضارة لانبعاثات الطيران على نوعية الهواء المحلي.
- ٨- **ترحب** بوضع الإرشادات بشأن رسوم الانبعاثات المتعلقة بنوعية الهواء المحلي **وتطلب** من المجلس أن يواصل تحديث هذه الإرشادات **وتحث** الدول المتعاقدة على تداول المعلومات عن تنفيذ مثل هذه الرسوم.
- ٩- **تحث** الدول المتعاقدة على ضمان أعلى مستوى عملي من التوافق وان تراعي على النحو الواجب سياسات الإيكاو وإرشاداتها بشأن رسوم الانبعاثات التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي.

## المرفق (ط)

### أثر الطيران على المناخ العالمي — الفهم العلمي

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

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

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

### فإن الجمعية العمومية:

١- تطلب من المجلس ما يلي:

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

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

٢- تحث الدول على ما يلي:

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

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

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

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

## المرفق (ي)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

١- تطلب من المجلس ما يلي:

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

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

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

## المرفق (ك)

### برنامج عمل الإيكاو بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ

لما كانت الإيكاو والدول المتعاقدة لديها تدرج الأهمية البالغة للاضطلاع بدور قيادي مستمر للطيران المدني الدولي في مجال الحد أو خفض من انبعاثاتها التي تسهم في تغير المناخ العالمي.

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

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

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

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

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

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

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

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

#### فإن الجمعية العمومية:

١- **تطلب** من المجلس تسهيل اتخاذ الدول للإجراءات عن طريق العمل بهمة على وضع خيارات السياسة العامة للحد أو خفض من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة، ووضع اقتراحات محددة وإسداء المشورة في أقرب وقت ممكن لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ، تتضمن حلولاً فنية وتدابير قائمة على آليات السوق، وتراعي الآثار المحتملة لمثل هذه التدابير بالنسبة للبلدان النامية والبلدان المتقدمة النمو على السواء.

٢- **تطلب** إلى المجلس ما يلي:

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

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

— التدابير الطوعية (مثل التعويض).

- النشر الفعال لأوجه التقدم التكنولوجي في كل من معدات الطائرات والمعدات الأرضية.
  - اتخاذ تدابير تشغيلية أكثر كفاءة؛
  - إجراء تحسينات في إدارة الحركة الجوية؛
  - تقديم حوافز اقتصادية إيجابية؛
  - اتخاذ تدابير قائمة على آليات السوق.
- (٢) تحديد الوسائل التي يمكن من خلالها قياس التقدم المحرز؛
- (٣) تحديد أهداف عالمية وطموحة ممكنة تتمثل في تحقيق كفاءة استهلاك الوقود في الطيران الدولي ووضع خيارات ممكنة لتنفيذها؛
- (٤) الإبلاغ عن التقدم المترتب على الإجراءات التي تنفذها الدول المتعاقدة وأصحاب المصلحة.
- (ب) الدعوة لعقد اجتماع رفيع المستوى لاستعراض برنامج العمل الذي يوصي به الفريق، يعقد في الوقت المناسب، مع مراعاة أن مؤتمر الأطراف الخامس عشر لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ سوف ينعقد في ديسمبر ٢٠٠٩.
- ٣- **تطلب** من المجلس، الذي يعمل من خلال لجنة حماية البيئة، أن يواصل تطوير وتحديث الإرشادات المقدمة للدول المتعاقدة بشأن تطبيق تدابير ترمي إلى الحد أو خفض من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة، وإجراء مزيد من الدراسات بهدف تخفيف أثر الطيران على تغير المناخ؛
- ٤- **تشجع** الدول المتعاقدة والمجلس على تقييم أو مواصلة تقييم تكاليف وفوائد التدابير المختلفة، بما فيها التدابير القائمة، لمعالجة مسألة انبعاثات محركات الطائرات على أكفأ نحو من حيث التكاليف مع مراعاة مصالح جميع الأطراف المعنية، بما في ذلك الآثار المحتملة على الدول النامية.
- ٥- **تطلب** من المجلس توفير الإرشادات والتوجيه اللازمين لمكاتب الإيكاو الإقليمية لمساعدة الدول بالدراسات وعمليات التقييم ووضع الإجراءات، بالتعاون مع الدول الأخرى في الإقليم، للحد أو خفض من انبعاثات غازات الدفيئة على أساس عالمي، والعمل معا بصورة تعاونية لبلوغ المستوى الأمثل من المنافع البيئية التي يمكن تحقيقها عن طريق برامجها المختلفة؛
- ٦- **تطلب** من الدول أن تشجع الصناعة على وضع أهداف طموحة من أجل التحسين المطرد لأدائها في مجال تخفيض انبعاثات الطيران؛
- ٧- **تطلب** من الدول المتعاقدة التعجيل بالاستثمارات في مجال البحث والتطوير كيما تطرح في السوق تكنولوجيا أكثر كفاءة بحلول عام ٢٠٢٠؛
- ٨- **تطلب** من الدول أن تعد مجموعة من الإجراءات والخطط بهدف أن تخفض بحلول سنة ٢٠٢٠ من ازدحام المجال الجوي الذي يسهم في التأخيرات وحرق الوقود بلا داع، وأن تقدم تقارير في هذا الشأن؛
- ٩- **تطلب** من الدول أن تشجع مشغلي المطارات على تحسين كفاءة عمليات الجانب الجوي وتنفيذ تدابير تحقق الكفاءة في الجانب الأرضي من أجل تخفيض كثافة الكربون؛
- ١٠- **تطلب** من المجلس، الذي يعمل من خلال لجنة حماية البيئة، القيام بما يلي:
- (أ) أن يقدم، على أساس سنوي، تقارير عن التقدم المحرز في المتوسط في مجال كفاءة استهلاك الوقود في أسطول الطائرات العاملة والكميات السنوية الإجمالية من الوقود التي يحرقها الطيران المدني الدولي، وذلك بالتعاون الوثيق مع الصناعة،

- (ب) التنبؤ بالاحتمالات الإجمالية لتخفيض انبعاثات الطيران في أسطول الطائرات العاملة،
- (ج) تقييم وقياس أي فرص أخرى لتخفيض الانبعاثات كما تنظر فيها الجمعية العمومية في دورتها القادمة؛
- ١١- **تطلب** من المجلس أن يتخذ الإجراءات اللازمة لدعم مبادرة الإيكاو المتعلقة بالانبعاثات، بما في ذلك متابعة تنفيذ أهداف الإيكاو الرامية إلى الحد أو خفض من أثر انبعاثات الطائرات، وتعزيز التعاون بين الدول المتعاقدة لديها، ورصد التقدم المحرز في هذا المجال وتقديم تقارير بشأنه. وينبغي، على وجه الخصوص، أن يقوم المجلس بما يلي:
- (أ) استكشاف البارامترات الملائمة ووضع أهداف تكنولوجية متوسطة الأجل وطويلة الأجل لحرق وقود الطائرات وتقديم تقرير عن ذلك بحلول الدورة المقبلة للجمعية العمومية.
- (ب) مواصلة إعداد الوسائل اللازمة لتقييم المنافع المرتبطة بتحسينات إدارة الحركة الجوية، والتشجيع على استخدام التدابير التشغيلية المبنية في إرشادات الإيكاو (الكتاب الدوري ٣٠٣) كوسيلة للحد أو خفض من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة.
- (ج) التركيز على زيادة كفاءة حرق الوقود في خطة الإيكاو العالمية للملاحة الجوية.
- (د) تشجيع، حسبما يكون ملائماً، المبادرات الإقليمية والمبادرات بين الأقاليم والمبادرات العالمية مع الدول المتعاقدة لرفع كفاءة الحركة الجوية من أجل خفض استهلاك الوقود.
- (هـ) تشجيع الدول المتعاقدة على تحسين كفاءة الحركة الجوية مما يؤدي إلى تقليل الانبعاثات، وتقديم تقرير عن التقدم المحرز في هذا المجال.
- (و) الطلب من الدول المتعاقدة أن تقدم قائمة بالإجراءات التي تتخذها لخفض انبعاثات الطيران فيها.
- (ز) تشجيع استخدام الإجراءات والتكنولوجيات الجديدة التي لها القدرة على تحقيق فوائد بيئية بالنسبة لتشغيل الطائرات.
- ١٢- **تطلب** من المجلس أن يشجع الدول والجهات المعنية على نشر وتبادل أفضل الممارسات المطبقة في المطارات لخفض الآثار السلبية لانبعاثات غازات الدفيئة من الطيران المدني.
- ١٣- **تطلب** من المجلس أن يشجع الدول والجهات المعنية على إعداد نماذج مراقبة التدفق وإدارة الحركة الجوية لتحقيق الفوائد البيئية المثلى.
- ١٤- **تطلب** من الدول المتعاقدة ما يلي:
- (أ) تشجيع أعمال البحوث والتنمية اللازمة لجعل تصميمات المحركات والطائرات أكثر كفاءة بالنسبة للبيئة.
- (ب) تعجيل تطوير وتشغيل الطرق التي تحقق الكفاءة في استهلاك الوقود والإجراءات التي تخفض انبعاثات الطيران.
- (ج) تعجيل الجهود الرامية إلى تحقيق الفوائد البيئية من خلال تطبيق التكنولوجيات المبنية على الأقمار الصناعية من أجل تحسين كفاءة الملاحة الجوية والعمل مع الإيكاو على تعميم هذه الفوائد على جميع الأقاليم والدول.
- (د) تشجيع فعالية التنسيق بين سلطاتها العاملة في قطاع الطيران لدى رسم الطرق الجوية التي تحقق نتائج أفضل بالنسبة للبيئة وتحسين الإجراءات التشغيلية في الطيران المدني الدولي.
- (هـ) التقليل من العوائق القانونية والأمنية والاقتصادية وغيرها من العوائق المؤسسية بما يسمح بتنفيذ المفاهيم التشغيلية الجديدة في إدارة الحركة الجوية لاستخدام المجال الجوي بكفاءة بالنسبة للبيئة.

(و) التعاون في بناء قدرات القياس والرصد الإقليمية بما يسمح بتقييم الفوائد البيئية الناجمة عن التدابير المذكورة أعلاه.

١٥- **تشجع** الدول المتعاقدة والأطراف المعنية الأخرى على اتخاذ إجراءات للحد أو خفض من انبعاثات الطيران الدولي من خلال التدابير الطوعية، وإحاطة الإيكاو علماً بهذه الإجراءات، **وتطلب** من المجلس أن يكلف الأمين العام بتحديث الإرشادات التي أعدتها الإيكاو لمثل هذه التدابير، بما في ذلك الاتفاق الطوعي النموذجي، وتوفير هذه التجارب لجميع الأطراف المعنية.

### المرفق (ل)

#### التدابير القائمة على آليات السوق، بما فيها الاتجار بالانبعاثات

**لما كانت** التدابير القائمة على آليات السوق، بما فيها استخدام الاتجار بالانبعاثات، هي أدوات سياسية وضعت لتحقيق أهداف بيئية بتكلفة أقل وبأسلوب أكثر مرونة من التدابير التنظيمية التقليدية.

**وإن تدرك** أن الدول المتعاقدة مسؤولة عن اتخاذ القرارات بشأن الأهداف وأكثر التدابير ملاءمة لمعالجة انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران، مع مراعاة الإرشادات الصادرة عن الإيكاو.

**وإن تقر** بمبادئ عدم التمييز وإتاحة الفرص العادلة والمنصفة لتطوير الطيران المدني الدولي، الواردة في اتفاقية شيكاغو، والمبادئ والأحكام المتعلقة بالمسؤوليات المشتركة وإن كانت متباينة والقدرات ذات الصلة وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وبرتوكول كيوتو.

**وإن تدرك** أن غالبية الدول المتعاقدة تؤيد تطبيق الاتجار بالانبعاثات على الطيران الدولي على أساس الاتفاق المتبادل بين الدول دون غيره، وأن الدول المتعاقدة الأخرى ترى أنه ينبغي أن يؤسس أي نظام مفتوح للاتجار بالانبعاثات على مبدأ عدم التمييز.

**وإن تدرك** ضرورة الاشتراك البناء في العمل على تحقيق درجة كبيرة من التنسيق في التدابير المتخذة التي تستهدف التصدي على نحو ملائم لتحديات الطيران وتغير المناخ، مع احترام المبادئ المذكورة أعلاه،

**ولما كانت** سياسات الإيكاو تميز بين الرسم والضريبة، من حيث المفهوم، إذ أن "الرسم جباية تصمم وتطبق خصيصاً لتعويض تكاليف تقديم التجهيزات والخدمات للطيران المدني، والضريبة هي جباية هدفها زيادة الإيرادات الوطنية أو المحلية للحكومة ولا تستخدم عموماً بكاملها في الطيران المدني ولا على أساس تكلفة محددة".

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

**ولما كان** مجلس الإيكاو قد اعتمد في ١٩٩٦/١٢/٩ بياناً مؤقتاً بالسياسات المتعلقة بفرض الرسوم والضرائب على الانبعاثات في صورة قرار، يوصي فيه بشدة بأن تكون تلك الجبايات في صورة رسوم لا ضرائب، وبأن تستخدم الأموال المحصلة في المقام الأول للتخفيف من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة.

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

**وإن تلاحظ** عدم وجود إيجاد حل لعدد من المسائل ذات الطابع القانوني والسياسي بخصوص فرض رسوم غازات الدفيئة، وإدراج الطيران في النظم الراهنة للاتجار بالانبعاثات،



وإذ تلاحظ أن الإيكاو قد أصدرت "مشروع إرشادات بشأن الاتجار بالانبعاثات الطيران" (Doc 9885)،

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

ولما كان وضع خطط التعويض عن الكربون قد ساعد على زيادة الوعي العام بتغير المناخ، وقد يسهم في تخفيضات الانبعاثات في الأجل القصير.

فإن الجمعية العمومية:

١- تشجع الدول المتعاقدة والمجلس على اعتماد تدابير تتوافق مع الإطار الوارد أدناه:

(أ) رسوم وجبايات الانبعاثات

(١) تؤكد استمرار صلاحية قرار المجلس الصادر في ١٩٩٦/١٢/٩ بشأن الجبايات المتعلقة بالانبعاثات.

(٢) تقر بأن إرشادات الإيكاو الحالية غير كافية في الوقت الراهن لتطبيق الرسوم على انبعاثات غازات الدفيئة على المستوى الدولي، بالرغم من عدم استبعاد فرض هذه الرسوم بالاتفاق المشترك بين الدول الأعضاء في إحدى منظمات التكامل الاقتصادي الإقليمية على الناقلين التابعين لهذه الدول.

(٣) تحث الدول المتعاقدة على أن تمتنع عن تطبيق رسوم انبعاثات غازات الدفيئة من جانب واحد.

(ب) الاتجار بالانبعاثات

(١) تحث الدول المتعاقدة على عدم تنفيذ نظام الاتجار بالانبعاثات على مشغلي طائرات دولة متعاقدة أخرى إلا على أساس الاتفاق المشترك بين تلك الدولتين.

(٢) تطلب من الدول تقديم تقارير عن التطورات والنتائج والخبرات الجديدة في هذا المجال.

(٣) - تطلب من المجلس:

(أ) أن يعمل على استيفاء وتحديث الإرشادات التي وضعتها الإيكاو لإدراج الانبعاثات من الطيران الدولي في خطط الدول المتعاقدة للاتجار بالانبعاثات، المتوافقة مع عملية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ بما يمكن تلك الدول المتعاقدة من استخدام هذه الإرشادات حسب الملاءمة وبما يتواءم مع هذا القرار والقرارات التالية له.

(ب) أن يجري دراسات أخرى، حسبما يكون ملائماً، عن مختلف الجوانب المتعلقة بتنفيذ نظم الاتجار بالانبعاثات، وأن يقيم فعالية تكاليف أي نظم موضوعة، مع مراعاة الأثر الواقع على الطيران ونموه في النظم الاقتصادية النامية بما يتواءم مع المبادئ المذكورة أعلاه.

(ج) أن يجري تحليلاً اقتصادياً للأثر المالي لإدراج الانبعاثات من الطيران الدولي في خطط الاتجار القائمة واستعراض ما كُتب عن تحليل تكاليف ومنافع نظم الاتجار القائمة مع التركيز بصفة خاصة على كيفية تطبيقها على قطاعات أخرى بغية استخلاص بعض الدروس المستفادة الملائمة لقطاع الطيران.

(ج) عمليات تعويض الكربون

(١) تطلب من المجلس دراسة إمكانية إيجاد آليات لتعويض الكربون كوسيلة أخرى لتخفيف أثر انبعاثات الطيران على نوعية الهواء المحلي وتغير المناخ.

(٢) **تطلب** من المجلس جمع ونشر معلومات عن نتائج برامج تعويض الكربون التي نفذتها الدول والمنظمات الأخرى بشأن انبعاثات الطيران.

(د) آلية التنمية النظيفة

(١) **تدعو** الدول المتعاقدة إلى استكشاف استخدام آلية التنمية النظيفة في المجالات المتعلقة بالطيران الدولي.

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

القرار ٣٦-١٤: استخدام الطرق الجوية العابرة للقرب الشمالي

القرار ٣٦-٢١: منع إدخال الأنواع الغريبة الدخيلة

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### فإن الجمعية العمومية:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**فإن الجمعية العمومية:**

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

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

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

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

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

ولما كان قرار الجمعية العمومية ٢٩-١٥ قد حث جميع الدول المتعاقدة على أن تتخذ التدابير اللازمة لتقييد التدخين تدريجياً على جميع رحلات الركاب الدولية بهدف حظر التدخين تماماً بحلول 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 إلى ظهور عدد أكبر من حالات الطوارئ الطبية على متن الطائرات.

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

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

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

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

#### فإن الجمعية العمومية:

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

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

**القرار ٣٦-٢٤: استخدام أساليب غير كيميائية لتطهير مقصورة الركاب ومقصورة القيادة في طائرات الرحلات الدولية**

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

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

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

**ولما كان** من دواعي الانشغال أن الممارسة الحالية التي تتبعها بعض الدول والتي تقتضي استخدام مبيدات الحشرات لتطهير الطائرات يمكن أن تكون مصدر انزعاج وتتجم عنها آثار سلبية على صحة الركاب والطواقم؛

**ولما كانت** البحوث التي أجريت مؤخراً قد أثبتت أن أساليب التطهير غير الكيميائية فعالة في منع البعوض وغيره من الحشرات الطائرة من دخول الطائرات؛

**فإن الجمعية العمومية:**

١- **تطلب** إلى المجلس أن يحث منظمة الصحة العالمية على عقد مشاورات بشأن تطهير مقصورة الركاب ومقصورة القيادة يتم فيها:

(أ) استعراض المعلومات المتعلقة بالتقدم الذي تحقق في مجال التطهير غير الكيميائي؛

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

(ج) تقديم توصيات بشأن ممارسات التطهير المقبولة؛

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

٣- **تطلب** إلى المجلس أن يقدم تقريراً عن تنفيذ هذا القرار إلى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية.

**القرار ٢٧-١٣: حماية النقل الجوي الدولي العام**

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

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

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

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

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

**فإن الجمعية العمومية:**

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

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

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

القرار ٢٤-١: اليوم الدولي للسلام

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

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

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

**فإن الجمعية العمومية للايكاو:**

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

**القرار ٢٩-٣: التوافق العالمي للقواعد**

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

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

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

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

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

ولما كان عدد قليل نسبيا من الدول ترد بصفة عامة على الطلبات الموجهة من أمانة الإيكاو للتعليق أو الموافقة على القواعد المقترحة من المنظمة، مما يؤدي إلى اتخاذ قرارات مستندة إلى عدد قليل نسبيا من الردود، وما يترتب على ذلك من آثار لا تساعد في تحقيق التوافق بين القواعد ولا تخدم المصلحة العليا للتطور 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 تتقل إلى بعضها البعض، بالاتفاق فيما بينها، بعض الوظائف المتعلقة بالسلامة.

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

**فإن الجمعية العمومية:**

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

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

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

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



**القرار ٣٣-١١: قواعد عالمية لتصميم الطائرات**

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

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

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

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

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

**فإن الجمعية العمومية:**

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

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

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

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

**فإن الجمعية العمومية:**

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

**المرفق (أ)****السياسات العامة**

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

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

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

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

**فإن الجمعية العمومية:**

- ١- **تقرر** أنه ما من سبب يحرم أي دولة متعاقدة من حقها في الانتفاع بنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية التي قررتها الإيكاو، أو يؤدي إلى التمييز بين الدول المقدمة للخدمات والدول المنتفعة بها.
- ٢- **تقرر** أنه ينبغي ألا تتأثر سيادة الدول وحدودها من جراء تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية التي قررتها الإيكاو.
- ٣- **تحث** على وضع وتطوير الأحكام والمواد الإرشادية المتصلة بجميع جوانب نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية الخبيراء وتنظيم الدورات التدريبية بمشاركة الدول المتعاقدة.
- ٤- **تحث** على موافاة جميع الدول المتعاقدة بالأحكام المقترحة لجميع جوانب نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية التي قررتها الإيكاو، وذلك في وقت مبكر، لإعطائها فرصة كافية للاستعداد بأكبر قدر ممكن.

**المرفق (ب)**

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

**إن الجمعية العمومية:**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

٥- تدعو الدول القادرة،

وتدعو المنظمات الدولية المعنية والمنتفعين ومقدمي الخدمات إلى ما يلي:

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

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

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

القرار ٣٦-١٥: البيان الموحد سياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

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

إن الجمعية العمومية:

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

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

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

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

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

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

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

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

- ٢- **تدعو** إلى تعاون وتكافل المنظمات الدولية المعنية والمنتهجين ومقدمي الخدمات في متابعتهم لأعمال المؤتمر .
- ٣- **تطلب** إلى المجلس أن يضمن، وعلى أساس الأولوية العالية في إطار الميزانية المعتمدة في الجمعية العمومية، توافر الموارد اللازمة لانجاز أعمال المتابعة التي توخاها المؤتمر، فضلا عن دعم وتنسيق إجراءات المتابعة التي تتخذها الدول وغيرها من الشركاء في تنفيذ النظم.

**القرار ٢٩-١٣: تحسين مراقبة السلامة الجوية**

**إن الجمعية العمومية:**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**فإن الجمعية العمومية:**

١- تقرر إنشاء برنامج عالمي للتدقيق في مراقبة السلامة الجوية، يتضمن قيام الإيكاو بتنفيذ عمليات تدقيق منتظمة وإلزامية ومنهجية ومنسقة، وأن يطبق هذا البرنامج العالمي للتدقيق في مراقبة السلامة الجوية على جميع الدول المتعاقدة، وأن يتم إصدار نتائج التدقيق بقدر أكبر من الشفافية ودرجة أكبر من الإفصاح.

٢- تكلف المجلس بأن ينفذ بناء على ذلك ابتداء من ١/١/١٩٩٩ برنامجا عالميا للتدقيق في مراقبة السلامة الجوية يتضمن آلية منهجية لتقديم التقارير والمتابعة فيما يتعلق بتطبيق القواعد والتوصيات ذات الصلة بالسلامة الجوية.

- ٣- تحث جميع الدول المتعاقدة على الموافقة على عمليات التدقيق التي تتم بناء على مبادرة من الإيكاو، ولكن دائما بموافقة الدولة المقرر إجراء التدقيق فيها عن طريق توقيع مذكرة تفاهم ثنائية مع المنظمة حرصا على الاحترام التام لمبدأ السيادة.
- ٤- تحث جميع الدول المتعاقدة على التأكد من أن نتائج عمليات التدقيق لن تستخدم إلا للأغراض المتعلقة بالسلامة الجوية.
- ٥- تكلف المجلس باستخدام الموارد المتاحة من أجل تنفيذ برنامج الإيكاو العالمي للتدقيق في مراقبة السلامة الجوية.
- ٦- تطلب من المجلس أن يقدم إلى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية تقريرا عن تنفيذ البرنامج، وأن يستعرض التقدم المحرز والخبرة المكتسبة، وأن يقدم إلى تلك الدورة اقتراحات لتمويل البرنامج على المدى الطويل.

**القرار ٣٥-٦: الانتقال إلى نهج تجمعي شامل لعمليات التدقيق في إطار برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية**

**إن الجمعية العمومية،**

إذ تعتبر أن الهدف الرئيسي للإيكاو هو تأمين سلامة الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم.

ولما كان التشجيع على تطبيق القواعد الدولية يسهم 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 إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها.

وإذ تذكر بأن الدورة العادية الثانية والثلاثين للجمعية العمومية قررت إنشاء برنامج عالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، يتضمن قيام الإيكاو بتنفيذ عمليات تدقيق منتظمة وإلزامية ومنهجية ومنسقة.

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

وإذ تذكر بأهداف برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، الذي يرمي إلى التأكد من أن الدول المتعاقدة تضطلع بمسؤولياتها عن مراقبة السلامة الجوية على النحو الواجب.

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

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

وإذ تذكر بأن قرار الجمعية العمومية ٣٣-٨ قد كلف الأمين العام بأن يجري دراسة عن توسيع نطاق هذا البرنامج ليشمل المجالات الأخرى المتعلقة بالسلامة الجوية.

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

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

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

وإن 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.

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

- ١- تعرب عن تقديرها للأمين العام على نجاحه في تنفيذ برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.
  - ٢- تقرر توسيع نطاق برنامج الإيكاو 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 ٢٠٠٥/١/١، بتحديد هيكل برنامج الإيكاو 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 — إجازة العاملين، والملحق السادس — تشغيل الطائرات، والملحق الثامن — صلاحية الطائرات للطيران، والملحق الحادي عشر — خدمات الحركة الجوية، والملحق الثالث عشر — التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، والملحق الرابع عشر — المطارات، وبأن يقلل الفترة الزمنية بين عمليات التدقيق قدر الإمكان إذا 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 الإيكاو رقم 9734 Doc — دليل مراقبة السلامة الجوية، الجزء (أ) — إنشاء وإدارة نظام حكومي لمراقبة السلامة الجوية.
  - ٦- تطلب من الأمين العام اتباع نهج أكثر مرونة إزاء 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 إمكانية الاطلاع على كل المعلومات ذات الصلة المستمدة من قاعدة بيانات نتائج واختلافات التدقيق من خلال موقع الإيكاو المؤمن على شبكة الانترنت.
- ملاحظة** — يحتوي التقرير الختامي لعمليات التدقيق ونتائج 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 إلى إعاره موظفين فنيين مؤهلين وذوي خبرة إلى الإيكاو لأجل طويل أو قصير حتى يتسنى للمنظمة أن تواصل تنفيذ هذا البرنامج بنجاح.



- ١٠- تحت جميع الدول المتعاقدة على أن تحيل إلى الإيكاو في الوقت المناسب جميع المعلومات والوثائق المتعلقة بإعداد وتنفيذ بعثات التدقيق، وأن تواظب على تحديث هذه المعلومات، وذلك لضمان تنفيذ البرنامج بفعالية وكفاءة.
- ١١- تشجع جميع الدول المتعاقدة على أن تتعاون مع الإيكاو وأن تقبل بقدر المستطاع بعثات التدقيق وفقا للمواعيد التي تحددها المنظمة حتى يسهل تنفيذ البرنامج بسلاسة.
- ١٢- تحت جميع الدول المتعاقدة على إعطاء الأولوية الفائقة لنتائج تدقيق مراقبة السلامة الجوية بوصفها شرط الوفاء بالقواعد والتوصيات الدولية والإجراءات عندما تنتظر الدول في الحاجة إلى إجراء المزيد من التدقيق لمراقبة السلامة الجوية.
- ١٣- تعلن أن هذا القرار قد حل محل القرار ٣٣-٨ — مواصلة برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وتوسيع نطاقه.
- ١٤- تطلب إلى المجلس أن يقدم إلى 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

#### إن الجمعية العمومية:

- إن تعتبر أن برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية قد أحرز نجاحا في الوفاء بالمهمة التي كلفه به قرار الجمعية العمومية ٣٢-١١.
- وإن تعتبر أن الهدف الرئيسي للإيكاو لا يزال هو ضمان سلامة الطيران المدني الدولي.
- ولما كان التشجيع على تطبيق القواعد الدولية يسهم في تحقيق هذا الهدف.
- وبما أن نتائج عمليات التدقيق التي أجريت في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية قد دلت على أن العديد من الدول تواجه صعوبات في تطبيق القواعد والتوصيات الصادرة عن الإيكاو والعناصر ذات الأهمية الحاسمة من نظام الدولة لمراقبة السلامة الجوية.
- وبما أن نتائج التدقيق قد دلت أيضا على أن العديد من الدول التي تواجه مشكلات تطلب المساعدة لمعالجة ما حددته عمليات التدقيق من شواغل في مجال السلامة الجوية.
- وإن 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.
- وإن 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.
- وإن تدرك أن بعض الدول ليست لديها الموارد المتاحة، مالية كانت أو بشرية، للتغلب على الثغرات لديها دون مساعدة.
- وإن تدرك أن إدارة التعاون الفني يمكنها تقديم المساعدة المطلوبة إلى الدول التي تحتاج إليها.
- وإن تدرك أن الإيكاو يمكن أن تقدم مساعدة قيمة إلى الدول والمنظمات الدولية في تنظيم اتفاقات التعاون الثنائية ومتعددة الأطراف لإصلاح الثغرات.

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

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

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

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

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

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

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

(د) الاستمرار في إعداد مواد لتستخدم في تدريب المسؤولين في إطار برنامج "تربنير".

(هـ) إعداد مواد إرشادية لمعالجة الثغرات تكون مقبولة لدى جميع الدول المتعاقدة.

٢- **وتحث** الأمين العام على أن يضمن أن الإيكاو تقدم مساعدة معقولة، إذا طلب منها ذلك، في حدود الموارد المتاحة، لمساعدة الدول على الحصول على الموارد المالية اللازمة لتمويل مشاريع المساعدة التي تقدمها الدول المتعاقدة أو منظمات صناعة الطيران أو الخبراء الاستشاريون المستقلون.

٣- **وتطلب** من الأمين العام أن يدعم ويعزز ويسهل استخدام الاتفاقات الثنائية ومتعددة الأطراف فيما يخص المشاريع بين الدول والمنظمات الدولية أو الإقليمية.

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

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

٦- **وتطلب** من الأمين العام أن ينظر في اضطلاع مكتب مختص ومستقل تابع للإيكاو بوظيفة ضمان الجودة.

٧- **وتطلب** من الأمين العام أن يجعل وظيفة ضمان الجودة متاحة للدول فيما يتعلق بمشاريع التنفيذ المتصلة بمراقبة السلامة الجوية والتي تنفذها أطراف غير الإيكاو، وذلك بناء على طلب الدول وعلى أساس رد التكاليف.

٨- **وتطلب** من الأمين العام أن يلتزم المعلومات من الدول التي نجحت في التغلب على أوجه النقص، ونشر النتائج، لكي تستفيد الدول المتعاقدة الأخرى من خبرات بعضها البعض.

## القرار ٣٦-٢: الاستراتيجية الموحدة لسد ثغرات السلامة الجوية

## إن الجمعية العمومية،

- لما كان أحد الأهداف الرئيسية للمنظمة مازال يتمثل في تأمين سلامة الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم.
- ولما كانت مسؤولية تأمين سلامة الطيران المدني الدولي تقع أيضا على الدول المتعاقدة، جماعة وفرادى.
- ولما كانت كل دولة متعاقدة تتعهد وفقا للمادة السابعة والثلاثين من اتفاقية الطيران المدني الدولي بالتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة عمليا من التوحيد في الأنظمة والقواعد القياسية والإجراءات والتنظيم فيما يتعلق بالطائرات والأفراد والمطارات والطرق الجوية والخدمات الفرعية، وذلك في جميع المسائل التي يؤدي فيها هذا التوحيد إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها.
- ولما كان تحسين سلامة الطيران المدني الدولي على النطاق العالمي يتطلب التعاون النشط من جانب أصحاب المصلحة كافة.
- ولما كانت اتفاقية شيكاغو وملاحقها توفر الإطار القانوني والتشغيلي لكي تنشئ الدول المتعاقدة جهازا لسلامة الطيران المدني يستند إلى الثقة والاعتراف المتبادلين، وتلتزم جميع الدول المتعاقدة بتنفيذ القواعد والتوصيات بقدر ما يكون ذلك ممكنا من الناحية العملية، والقيام على نحو ملائم بمراقبة السلامة الجوية.
- ولما كانت نتائج البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية تشير إلى أن العديد من الدول المتعاقدة لم يتمكن بعد من وضع نظام وطني مرض لمراقبة السلامة الجوية.
- ولما كان مؤتمر رؤساء الطيران المدني لسنة ٢٠٠٦ قد قدم توصيات لإتاحة وصول الجمهور إلى المعلومات المناسبة بشأن عمليات تدقيق مراقبة السلامة ووضع آليات إضافية للتغلب على الشواغل الرئيسية بخصوص السلامة المحددة من خلال البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.
- ولما كان بوسع الإيكاو أن تتسق وتيسر تقديم المساعدة إلى الدول التي تحتاجها بغرض سد الثغرات المحددة من خلال برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.
- ولما كان التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران قد أنشئ لمساعدة الدول المتعاقدة على تمويل المشاريع المتعلقة بالسلامة الجوية لسد الثغرات المحددة أساسا من خلال البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، والتي لا يمكنها تخصيص الموارد المالية الضرورية لها أو الحصول عليها.
- وإنه تقر بأنه قد لا يتوافر للدول المتعاقدة جميعها الموارد البشرية والفنية والمالية المطلوبة للقيام بمراقبة السلامة الجوية على النحو الملائم.
- وإنه تقر بأن إنشاء أجهزة إقليمية ودون إقليمية لمراقبة السلامة الجوية، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية، يمكن أن يكون مفيدا جدا في مساعدة الدول الأعضاء للامتثال لالتزاماتها بموجب اتفاقية شيكاغو لأنه يحقق لها المزيد من التجانس بفضل وفورات الحجم.
- وإنه تقر بأن المساعدة المتاحة للدول المتعاقدة التي تواجه صعوبات في سد الثغرات التي كشفتها عمليات تدقيق مراقبة السلامة الجوية سوف يتم تعزيزها إلى درجة كبيرة من خلال وضع إستراتيجية موحدة تشترك فيها جميع الدول المتعاقدة والإيكاو والأطراف الأخرى المعنية بعمليات الطيران المدني.
- وإنه تقر بأن عمليات التدقيق التي تقوم بها المنظمات الإقليمية والدولية، ومن بينها المنظمات التي لديها اتفاقات مع الإيكاو مثل وكالة السلامة الجوية الأوروبية (EASA) والاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا) وبرنامج المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)، تسهم في تعزيز السلامة.

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

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

**تقرر ما يلي:**

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

٢- **تشجع** الدول المتعاقدة على الاستفادة الكاملة من معلومات السلامة المتاحة عند قيامها بعمليات مراقبة السلامة الجوية، ولاسيما في سياق عمليات التفقيش المنصوص عليها في المادة السادسة عشرة من اتفاقية شيكاغو.

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

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

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

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

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

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

٩- **تشجع** الدول على تعزيز إقامة شراكات إقليمية أو دون إقليمية من أجل التعاون على وضع حلول للمشكلات المشتركة بما يتيح للدول بناء قدراتها في مجال مراقبة السلامة الجوية وعلى أن تشارك في الأجهزة الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية وأن تقدم إليها الدعم الملموس لتعزيزها وتوطيدها.

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

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

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

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

- ١٤- **تطلب** من الأمين العام أن يواصل بحث كيفية تحديد الإجراءات التي يمكن اتخاذها على المستوى الوطني والمستوى الإقليمي لمساعدة الدول على تطوير قدراتها وإجراءاتها في مجال مراقبة السلامة الجوية في إدارة النقل الجوي.
- ١٥- **تطلب** إلى المجلس بأن يكلف الأمين العام بتحديد مهمة وضع إرشادات بشأن مستويات التوظيف المثالية اللازمة لأداء المهام المتعلقة بالسلامة في سلطات الطيران المدني.
- ١٦- **تكلف** المجلس بأن يعزز برنامج دعم التنفيذ والتنمية لضمان استمرار فعاليته.
- ١٧- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٥-٧.

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

**إن الجمعية العمومية:**

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

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

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

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

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

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

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

(أ) أن تضع الإيكاو مبادئ توجيهية وإجراءات لمساعدة الدول على ضمان أعلى درجة ممكنة من التوحيد في الاعتراف بصحة الشهادات والإجازات ومراقبة عمليات الطائرات الأجنبية في أراضيها.

(ب) أن تضع الدول قواعد تشغيلية طبقا لاتفاقية شيكاغو، وعلى أساس غير تمييزي لتنظيم قبول ومراقبة المشغلين الجويين الأجانب في أراضيها.

ج) أن تدرج الدول في الاتفاقات الثنائية للخدمات الجوية بندا يتعلق بالسلامة الجوية بالاستناد إلى البند النموذجي الذي وضعته الإيكاو للسلامة الجوية.

**ولما كانت** اتفاقية شيكاغو قد أرسى المبادئ الأساسية التي يجب على الدول إتباعها لضمان تطوير خدمات النقل الجوي الدولية بصورة منتظمة ومتجانسة وكان بالتالي من بين أهداف الإيكاو أن تدعم وضع المبادئ والترتيبات التي تتيح إنشاء خطوط النقل الجوي الدولية على أساس تكافؤ الفرص والتشغيل السليم والاقتصادي، وتبادل احترام حقوق الدول، ومراعاة المصلحة العامة. **وإن تسلم** بأن انعدام التوافق بين الشروط والتدابير التشغيلية التي تنظم قبول المشغلين من دول أخرى يمكن أن تكون له آثار ضارة على سلامة وكفاءة وانتظام عملياتهم.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## إن الجمعية العمومية،

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

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

ولما كان التنفيذ الفعال لخطة الإيكاو العالمية للسلامة الجوية يتطلب تعزيز جهود التعاون من قبل الإيكاو والدول المتعاقدة والصناعة وأصحاب المصلحة كافة؛

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

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

وإنه تقرر بأن الأمين العام قد اتخذ خطوات لتأسيس "برنامج الإستراتيجية الموحدة" في الإيكاو.

## تقرر ما يلي:

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

**القرار ٣٦-٤: تطبيق منهجية رصد مستمرة لبرنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) بعد سنة ٢٠١٠**

**إن الجمعية العمومية،**

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

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

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

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

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

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

وإن تترك الحاجة إلى معالجة طبيعة وتوجه برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية في المستقبل عقب إتمام دورة التدقيق الحالية في سنة ٢٠١٠؛

فإن الجمعية العمومية:

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

### فإن الجمعية العمومية:

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

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

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

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

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

- ٦- **تطلب** إلى المجلس أن يبذل قصارى جهده لجذب المساهمات للإيفاس من الدول والمساهمين الآخرين.
- ٧- **تطلب** إلى المجلس أن يقدم إلى الجمعية العمومية في دورتها العادية المقبلة تقريرا عن نشاطات الإيفاس، بما في ذلك تقييم الأداء والبيانات المالية المدققة.
- ٨- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٥-٨.

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

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

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

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

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

ولما كان من المعروف أن جهودا كبيرة تبذل الآن لتطوير وتنفيذ برنامج لمنع وقوع حوادث الطيران المراقب فوق المناطق الجبلية، 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 هدفا أساسيا ينبغي تحقيقه بحلول عام ١٩٩٨ يتمثل في تخفيض المعدل العالمي لهذه الحوادث بنسبة خمسين في المائة.

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

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

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

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

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

### فإن الجمعية العمومية:

- ١- **توجه المجلس إلى ضرورة مواصلة تطوير برنامج إيكاو لمنع وقوع حوادث الطيران المراقب فوق المناطق الجبلية باعتباره أمراً يستحق أولوية عليا.**
- ٢- **تحث الدول على تنفيذ برنامج إيكاو لمنع وقوع حوادث الطيران المراقب فوق المناطق الجبلية، بما في ذلك تنفيذ أحكام إيكاو ذات الصلة، وخاصة ما يتعلق منها بتزويد طائرات الرحلات الداخلية بنظام للتحذير من الاقتراب من الأرض كما في طائرات الرحلات الدولية.**
- ٣- **تحث الدول على اتخاذ جميع التدابير الضرورية للمساعدة على بلوغ الهدف الأساسي المتمثل في تخفيض المعدل العالمي لحوادث الطيران المراقب فوق المناطق الجبلية بنسبة خمسين في المائة بحلول عام ١٩٩٨.**

القرار ٣٦-٧: تنفيذ برنامج إيكاو لمنع وقوع حوادث الطيران المراقب فوق المناطق الجبلية

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

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

بما أن الهدف الأساسي للمنظمة لا يزال متمثلاً في تأمين سلامة الطيران المدني الدولي في العالم أجمع.

ولما كان من الضروري إجراء تحقيقات فورية ومتعمقة في حوادث ووقائع الطائرات والإبلاغ عنها، أينما وقعت، والقيام فوراً بتعميم الدروس المستفادة من التحقيقات، ومن بينها توصيات السلامة الجوية، على الدول المتعاقدة الأخرى التي يعينها الأمر وعلى إيكاو لأغراض منع الحوادث.

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

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

وإن تدرك أنه من المتوقع حدوث زيادة كبيرة في حجم عمليات النقل الجوي خلال السنوات القادمة.

وإن تدرك أن الاتجاه الثابت نسبياً في معدل الحوادث خلال بضع السنوات الماضية قد يؤدي مع الزيادة المتوقعة في العمليات إلى حدوث زيادة في عدد الحوادث السنوية.

وإن تدرك وجود العديد من التحديات أمام المنع الفعال لوقوع الحوادث، وأنه يلزم إجراء تحديد وتصحيح أكثر فعالية للأخطار التي يتعرض لها الطيران، وأوجه القصور في النظم، بغية تعزيز الجهود التنظيمية الرامية إلى المزيد من الخفض في عدد الحوادث ومعدل الحوادث في مختلف أنحاء العالم.

وإن تدرك أن النظم المفتوحة لتحقيقات السلامة تعتمد على مبادئ الإجراءات غير العقابية و ضمانات السرية.

وإن تدرك أن عددا من الدول قد وضع إجراءات غير عقابية لمنع وقوع الحوادث إضافة إلى برامجها التنظيمية الخاصة بالسلامة الجوية.

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

### فإن الجمعية العمومية:

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

### القرار ٣٦-٨: عدم إفشاء بعض سجلات الحوادث والوقائع

#### إن الجمعية العمومية،

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

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

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

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

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

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

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

تقرر ما يلي:

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

٢- تكلف المجلس بأن يقدم تقريراً مرحلياً عن هذه المسألة إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية.

٣- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٣-١٧.

#### القرار ٣٦-٢٥: تأييد سياسة الإيكاو في المسائل المتعلقة بطيف الترددات اللاسلكية

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

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

وإقراراً بأن إعداد وتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) وسلامة الطيران المدني الدولي قد يتعرضان لأخطار كبيرة في حالة عدم تلبية متطلبات الطيران بتحديد مخصصاته من طيف الترددات اللاسلكية وحماية تلك المخصصات.

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

ونظراً للحاجة الملحة إلى زيادة ذلك الدعم نظراً لتزايد الطلب على طيف الترددات والمنافسة الشرسة من خدمات الاتصالات التجارية.

ونظراً لازدياد مستوى أنشطة التحضير للمؤتمر العالمي للاتصالات اللاسلكية الذي يعقده الاتحاد الدولي للاتصالات والمرتبط بالطلب المتزايد على سعة النطاق من جميع المستخدمين لطيف الترددات اللاسلكية (RF) بالإضافة إلى الأهمية المتزايدة لإعداد المواقف الإقليمية من جانب الهيئات الإقليمية للاتصالات، مثل مجتمع اتصالات آسيا/المحيط الهادئ (APT) والمجموعة العربية لإدارة الطيف (ASMG) والاتحاد الأفريقي للاتصالات (ATU) والمؤتمر الأوروبي لإدارات البريد والاتصالات (CEPT) ولجنة البلدان الأمريكية للاتصالات (CITEL) والكومنولث الإقليمي للاتصالات (RCC).

وبالنظر إلى التوصيتين ٣/٧ و ٦/٧ الصادرتين عن الاجتماع العالمي الخاص لشعبة الاتصالات/العمليات (١٩٩٥) (SP COM/OPS/95) وكذلك التوصية ٢/٥ للمؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية (٢٠٠٣).

### فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول المتعاقدة والمنظمات الدولية على أن تؤيد بحزم موقف الإيكاو في المؤتمرات العالمية للاتصالات اللاسلكية وفي الأنشطة الإقليمية والأنشطة الدولية الأخرى التي تنفذ من أجل التحضير للمؤتمرات اللاسلكية العالمية، وذلك بالوسائل التالية:

(أ) أن تتعهد بالعمل على دمج مصالح الطيران بشكل تام في إعداد مواقفها المعروضة في المحافل الإقليمية للاتصالات التي تشارك في إعداد مقترحات مشتركة للمؤتمر العالمي للاتصالات اللاسلكية.

(ب) أن تدرج في اقتراحاتها للمؤتمر العالمي للاتصالات اللاسلكية، بالقدر الممكن، المواد التي تتوافق مع موقف الإيكاو.

(ج) أن تدعم موقف الإيكاو وبيانات سياسة الإيكاو التي تقدم في المؤتمرات العالمية للاتصالات اللاسلكية الذي يعقده الاتحاد الدولي للاتصالات والتي يوافق عليها المجلس والواردة في دليل طيف الترددات اللاسلكية اللازمة للطيران المدني (Doc 9718).

(د) أن تتعهد بإيفاد خبراء من سلطات الطيران المدني التابعة لها للمشاركة على نحو كامل في إعداد مواقف الدول والمواقف الإقليمية والنهوض بمصالح الطيران في الاتحاد الدولي للاتصالات.

(هـ) أن تكفل، إلى أقصى قدر ممكن، اشتغال وفودها في المؤتمرات الإقليمية وأفرقة الدراسات التابعة للاتحاد الدولي للاتصالات والمؤتمرات العالمية اللاسلكية خبراء من سلطات الطيران المدني التابعة لها أو المسؤولين الآخرين في مجال الطيران الذين يكونوا على استعداد تام لتمثيل مصالح الطيران.

٢- **تطلب** من الأمين العام أن يوجه عناية الاتحاد الدولي للاتصالات إلى أهمية التخصيص والحماية الملائمين لطيف الترددات اللاسلكية إلى الطيران من أجل تأمين سلامة الطيران.

٣- **توجه** المجلس والأمين العام إلى ضمان توفير الموارد اللازمة، على سبيل الأولوية العالية في الميزانية التي تعتمدها الجمعية العمومية، لدعم المشاركة المتزايدة من جانب الإيكاو في الأنشطة الدولية والإقليمية الخاصة بإدارة طيف الترددات.

٤- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٢-١٣.

### القرار ٢٩-١٤: الرحلات التي تتم لأغراض إنسانية

#### إن الجمعية العمومية:

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

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

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

١- **تشجع** المجلس على مواصلة استعراض القواعد والتوصيات والمواد الإرشادية سارية المفعول، بطابع من الأولوية المتقدمة، لتعديلها كيفما يتراءى أنه مرغوب فيه لتأمين القيام بالرحلات المشغلة لأغراض إنسانية.

٢- تدعو الدول إلى اتخاذ التدابير اللازمة لتسهيل القيام بهذه الرحلات وتأمين سلامتها.

القرار ٣٦-١٣، المرفق (ش): التعاون بين الدول المتعاقدة على التحقيق في بعض حوادث الطائرات

القرار ٣٦-٢٠: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع

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

القرار ٢٧-١١: الازدحام في المطارات وفي الفضاء الجوي

القرار ٢٧-١٣: حماية النقل الجوي الدولي العام

القرار ٣٦-٢٦: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في المجال القانوني

القرار ٣٢-٧: تنسيق القواعد والبرامج التي تنظم مساعدة ضحايا حوادث الطيران وأسرههم

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

ولما كان ينبغي لدولة وقوع الحادث أن تتخذ الإجراءات الكفيلة لتلبية أهم احتياجات المتضررين من حوادث الطيران المدني.

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

ولما كان من الضروري للإيكاو والدول المتعاقدة لديها أن تسلم بأهمية إبلاغ 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 إبلاغ أسر الضحايا ومساعدتهم.

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

وبالنظر إلى أن تنسيق القواعد التي تنظم تلبية احتياجات ضحايا حوادث الطيران المدني وأسره يعد أيضا واجبا إنسانيا ومهمة اختيارية لمجلس الإيكاو مشار إليها في المادة ٥٥ (ج) من اتفاقية شيكاغو.

وبالنظر إلى أنه ينبغي للدول أن توفر حلا متجانسا لمعاملة ضحايا حوادث الطيران المدني وأسره.

وإدراكا منها بأن الناقل الجوي المعني بحادث الطيران المدني يكون غالبا في أفضل موقع لمساعدة الأسر فور وقوع الحادث.

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

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

**فإن الجمعية العمومية:**

- ١- **تناشد** 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 الإيكاو والدول الأخرى، بإعداد وتنفيذ القواعد والبرامج الرامية إلى دعم حوادث ضحايا الطيران المدني وأفراد أسرهم.
- ٣- **تحث** الدول التي لديها قواعد وبرامج لمعالجة شؤون ضحايا حوادث الطيران المدني وأسره على إتاحتها للإيكاو من أجل مساعدة الدول الأخرى.
- ٤- **تحث** المجلس على وضع مواد من بينها قواعد وتوصيات، تبين الحاجة إلى أن تعد الدول المتعاقدة وناقلوها الجيوبون قواعد وبرامج لدعم ضحايا حوادث الطيران المدني وأفراد أسرهم.
- ٥- **تطلب** من المجلس أن يقدم تقريرا عن التقدم المحرز في هذا الشأن إلى الدورة المقبلة للجمعية العمومية.



## الباب الثاني — الملاحة الجوية

لجنة الملاحة الجوية وأجهزتها الفرعية  
والاجتماعات الفنية ومشاركة الدول المتعاقدة فيه

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

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

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

القرار ٢٢-٢٩: استعمال اللغات في لجنة الملاحة الجوية

القرار ٣٦-١٣، المرفق (ب): اجتماعات الملاحة الجوية العالمية

القرار ٣٦-١٣، المرفق (ج): فرق الخبراء التابعة للجنة الملاحة الجوية

القرار ٣٦-١٣، المرفق (ك): اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية

القرار ٣٦-١٣، المرفق (ق): إسهام الدول في أعمال الإيكاو الفنية

القرار ٣٦-٢٥: دعم سياسة الإيكاو بشأن طيف الترددات اللاسلكية

## السكرتارية الفنية

القرار ٣٦-١٣، المرفق (ر): موظفو الأمانة العامة الفنيون في المقر الرئيسي  
وفي المكاتب الإقليمية

### السياسة الثابتة وأساليب تطبيقها في مجال الملاحة الجوية

القرار ١٥-٩: إعداد بيانات موحدة وجارية للدورات التالية بشأن سياسة الإيكاو  
الثابتة في مجال الملاحة الجوية على وجه التحديد

لما كانت الجمعية العمومية قد كلفت المجلس بموجب قرارها ١٤-٢٨ بأن يقدم إلى كل دورة تالية من دورات الجمعية العمومية تنشأ فيها لجنة فنية مشروع البيان الموحد بالسياسات الثابتة للجمعية العمومية التي تتعلق على وجه التحديد بالملاحة الجوية كما كانت قائمة عند بداية تلك الدورة.

وإنه تعتبر أن ذلك البيان الموحد بسياسات الإيكاو الثابتة الذي تعتمد عليه الجمعية العمومية في كل دورة يجب أن يكون مستكملاً وأن يعرض هذه السياسات كما كانت قائمة عند بداية تلك الدورة.

#### فإن الجمعية العمومية:

- ١- تقرر أن تعتمد في كل دورة تنشأ فيها لجنة فنية بياناً موحداً بالسياسات الثابتة للإيكاو التي تتعلق بالملاحة الجوية على وجه التحديد، بحيث يكون البيان مستكملاً حتى نهاية تلك الدورة.
- ٢- تعلن أن هذا القرار يلغي القرار ١٤-٢٨ ويحل محله.

القرار ٣٦-١٣: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة وممارستها التي تخص  
الملاحة الجوية

لما كانت الجمعية العمومية قد قررت في القرار ١٥-٩ أن تعتمد في كل دورة تنشأ فيها لجنة فنية بياناً موحداً عن السياسات المستمرة في مجال الملاحة الجوية على وجه التحديد، بحيث يتضمن هذا البيان كل ما استجد حتى نهاية تلك الدورة.

ولما كانت قد اعتمدت بموجب القرار ٣٥-١٤ بمرفقاته (أ) إلى (خ) بأكملها، بياناً بالسياسات المستمرة وأساليب العمل في مجال الملاحة الجوية على وجه التحديد كما كانت عند نهاية الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية.

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

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

**فإن الجمعية العمومية:**

١- **تقرر:**

(أ) أن مرفقات هذا القرار تشكل البيان الموحد عن سياسات الإيكاو المستمرة وأساليب العمل التي تنتهجها المنظمة في مجال الملاحة الجوية كما كانت في نهاية الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية.

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

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

### المرفق (أ)

#### صياغة القواعد والتوصيات الدولية

#### وإجراءات خدمات الملاحة الجوية

لما كانت المادة ٣٧ من اتفاقية الطيران المدني الدولي قد تطلبت من المنظمة أن تصدر وتعديل القواعد والتوصيات والإجراءات الدولية، وتحدد الغرض من ذلك العمل والأمور التي يتناولها، ولم كانت المواد ٣٨ و ٥٤ و ٥٧ و ٩٠ من تلك الاتفاقية تتضمن أحكاما إضافية في هذا الصدد.

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

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

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

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

**فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:**

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

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

- ٣- تصاغ القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها وإجراءات خدمات الملاحة الجوية بعبارات واضحة وبسيطة ووجيزة. ويجب أن تشمل القواعد والتوصيات على أحكام عامة وصلت إلى مرحلة النضج والاستقرار وأن تحدد الشروط المتعلقة بالتشغيل والأداء وتحدد أيضا مستويات السلامة المطلوبة والكفاءة. ويجب بالقدر الممكن أن توضع في وثائق منفصلة المواصفات الفنية الداعمة، عند وضعها من قبل الايكاو.
- ٤- ينبغي للايكاو لدى إعدادها للقواعد والتوصيات الدولية والإجراءات والمواد الإرشادية أن تعتمد إلى أقصى حد ملائم على أعمال الهيئات الأخرى المكلفة بوضع القواعد بشرط التحقق من صحتها واعتمادها على النحو الوافي. ويمكن أن يعتبر المجلس المواد التي تصدرها تلك الهيئات الأخرى المعنية بوضع القواعد مواد مناسبة، وينبغي في تلك الحالة الإشارة إليها في وثائق الايكاو.
- ٥- في حدود مقتضيات السلامة والانتظام يجب أن تكون القواعد التي تحدد التجهيزات والخدمات الواجب توفيرها وليدة توازن سليم بين ما يقتضيه التشغيل من تجهيزات وخدمات وبين ما يترتب على هذا التوفير من آثار اقتصادية.
- ٦- يجب أن يستشير المجلس الدول المتعاقدة بشأن اقتراحات تعديل القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية قبل أن يبيت فيها، باستثناء الحالات التي يرى فيها المجلس أن من الضروري اتخاذ إجراء عاجل. وعلاوة على ذلك يجوز للمجلس أن يتخذ قراره بشأن المواصفات الفنية بدون استشارة الدول، وذلك بشرط التحقق من صحتها واعتمادها على النحو الوافي. ومع ذلك يجب توفير هذه المواد للدول بناء على طلبها.
- ٧- يجب أن تحدد تواريخ بدء سريان تعديلات القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية بما يتيح للدول المتعاقدة مهلة كافية لتنفيذها.
- ٨- يجب أن تكون تواريخ بدء سريان تعديلات الملاحق وإجراءات خدمات الملاحة الجوية محددة بطريقة لا تضطر الدول المتعاقدة إلى تعديل نظمها الوطنية أكثر من مرتين في كل سنة تقويمية، ما لم تفرض الظروف الاستثنائية غير ذلك. ويتعين حسب الإمكان عند تطبيق ما سبق ألا يعدل الملحق أو وثيقة إجراءات خدمات الملاحة الجوية أكثر من مرة واحدة في السنة التقويمية.

### الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ينبغي للمجلس أن يحقق التناسق الكامل بين أحكام القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية. ويجب أن يحاول المجلس تحسين طريقة تجهيز وعرض وفائدة وثائق الإيكاو التي تتضمن القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والأحكام الأخرى ذات الصلة، وبصفة خاصة للنظم المعقدة والتطبيقات المرتبطة بها. وتحقيقا لهذه الغاية ينبغي للمجلس أن يشجع إعداد وتحديث المواصفات العامة لمستويات النظم والتشغيل والأداء. وينبغي للمجلس أن يواصل البحث عن أفضل السبل الملائمة لوضع ومعالجة ونشر المواصفات الفنية.
- ٢- ينبغي للدول المتعاقدة أن تبدي تعليقات كاملة ومفصلة على التعديلات المقترحة للقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، أو أن تعبر على الأقل عن موافقتها أو عدم موافقتها على مضمونها. وينبغي لذلك أن تتاح لها فسحة من الوقت قدرها ثلاثة أشهر على الأقل. وينبغي منح الدول المتعاقدة مهلة قدرها ٣٠ يوما على الأقل للإبلاغ بعزمها على إقرار أو اعتماد أي مواد تفصيلية لم يتم التشاور معها بشأنها.
- ٣- ينبغي إعطاء الدول المتعاقدة فسحة من الوقت مدتها ثلاثة أشهر كاملة للتبليغ عن عدم موافقتها على التعديلات المعتمدة للقواعد والتوصيات، وينبغي للمجلس عند تحديده لموعد التبليغ عن عدم الموافقة أن يراعي الوقت اللازم لإرسال التعديلات المعتمدة ووصول بلاغات الدول.
- ٤- ينبغي أن يراعي المجلس حسب الإمكان في تطبيق أحكام الفقرة ٨ أعلاه، ألا تقل الفترة الفاصلة بين كل موعد مقرر وآخر يليه للتطبيق المشترك لتعديلات الملاحق وإجراءات خدمات الملاحة الجوية عن ستة أشهر.

## المرفق (ب)

### اجتماعات الملاحة الجوية العالمية

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

ولما كان من الضروري ضمان الحصول على أقصى قدر من الفائدة من هذه الاجتماعات دون إلقاء أي عبء لا مبرر له على الدول المتعاقدة وعلى المنظمة.

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- أن تكون الاجتماعات التي يدعو المجلس الى عقدها وتشارك فيها كل الدول المتعاقدة على قدم المساواة هي الوسيلة الرئيسية للتقدم نحو حل المشكلات ذات الأهمية العالمية، بما في ذلك تعديل الملاحق وإعداد الوثائق الأساسية الأخرى في مجال الملاحة الجوية.
- ٢- ألا تعقد هذه الاجتماعات ما لم يسوغها عدد وأهمية المشكلات التي ستبحث وما لم تظهر امكانية التوصل الى قرار بناء بشأنها، ولا بأس من مطالبة الاجتماعات التي تعقد على هذا الأساس بأن تجري مناقشات استطلاعية حول الأمور التي لم تتضح الى الدرجة التي تسمح باتخاذ قرار محدد بشأنها.
- ٣- يجب تنظيم هذه الاجتماعات بحيث تكون ملائمة على أفضل وجه لأداء المهمة الموكولة اليها وتوفر التنسيق اللازم فيما بين التخصصات الفنية التي تنطوي عليها.
- ٤- يجب ألا يعقد أكثر من اجتماعين من هذا النوع خلال السنة التقويمية، كما يجب أن يمر اثنا عشر شهرا على الأقل بين أي اجتماعين متتاليين يعالجان بإسهاب نفس التخصص الفني، ما لم تقتض الظروف الاستثنائية خلاف ذلك.

### الإجراءات المتصلة بهذا القرار

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

## المرفق (ج)

### فرق الخبراء التابعة للجنة الملاحة الجوية

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

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

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

### الإجراء المتصل بهذا القرار

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

## المرفق (د)

### تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية

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

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

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

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- يجب تشجيع الدول المتعاقدة ومساعدتها بكل الوسائل المتاحة على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية.

٢- يجب أن يرصد المجلس الاختلافات القائمة بين قواعد وممارسات الدول المتعاقدة والقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، وذلك بهدف التشجيع على إزالة الاختلافات لصالح سلامة وانتظام الملاحة الجوية الدولية، وإزالة الاختلافات المناهضة لأهداف القواعد الدولية.

٣- يجب أن يقوم المجلس بتحليل السبب الرئيسي وراء عدم التنفيذ واتخاذ الإجراءات الملائمة.

### الإجراءات المتصلة بهذا القرار

١- ينبغي للمجلس، وهو يشجع ويساعد الدول المتعاقدة على تطبيق القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، أن يستعين بكل الوسائل المتاحة، بما في ذلك موارد المقر الرئيسي وموارد مكاتب الإيكاو الإقليمية وموارد برنامج الأمم المتحدة الإنمائي.

٢- ينبغي للدول المتعاقدة أن تواصل جهودها، بل وأن تكثفها حسب الاقتضاء، لتطبيق في منشآتها التشغيلية أساليب عمل وإجراءات تتفق مع القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، وفي هذا الصدد ينبغي للدول المتعاقدة أن تبحث إمكانية تعديل إجراءاتها الداخلية لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية حتى تصبح الإجراءات أسهل أو أبسط أو أكثر فاعلية.

٣- ينبغي للمجلس أن يحث الدول المتعاقدة على إخطار المنظمة بأي اختلافات موجودة بين نظمها وممارساتها الوطنية وأحكام القواعد والتوصيات الدولية، وكذلك بالتواريخ التي ستلتزم فيها بتلك الأحكام. وينبغي للدول المتعاقدة التي تجد نفسها غير قادرة على الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية أن تخطر الإيكاو بسبب عدم تنفيذها لها، بما في ذلك أي لوائح وممارسات وطنية مطبقة تختلف من حيث الشكل أو المبدأ. وينبغي أن تنشر بسرعة الإخطارات التي تبين وجوه الاختلاف عن القواعد القياسية والتوصيات الدولية عقب تسلمها من الدول، على أن يكون هذا النشر على صورة إضافات بالملاحق ذات الصلة بالموضوع. وينبغي أن يطلب إلى الدول المتعاقدة أن تنشر في أدلة طيرانها أي اختلافات هامة عن القواعد القياسية والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية.

٤- ينبغي للمجلس، في رصده للاختلافات القائمة عن القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية أن يطلب تقارير من الدول المتعاقدة التي لم تخطر المنظمة بتنفيذها لهذه القواعد والتوصيات ومن الدول التي أرسلت إخطارا غير كامل. كذلك ينبغي للمجلس أن يطلب من الدول المتعاقدة، التي لم تنشر في أدلة طيرانها معلومات عن تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية أن تبادر إلى نشرها.

## المرفق (هـ)

### الأدلة الفنية والكتب الدورية الصادرة عن المنظمة

حيث أن الإرشادات الفنية الحديثة التي تقدم من خلال المنظمة تشكل مساعدة قيمة للغاية للهيئات في التخطيط لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والخطط الإقليمية.

وحيث أنه من المهم أيضا نشر الإرشادات الفنية لتدريب العاملين وتحديث معلومات موظفي التشغيل لمواكبة التطورات التكنولوجية وتحسين نوعية الخدمة والارتقاء بمستوى السلامة في العمليات الجوية.

وحيث أنه لا توجد على الصعيد الدولي سبيل لتوفير هذه الإرشادات غير الإيكاو.

وحيث أن التحديث المستمر لأدلة الإيكاو، وإصدار أدلة وكتب دورية جديدة حسب الاقتضاء، يشكلان مهمة ضخمة يلزمها عاملون فنيون وإداريون وتطوي على أولويات متضاربة وتتطلب تدابير خاصة لتنظيم قدرة العمل في أمانة المنظمة وتنظيم أساليب النشر.

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

### الإجراءات المتصلة بهذا القرار

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

### المرفق (و)

#### وحدات القياس

**حيث أنه ينبغي توحيد وحدات القياس تأمينا لسلامة العمليات الدولية الجوية والأرضية.**

**وحيث أنه من الأهمية بمكان أن يكون النهج الثابت للمنظمة هو استخدام وحدات قياس موحدة في مطبوعات الملاحة الجوية الصادرة عنها.**

**وحيث أن الملحق الخامس باتفاقية شيكاغو ينص في طبعته الرابعة على استخدام نظام موحد لوحدات القياس في عمليات الطيران المدني الدولي الجوية والأرضية، وهو "النظام الدولي للوحدات"، ويسمح باستخدام بعض الوحدات من خارج هذا النظام الدولي استخداما دائما واستخدام بعضها الآخر استخداما مؤقتا.**

#### فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

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

### المرفق (ز)

#### شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الكفاءة

#### واجازات طواقم قيادة الطائرات

**حيث أن المادة ٣٣ من اتفاقية شيكاغو لم تحدد صراحة الأغراض المستهدفة من الاعتراف بالشهادات والاجازات.**

**وحيث أنه توجد عدة تفسيرات بشأن وجود أو عدم وجود التزام على الدول المتعاقدة بالاعتراف بالشهادات والاجازات التي أصدرتها أو قررت صلاحيتها دول متعاقدة أخرى إلى أن يبدأ سريان القواعد والتوصيات الدولية على الطائرات المعنية أو الطيارين المعنيين.**



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

**فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:**

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

### المرفق (ح)

#### التدريب على أعمال الطيران

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

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

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

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

**فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:**

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

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

- أ) الدول المتعاقدة هي المسؤولة عن التدريب على أعمال الطيران.
- ب) ينبغي للمنظمة أن تعطي أقصى أولوية لوضع برامج تتعلق بالسلامة الجوية وأمن الطيران.

\* ينظم القرار ٣٦-١٧ المساعدة التي تقدمها الايكاو في اطار مشروعات برنامج الأمم المتحدة الإنمائي وغيره من البرامج.

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

### الإجراءات المتصلة بهذا القرار

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

## المرفق (ط)

### تنسيق الأجهزة الملاحية والأجهزة الملاحية الفرعية

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

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

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

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

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

## المرفق (ي)

### صياغة الخطط الإقليمية والإجراءات الإقليمية الإضافية

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

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

٢- أن تعدل الخطط الإقليمية بالمراسلة بين المنظمة والدول المتعاقدة والمنظمات الدولية المعنية إذا سمحت بذلك طبيعة التغيير اللازم.

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

(أ) لا تمثل تغييرات في الشروط التي حددها المجلس في الخطط الإقليمية.

ب) ولا تتعارض مع السياسة الثابتة للايكافو.

ج) ولا تتضمن مسائل يتعذر حلها على المستوى الإقليمي.

يجوز للمجلس تفويض الهيئات الإقليمية سلطة معالجة وإصدار هذه التعديلات.

### الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ينبغي للمجلس أن يضمن أن يكون هيكل وشكل الخطط الإقليمية متمشيين مع خطة الملاحة الجوية العالمية وأن يتسنى استخدامهما في تطبيق النهج المبني على الأداء في أعمال التخطيط.
- ٢- ينبغي للمجلس أن يتابع تأثير تغيير الاحتياجات على الخطط الإقليمية كي يتحقق في الوقت المناسب من وجود أي حاجة إلى تنقيح هذه الخطط، آخذاً في الاعتبار الحاجة إلى إدخال مزيد من التحسينات على مستويات السلامة الحالية.
- ٣- ينبغي للمجلس، عند قيامه بتقدير مدى إلحاح الحاجة إلى تنقيح أي من الخطط الإقليمية، أن يأخذ في اعتباره الوقت الذي تحتاجه الدول المتعاقدة لتوفير التجهيزات والخدمات الإضافية الضرورية.
- ٤- ينبغي أن يضمن المجلس أن تكون التواريخ المقررة في الخطط الإقليمية لتنفيذ أنواع جديدة من المعدات مناسبة لتوفير المعدات المناسبة بالفعل في حينها.
- ٥- ينبغي للمجلس أن يضمن أعداد قواعد بيانات الكترونية بالنسبة للخطط الإقليمية، ومعها أدوات التخطيط اللازمة، من أجل تحسين الكفاءة وتعجيل دورة التعديل.
- ٦- ينبغي للمجلس أن يستعين بمجموعات التخطيط التي أنشأها في جميع الأقاليم للمساعدة على تحديث الخطط الإقليمية وأي وثائق تكميلية.

### المرفق (ك)

#### اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- ألا تُعقد اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية إلا لمعالجة القضايا التي يتعذر على المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ معالجتها بشكل واف.
- ٢- تعقد هذه الاجتماعات وتوضع جداول أعمالها على أساس النواقص الموجودة فعلاً أو المتوقع حدوثها في الخطط الإقليمية للأقاليم المعنية.

- ٣- تحدد لكل من هذه الاجتماعات منطقة جغرافية معينة، مع مراعاة عمليات النقل الجوي الدولي وعمليات الطيران العام الدولي الراهنة والمتوقعة، والمجالات الفنية التي يعالجها الاجتماع، ولغات عمله.
- ٤- يستخدم لكل من هذه الاجتماعات تنظيم بأنسب الطرق للنظر في المسائل المطروحة على جدول الأعمال وتحقيق التنسيق الفعال بين مختلف مكونات الاجتماع.
- ٥- تعقد اجتماعات محدودة النطاق الفني أو الجغرافي عندما توجد مشاكل محددة يتعين حلها، ولا سيما المشاكل التي تقتضي حلاً عاجلاً، أو عندما يكون في عقد هذه الاجتماعات تقليل لعدد اجتماعات الملاحة الجوية ذات النطاق الإقليمي الشامل.

### الإجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ينبغي أن يحاول المجلس عقد اجتماعات إقليمية للملاحة الجوية في أماكن داخل الأقاليم المعنية، وأن يشجع الدول المتعاقدة في تلك الأقاليم على أن تستضيف الاجتماع بالانفراد أو بالتضامن.
- ٢- ينبغي جعل جدول الأعمال المعتمد ومستنداته الرئيسية، متاحاً إلكترونياً قبل عشرة أشهر على الأقل من موعد عقد الاجتماع بالنسبة لجدول الأعمال، وقبل ثلاثة أشهر على الأقل من ذلك الموعد بالنسبة للمستندات الرئيسية.
- ٣- ينبغي أن يكفل المجلس تزويد الاجتماعات الإقليمية للملاحة الجوية بالتوجيهات اللازمة لتصريف الأمور التشغيلية والفنية المتعلقة بجدول أعمالها.
- ٤- ينبغي لكل دولة 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، آخذاً في الاعتبار الحاجة إلى إدخال مزيد من التحسينات على مستويات السلامة الحالية.
- ٦- ينبغي أن يضع المجلس ويستكمل توجيهات محددة ومفصلة بخصوص بحث مسائل التنفيذ في الاجتماعات الإقليمية للملاحة الجوية.

### المرفق (ل)

#### تنفيذ الخطط الإقليمية

- حيث أن المادة ٢٨ من اتفاقية شيكاغو نصت على أن تتعهد الدول المتعاقدة بأن توفر حسب الامكان تجهيزات الملاحة الجوية وخدماتها اللازمة لتسهيل الملاحة الجوية الدولية.
- وحيث أن الخطط الإقليمية تبين التجهيزات والخدمات التي يحتاجها الطيران المدني الدولي.
- وحيث أن أي أوجه قصور خطيرة في تنفيذ الخطط الإقليمية قد تؤثر في سلامة العمليات الجوية الدولية وانتظامها وكفاءتها، وتستحق الإزالة بالتالي بأسرع ما يمكن.

**فإن الجمعية العمومية تقرّر 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 الاقليمية والتحري عنها واتخاذ الاجراءات اللازمة لها في أقل وقت ممكن.
- ٣- يجب أن تحدد مجموعات التخطيط والتنفيذ الاقليمية المشاكل وأوجه القصور في الخطط الاقليمية وفي تنفيذها وأن تقترح التدابير العلاجية.

**الاجراءات المتصلة بهذا القرار**

- ١- ينبغي للمجلس أن يخطر كل دولة متعاقدة اخطارا كاملا وسريعا بالتوصيات الخاصة بتوفير تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية التي تنطبق عليها بموجب الخطة الاقليمية، آخذا 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 الاقليمية.
- ٣- ينبغي أن يتابع المجلس مدى تنفيذ الخطط الاقليمية واصدار تقارير مرحلية دورية تتضمن بيانات عن أوجه القصور الخطيرة في تنفيذ الخطط الاقليمية.
- ٤- ينبغي للمنفعين بتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية أن يبلغوا عن أي مشكلة خطيرة يصادفونها بسبب القصور في تنفيذ تجهيزات أو خدمات الملاحة الجوية المقررة في الخطط الاقليمية. 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 للمنفعين بهذه التجهيزات والخدمات أن يبلغوا الايكاو عن طريق أي هيئة دولية حسب الاقتضاء.
- ٥- ينبغي للمجلس أن يستعرض بصفة دورية المشاكل الخطيرة التي يصادفها المنفعون بسبب أي نقص في تنفيذ تجهيزات الملاحة الجوية وخدماتها، وأن يتخذ الخطوات اللازمة لتصفية هذه المشاكل بأسرع ما يمكن.

**المرفق (م)****تعيين حدود المجالات الجوية لخدمات الحركة الجوية\***

حيث أن الملحق الحادي عشر باتفاقية شيكاغو يقتضي من كل دولة متعاقدة أن تحدد أجزاء الفضاء الجوي فوق اقليمها التي تقدم 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 تتيب مسؤوليتها عن تقديم خدمات الحركة الجوية فوق اقليمها الى دولة أخرى بمقتضى اتفاق ثنائي بينهما.

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

وحيث أنه يجوز للدولة المنبئة 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 إليها خدمات الحركة الجوية يجب أن تحدد باتفاقات اقليمية للملاحة الجوية يوافق عليها المجلس عادة بناء على مشورة من اجتماعات الملاحة الجوية الاقليمية.

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

- ١- إن حدود المجالات الجوية التي تقدم إليها خدمات الحركة الجوية، سواء كانت فوق أراضي الدول أو فوق أعالي البحار، تقرر على أساس الاعتبارات الفنية والتشغيلية لتأمين السلامة وتحقيق أقصى درجة من الكفاءة والاقتصاد لمقدمي تلك الخدمات وللمنتفعين بها.
- ٢- لا ينبغي تقسيم المجال الجوي المخصص لخدمات الحركة الجوية لأغراض غير الأغراض الفنية أو التشغيلية أو الأغراض المرتبطة بالسلامة والكفاءة.
- ٣- عندما تقضي الحاجة بتوسيع المجالات الجوية التي تقدم إليها خدمات الحركة الجوية لتشمل أراضي دولتين أو أكثر، أو أجزاء منها، ينبغي الاتفاق على ذلك بين الدول المعنية.
- ٤- على الدولة التي تقدم خدمات الحركة الجوية الى المجال الجوي فوق أراضي الدولة المنبئة أن تتولى هذا التقديم وفقا لما تقتضيه الدولة المنبئة، ويجب عليها أن تنشئ وتجدد التجهيزات والخدمات التي ينفق 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.
- ٧- ان موافقة المجلس على اتفاقات الملاحة الجوية الاقليمية التي تسند الى أي دولة تقديم خدمات الحركة الجوية في المجال الجوي فوق أعالي البحار لا تعني الاعتراف بسيادة تلك الدولة على ذلك المجال الجوي.

### الاجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- عند تحديد المجالات الجوية التي تقدم إليها 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 إليه خدمات الحركة الجوية تعديلا مؤقتا بقصد تنفيذ خطط الطوارئ بموافقة مجلس المنظمة ريثما يتسنى استئناف الخدمات الأصلية.

## المرفق (ن)

### 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 بإنشاء 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 للملاحة الجوية يوافق عليها المجلس عادة بناء على مشورة من اجتماعات الملاحة الجوية الاقليمية.

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

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، وجز له أن يقدم توصيات لهذا الغرض.

وحيث أن خدمات الملاحة الجوية المذكورة في المادة ٦٩ من اتفاقية شيكاغو تتضمن فيما تتضمنه خدمات البحث والانقاذ.

### فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

١- تحدد مناطق البحث والانقاذ 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 والانقاذ ومع الأقاليم البحرية للبحث والانقاذ فيما يتعلق بالمناطق فوق أعالي البحار.

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

٣- اذا اقتضى الأمر توسيع مناطق البحث والانقاذ 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 والانقاذ 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 والانقاذ في المنطقة المعنية.



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

**وتعلن بالاضافة الى ذلك ما يلي:**

٧- كل دولة متعاقدة تتيب مسؤولية تقديم خدمات البحث والانقاذ 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 والانقاذ 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 والانقاذ التي تحقق أكبر قدر من الكفاءة، وأن تنظر حسب الاقتضاء في جمع الموارد المتاحة في صندوق مشترك للبحث والانقاذ أو انشاء هيئة واحدة مشتركة للبحث والانقاذ تسند اليها مسؤولية توفير خدمات البحث والانقاذ 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 والانقاذ 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 والانقاذ.

### المرفق (س)

#### التنسيق بين الحركة الجوية المدنية والحركة الجوية العسكرية

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

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

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

**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 فوريا لحل الصعوبات الراهنة.

**وإن تذكر** أن المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية الخاص بالايكاو يقضي بأن تكون جميع المجالات الجوية قابلة للاستخدام، وأنه ينبغي أن تمثل أي قيود مفروضة على استخدام أي حجم معين من المجال الجوي مرحلة انتقالية، وأنه ينبغي توخي المرونة في إدارة جميع المجالات الجوية.

**فإن الجمعية العمومية تقر ما يلي:**

- ١- يجب وضع الترتيبات اللازمة لكي يشترك الطيران المدني والطيران العسكري في استخدام المجال الجوي وبعض التجهيزات والخدمات بما يكفل السلامة والانتظام والكفاءة لحركة الطيران المدني الدولي.
- ٢- يجب أن تكفل النظم والإجراءات التي تضعها الدول المتعاقدة لتنظيم عمليات طائراتها الحكومية فوق أعالي البحار، ألا تلحق تلك العمليات ضررا بسلامة حركة الطيران المدني الدولي وانتظامها وكفاءتها، وأن تكون تلك العمليات متمشية بقدر الإمكان مع قواعد الجو الواردة في الملحق الثاني باتفاقية شيكاغو.
- ٣- يجب أن يعمل المجلس من أجل مساعدة الدول في إبرام اتفاقات مدنية عسكرية وذلك بتقديم النصح والإرشاد لتلك الدول.

**الإجراءات المتصلة بهذا القرار**

- ١- ينبغي للدول المتعاقدة أن تبادر إلى تنسيق خدمات الحركة الجوية بين الطيران المدني والطيران العسكري أو أن تحسن هذا التنسيق، لتنفيذ السياسة الواردة في الفقرة (١) من المنطوق أعلاه.
- ٢- ينبغي أن يكفل المجلس إدراج موضوع تنسيق استخدام المجال الجوي بين الطيران المدني والطيران العسكري في جداول أعمال الاجتماعات العالمية والاجتماعات الإقليمية التي تعقدها المنظمة، وذلك حسب الاقتضاء.
- ٣- ينبغي للدولة المعنية، عند وضعها النظم والإجراءات المذكورة في الفقرة (٢) من المنطوق أعلاه أن تتسق الأمور مع جميع الدول المسؤولة عن تقديم خدمات الحركة الجوية فوق أعالي البحار في المنطقة المعنية.

**المرفق (ع)****توفير المطارات الملائمة**

- حيث أن** من الضروري ادخال تحسينات كبيرة على الخصائص المادية للمطارات في كثير من المواقع.
- وحيث أن** هذه التحسينات تقتضي في بعض الحالات انفاقا باهظا وأن من غير المستصوب تخطيط هذا العمل دون مراعاة تطورات المستقبل.
- وحيث أن** الدول وسلطات المطارات ستظل في حاجة الى معرفة الاتجاهات العامة للاحتياجات التي يرجح أن تقتضيها المطارات لخدمة الأجيال اللاحقة من الطائرات.
- وحيث أن** كثيرا من المشكلات الخطيرة يمكن تفاديها اذا كانت مقتضيات تشغيل الطائرات الجديدة تسمح بتشغيلها اقتصاديا دون مزيد من الضغط على الخصائص المادية للمطارات.
- وحيث أن** تشغيل المطارات له كثير من المزايا وأن الاعتبارات البيئية قد فرضت قيودا على تشغيل الطائرات في بعض المواقع، وأن مشكلات السعة الموجودة حاليا على النطاق العالمي تقتضي تشغيل طائرات جديدة أقل ضوضاء.
- وحيث أن** الاتجاه يتزايد نحو اسناد تشغيل المطارات الى هيئات مستقلة بدون المساس بالتزام الدول بضمان السلامة في تجهيزات وخدمات المطارات.

**فإن الجمعية العمومية تقر ما يلي:**

- ١- يجب أن تواظب المنظمة على تحديث الشروط الفنية الموضوعة للمطارات.

- ٢- يجب تصميم الأجيال اللاحقة من الطائرات بحيث يمكن تشغيلها بكفاءة وبأقل ازعاج بيئي ممكن من المطارات التي يستعملها الجيل الحالي من الطائرات.
- ٣- أن تقوم الدول بترخيص المطارات.
- ٤- أن تضمن الدول أن مطاراتها تعمل بنظم ادارة السلامة.

#### الاجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- في ضوء نتائج المتابعة المستمرة المشار اليها في الفقرة (١) من المنطوق أعلاه، ينبغي للمجلس أن يقوم بما يلي آخذاً في الاعتبار الحاجة الى ادخال مزيد من التحسينات على مستويات السلامة الجوية الحالية:
- (أ) وضع ارشادات اضافية بشأن تطورات المستقبل.
- (ب) المواظبة على اعلام الدول المتعاقدة بتلك التطورات.
- ٢- ينبغي للمجلس أن يستمر في توجيه انتباه منتجي الطائرات ومشغليها الى السياسة المبينة في الفقرة (٢) من المنطوق.

#### المرفق (ف)

##### اختبار مساعدات الملاحة اللاسلكية على الأرض ومن الجو

- حيث أن من الضروري التحقق من أداء مساعدات الملاحة اللاسلكية عن طريق اجراء اختبارات منتظمة لها.
- وحيث أن انشاء تجهيزات محسنة لاختبار المساعدات على الأرض يقلل الحاجة الى اجراء هذه الاختبارات من الجو.
- فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:
- ١- ينبغي التحقق من أداء مساعدات الملاحة اللاسلكية عن طريق اختبارات منتظمة من الجو ريثما تتوافر مرافق اختبار أرضية محسنة تحسينا كبيرا.
- ٢- ينبغي تحسين الأجهزة الأرضية للملاحة اللاسلكية، وما يتصل بها من تجهيزات الاختبار والرصد، بما يضمن الأداء بنفس المستوى الذي تكفله الاختبارات من الجو، وذلك لتقليل الحاجة الى اجراء اختبارات دورية من الجو.

#### الاجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ريثما تتوافر تجهيزات اختبار أرضية محسنة تحسينا كبيرا، ينبغي للدول المتعاقدة أن تنشئ لنفسها وحدات اختبار من الجو، أو تنشئ وحدات مشتركة مع دول أخرى، أو أن تعقد اتفاقات مع الدول أو الوكالات التي تملك التجهيزات المناسبة كي تجري الاختبارات من الجو بالنيابة عنها.
- ٢- ينبغي للمجلس أن يواصل جهوده لتنسيق الترتيبات المعقودة بين الدول المتعاقدة لاجراء اختبارات منتظمة من الجو لمساعداتها الملاحية اللاسلكية.
- ٣- ينبغي للمجلس أن يتشاور مع الدول المتعاقدة القائمة بتصميم وصنع نظم الملاحة اللاسلكية، للتحري عن السبل الممكنة لتحسين تجهيزات الاختبار على الأرض، بقصد الاقلال الى أدنى حد من الحاجة الى اجراء اختبارات دورية من الجو.

٤- ينبغي للمجلس أن يوزع على الدول المتعاقدة معلومات بخصوص التطورات المهمة التي استجذت في مجال تحسين المعدات الأرضية للملاحة اللاسلكية، بما في ذلك تجهيزات الاختبار والرصد المرتبطة بها، وذلك بقدر اسهام هذه التطورات في التقليل الى الحد الأدنى من الحاجة الى اجراء الاختبارات من الجو.

### المرفق (ص)

#### شروط ملائمة لتوظيف العاملين الأرضيين في الطيران

حيث أن شروط التوظيف التي لا تتناسب مع المؤهلات والمسؤوليات المطلوبة للعمل في خدمات الطيران الأرضية تشكل سببا رئيسيا للصعوبة في تعيين ذوي المؤهلات المناسبة واستبقائهم في العمل بعد اتمام تدريبهم. وحيث أن هذه الصعوبة تعيق حسن تنفيذ الخطط الإقليمية والقواعد والتوصيات واجراءات خدمات الملاحة الجوية. فإن الجمعية العمومية تقرر ان شروط توظيف العاملين في الخدمات الأرضية للطيران ينبغي أن تكون متناسبة مع المؤهلات المطلوبة منهم والمسؤوليات التي يؤديونها.

### المرفق (ق)

#### اسهام الدول في أعمال الايكاف الفنية

حيث أن المشاركة الفنية من جانب الدول المتعاقدة أمر ضروري لاحتراز تقدم جيد في أعمال المنظمة الفنية. وحيث أنه يصعب الحصول بين حين وآخر من الدول المتعاقدة على مشاركة سريعة ووافية في أعمال المنظمة الفنية. وحيث أن من الضروري الحصول على أقصى منفعة من هذه المشاركة دون انتقال لا داعي له على الدول المتعاقدة وعلى المنظمة. فإن الجمعية العمومية تقرر ضرورة قيام الدول المتعاقدة بالمشاركة الفنية الفعالة في أعمال المنظمة الفنية.

#### الاجراءات المتصلة بهذا القرار

١- ينبغي للمجلس أن يشجع الدول المتعاقدة على المشاركة الفعالة في أعمال المنظمة الفنية، مع اقامة الاعتبار الواجب للحاجة الى الاقلال الى أدنى حد من التكاليف التي تتحملها المنظمة والدول المتعاقدة بصدد هذه المشاركة.

٢- ينبغي للدول المتعاقدة أن تقوم بما يلي في حدود امكانيات كل منها:

(أ) أن تساعد، بالمراسلة، على تقدم المشاريع الفنية للمنظمة.

(ب) أن تشارك في اجتماعات المنظمة وأن تشارك على نحو فعال في الأعمال التحضيرية التي تجري قبل الاجتماعات، ولا سيما عن طريق تقديم الوثائق التمهيدية التي تحتوي على اقتراحات محددة بشأن بنود جدول الأعمال أو التي تحتوي على آرائها بشأن الوثائق المقدمة إليها.

- (ج) أن تشارك في نشاط فرق خبراء المنظمة، وأن تضمن أن مرشحها متمتعون بالمؤهلات المناسبة وقادرون على الاسهام بفاعلية في أعمال فرق الخبراء.
- (د) أن تضطلع بالدراسات التخصصية التي تطلبها المنظمة.
- (هـ) أن تساعد المنظمة في أعمالها الفنية بأي وسيلة أخرى يحددها المجلس.

### المرفق (ر)

#### موظفو الأمانة العامة الفنيون في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية

حيث أن ثمة حاجة مستمرة الى تقديم المساعدة الفعالة الى الدول المتعاقدة لتنفيذ الخطط الإقليمية والقواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحة الجوية والاجراءات الاضافية.

وحيث أن من المهم استخدام موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية استخداما فعالا لمساعدة الدول المتعاقدة على التصدي لمشاكل التنفيذ التي تعترضها.

وحيث أن من المهم لأداء الوظائف على النحو السليم تمكين موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية من أن يحافظوا على كفاءتهم الفنية وأن يطلعوا باستمرار على نحو واف على آخر التطورات في مجالات تخصصاتهم.

#### فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- يجب توزيع موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية توزيعا فعالا لتقديم المساعدة المثلى الى الدول المتعاقدة للتصدي للمشاكل التي تعترضها في مجال تنفيذ الخطط الإقليمية والقواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحة الجوية والاجراءات الاضافية.
- ٢- يجب تمكين موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية من الحفاظ على كفاءتهم الفنية والاطلاع الوافي على آخر التطورات الفنية.

#### الاجراءات المتصلة بهذا القرار

- ١- ينبغي تمكين موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية من القيام بزيارات متكررة لمدد كافية في الدول المتعاقدة حين تكون هذه الزيارات ضرورية أو حين تطلبها هذه الدول للتصدي لمشاكل التنفيذ التي تعترضها.
- ٢- ينبغي الى أقصى حد ممكن نقل الموظفين المنخصصين من مكتب اقليمي الى آخر ومن المقر الرئيسي الى المكاتب الإقليمية كلما اقتضى الأمر تدعيم المكاتب الإقليمية بصفة مؤقتة.
- ٣- ينبغي تمكين موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية من تحديث معلوماتهم في مجالات تخصصهم، لا سيما بحضور نخبة من الاجتماعات الفنية، والقيام بزيارات الى هيئات البحوث والتطوير، ومشاهدة التجارب التطبيقية وعمليات تقييم الأجهزة والتقنيات الجديدة. غير انه ينبغي ألا تحظى الزيارات بالأسبقية على الوظيفة الأساسية للأمانة العامة وهي خدمة المنظمة ومختلف هيئاتها التداولية. وعلاوة على ذلك ينبغي حسب الامكان الربط بين السفر الذي تستدعيه تلك الزيارات والسفر اللازم لأداء الواجبات الأخرى للمنظمة.

## المرفق (ش)

### التعاون بين الدول المتعاقدة على التحقيق في بعض حوادث الطائرات

حيث أن من واجب الدولة التي يقع الحادث فيها أن تجري تحقيقا عن ظروف الحادث وفقا لأحكام المادة ٢٦ من اتفاقية شيكاغو.

وحيث أن ازدياد التطور والتعقيد في الطائرات الحديثة يقتضي إشراك خبراء ذوي تخصصات فنية وتشغيلية كثيرة في إجراءات التحقيق، كما يقتضي استعمال تجهيزات خاصة للتحقيق.

وحيث أن الكثير من الدول المتعاقدة لا يمتلك الخبرات الفنية والتشغيلية المتخصصة والتجهيزات الملائمة.

وحيث أن من الأمور الأساسية لسلامة الطيران ومنع وقوع الحوادث أن يتم التحقيق في الحوادث وتقديم تقارير مستفيضة عنها دون أن تشكل الاعتبارات المالية عائقا لا داعي له.

وحيث أن تكاليف الإنقاذ والتحقيق في حوادث الطيران الجسيمة قد تلقي عبئا ماليا جسيما على الدولة التي وقع فيها الحادث.

فإن 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 إلى الحد الممكن ضمن ما تقوم به:

أ) تقديم المساعدة، بناء على طلب الدول المتعاقدة الأخرى، على شكل خبراء وتجهيزات لإجراء التحقيق في حوادث الطيران الجسيمة.

ب) إتاحة 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.

### الإجراءات المتصلة بهذا القرار

١- ينبغي تشجيع الدول المتعاقدة على دعم حلقات العمل الإقليمية بشأن التحقيق في الحوادث، وذلك لتبادل المعلومات عن القوانين والإجراءات التي تتبعها كل دولة في مجال التحقيق في الحوادث، وعن كيفية تقاسم المعرفة والخبرة في إدارة وأساليب التحقيق في الحوادث، وعن مدى توافر الخبراء والتجهيزات وعن إجراءات تذليل صعوبات التحقيق في الحوادث.

٢- 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 إمكانات استخدام مراكز التدريب الإقليمية لعقد هذه الدورات فيها وإمكانات إدراج منهجية "ترينير" فيها لأنها تمثل تدريباً دولياً موحداً.

## المرفق (ت)

### العلاقة بين السلامة الجوية والعوامل البشرية

حيث أن أهداف ومقاصد الايكاو كما جاءت في اتفاقية شيكاغو تقتضي بتدعيم تنمية النقل الجوي الدولي "... بقصد تعزيز سلامة الطيران في الملاحة الجوية الدولية".

وحيث أن من المسلم به أن العوامل البشرية لها علاقة بحدود الأداء البشري في بيئة الطيران.

وحيث أن تأثير العوامل البشرية يتجلى في غالبية الحوادث، (نحو ٧٠ في المائة من الحوادث)، فإن هناك بالتالي حاجة مستمرة الى اتخاذ تدابير ملائمة لتخفيض عدد حوادث الطيران.

وحيث أن الازدياد في استعمال النظم التلقائية والتكنولوجيا الجديدة وما تتطوي عليه من تعقيد، سواء في العمليات الجوية أو الأرضية، أمر قد يؤدي الى تفاقم خطورة مسائل العوامل البشرية ما لم تتخذ التدابير اللازمة في الوقت الملائم.

وحيث أن عددا من الدول يقوم فعلا بتنفيذ برامج تتعلق بالعوامل البشرية، وأن التجربة التي اكتسبتها هذه البلدان جديرة بالتطبيق لرفع مستوى السلامة في النقل الجوي.

وحيث أن من المسلم به ان احراز تقدم ملموس في رفع مستوى السلامة الجوية يقتضي مزيدا من التخفيض لتأثير العوامل البشرية على حوادث الطائرات.

**فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:**

١- ينبغي للدول المتعاقدة أن تضع في اعتبارها الجوانب ذات الصلة بالعوامل البشرية عند تصميم المعدات واجراءات التشغيل ومنح الشهادات، وعند تدريب العاملين و/أو اجازاتهم.

٢- ينبغي تشجيع الدول المتعاقدة على التعاون بعيد المدى وتبادل المعلومات عن المشاكل المتعلقة بتأثير العوامل البشرية على سلامة عمليات الطيران المدني.

٣- ينبغي للمجلس أن يتولى تجميع وتحليل الخبرة التي اكتسبتها الدول وأن يضع مواد الايكاو الملائمة بشأن شتى مسائل العوامل البشرية.

## المرفق (ث)

### تقديم خدمات الحركة الجوية

حيث أن الملحق الحادي عشر باتفاقية شيكاغو يطالب الدول المتعاقدة بعمل الترتيبات اللازمة لتقديم خدمات الحركة الجوية في المجالات الجوية وفي المطارات التي تقرر لها هذه الخدمات.

وحيث أن الملحق الحادي عشر باتفاقية شيكاغو قرر على الدول المتعاقدة أن تضمن انشاء برامج لادارة السلامة في خدمات الحركة الجوية.

وحيث أن الجهود التعاونية بين الدول المتعاقدة تؤدي الى المزيد من الكفاءة في ادارة الحركة الجوية.

**فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:**

١- أن تضمن الدول لدى تنفيذ خدمات الحركة الجوية أن الخدمات الجاري تقديمها تفي بشروط السلامة والانتظام والكفاءة في الطيران المدني الدولي.

٢- أن تقيم الدول الاعتبار للحاجة الى تشغيل نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية بطريقة اقتصادية، وأن تقيم الاعتبار للجهود التعاونية التي تحسن كفاءة ادارة المجالات الجوية ولا سيما المجال الجوي العلوي.

٣- ينبغي أن تضمن الدول أن مقدمي خدمات الحركة الجوية المعنيين يطبقون برامج ادارة السلامة الجوية على جميع المجالات الجوية وجميع المطارات التي يقدمون اليها خدمات الحركة الجوية.

#### 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 ٣٦-١٥: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

القرار ٣٦-١٤: استخدام الطرق الجوية العابرة للمنطقة القطبية

لما كان هيكل الطرق الجوية الجديدة فوق القطب الشمالي قد أنشئ في اطار الايكاو للربط بين قارة أمريكا الشمالية وجنوب شرق آسيا واقليم المحيط الهادئ.

ولما كان انشاء هذا الهيكل هو نتيجة الجهود المشتركة التي بذلتها كندا والصين وفنلندا والمانيا وايسلندا واليابان ومنغوليا والنرويج والاتحاد الروسي والولايات المتحدة التي أظهرت روحا غير مسبوق في التعاون الدولي في أداء هذه المهمة المعقدة للغاية.

ولما كان هذا الهيكل قد دخل حيز التشغيل في ٢٠٠١/٢/١ باعلان سلطات الطيران الروسية عن تنفيذ نظام الطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي التي تقطع مياه المحيط القطبي الشمالي.

ولما كان تنفيذ هيكل هذه الخطوط الجوية باستخدام الطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي هو حدث ذو أهمية خاصة حيث أنه يسمح بتقليص مدة الطيران بين جهات السفر في أمريكا الشمالية وجنوب شرق آسيا واقليم المحيط الهادئ.

ولما كان استخدام الطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي سيفتح أمام طائرات كل الدول المتعاقدة وفقا لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي.

ولما كان استخدام الطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي يحمل في طياته منافع بيئية كبيرة فيما يتعلق بحماية البيئة وفوائد اقتصادية عظيمة للركاب وشركات الطيران.

ولما كان تحليل نمو كثافة الحركة وتنبؤاتها في الخطوط الجوية العابرة للقطب الشمالي تشير الى أنه من الضروري اتخاذ اجراءات لتحسين السمات التشغيلية للطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي.

ولما كانت تلبية متطلبات تحسين السمات التشغيلية للطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي تنطوي على نفقات مالية ومادية كبيرة لضمان مستوى السلامة الجوية الملائم.

فإن الجمعية العمومية:

١- تعلن أنه من الضروري للدول التي تقدم خدمات الحركة الجوية في اطار الهيكل الجديد للخطوط الجوية الدولية باستخدام الطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي أن تبذل ما في وسعها لتحقيق أقصى قدر من التخطيط المنسق لزيادة الطاقة الاستيعابية لهذا الهيكل، وذلك بغية حصاد أقصى منافع ممكنة من تنفيذ الطرق الجوية العابرة للمنطقة القطبية.



- ٢- **تطلب** من المجلس اتخاذ اجراءات ملائمة لتعبئة موارد الدول والمنظمات الدولية والمؤسسات المالية لتكفل التطوير الديناميكي لهيكل الخطوط الجوية الدولية الجديدة التي تستخدم الطرق الجوية العابرة للقرب الشمالي.
- ٣- **تطلب** من المجلس أن يرصد تطور هيكل الخطوط الجوية الدولية الجديدة التي تستخدم الطرق الجوية العابرة للمنطقة القطبية كأولوية وأن يصدر توصيات تتعلق بتشغيل وتطوير هذا الهيكل عند الضرورة.
- ٤- **تطلب** من المجلس أن يواصل دوره التنسيق وأن يدعم مبادرات تنظيم الأنشطة المشتركة بين الأقاليم والمتعلقة بتشغيل هيكل الطرق الدولية العابرة للأقاليم الذي تُستخدم فيه المسارات العابرة للمنطقة القطبية والأنشطة المتعلقة بتحديث نظم إدارة الحركة الجوية اللازمة لهذه المسارات الجوية.
- ٥- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٣-١٣.

### الملاحق والإجراءات لخدمات الملاحة الجوية والأدلة

القرار ٣٦-١٣، المرفق (أ): صياغة القواعد والتوصيات وإجراءات خدمات الملاحة الجوية

القرار ٣٦-١٣، المرفق (د): تنفيذ القواعد والتوصيات وإجراءات خدمات الملاحة الجوية

القرار ٣٦-١٣، المرفق (هـ): الأدلة الفنية والكتب الدورية الصادرة عن المنظمة

### الخطط الإقليمية

القرار ٢٢-١٩: المساعدة والمشورة في تنفيذ المخططات الإقليمية

القرار ٣٦-١٣، المرفق (ي): صياغة الخطط الإقليمية والإجراءات الإقليمية الإضافية

القرار ٣٦-١٣، المرفق (ل): تنفيذ الخطط الإقليمية

القرار ٢٧-١١: الازدحام في المطارات وفي الفضاء الجوي

## تنفيذ الخطط الإقليمية

القرار ٣٦-١: الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة من أجل السلامة الجوية في أفريقيا

إن الجمعية العمومية:

لما كان من الضروري تكثيف الجهود المنسقة تحت قيادة الايكاو لتقليل الثغرات الخطيرة في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي مما يضر بتشغيل الطيران المدني الدولي وباستمرار تنميته؛

وإن تحيط علماً بأن مجلس الايكاو قد اتخذ بالفعل خطوات لمعالجة مسائل السلامة من خلال إعداد خطة تنفيذ إقليمية شاملة من أجل السلامة الجوية في أفريقيا (الخطة)؛

وإن تقر بأن العديد من الدول المتعاقدة في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي قد لا تتوفر لديها الموارد الفنية أو المالية للامتثال لشروط اتفاقية شيكاغو وملاحقها وعليها أن تعتمد بالتالي على الايكاو وعلى أصحاب المصلحة الآخرين للحصول على الخبرة والمساعدة؛

وإن تقر بالحاجة الى أن يتم التنسيق، برعاية الايكاو، بين أنشطة جميع الجهات المعنية التي توفر المساعدة الى الدول في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي؛

وإن تقر بأن الايكاو قد تحتاج إلى موارد إضافية لكي تتجح في الاضطلاع بدورها بالتنسيق؛

وبالنظر الى استعداد المجتمع الدولي لمساعدة إقليم أفريقيا والمحيط الهندي في إعطاء مضمون ملموس وجوهري للخطة في أقرب وقت ممكن؛

تقرر ما يلي:

- ١- تحت الدول المتعاقدة في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي على الالتزام بتحقيق غايات وأهداف هذه الخطة وبالشفاافية المستمرة فيما يتعلق بالتقدم المحرز؛
- ٢- تشجع الدول المتعاقدة في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي على تعزيز التعاون في جميع أنحاء الإقليم من أجل استخدام الموارد المتاحة بطريقة مثلى من خلال المشاريع الإقليمية ودون الإقليمية في جميع قطاعات الطيران المدني، مع إعطاء أولوية عالية لمجال مراقبة السلامة؛
- ٣- تكلف المجلس بإخطار الدول والصناعة والجهات المانحة بالمشاريع ذات الأولوية الناشئة عن تحليل الثغرات؛
- ٤- تشجع جميع الدول المتعاقدة والصناعة والجهات المانحة على الاضطلاع بمشاريع تعالج الأولويات التي تم تحديدها عن طريق تحليل الثغرات المنفذ تحت إشراف الخطة وبما يتماشى مع المبادئ المنصوص عليها في الخطة؛
- ٥- تكلف المجلس بإنشاء آلية لاستلام المساهمات الطوعية من الأطراف الراغبة في المساهمة في تنسيق الايكاو للخطة أو في الأنشطة التنفيذية المضطلع بها في إطار الخطة؛
- ٦- تكلف المجلس بتنسيق المساهمات المقدمة من أجل تنفيذ الخطة.
- ٧- تكلف المجلس بضمان اضطلاع الايكاو بدور قيادي أقوى في تنسيق الأنشطة والمبادرات واستراتيجيات التنفيذ التي تهدف بالتحديد الى تحقيق غايات وأهداف الخطة بما يحقق التحسن المستمر في سلامة الرحلات في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي وتخصيص الموارد للمكاتب الإقليمية ذات الصلة وفقاً لذلك؛
- ٨- تكلف المجلس بتنفيذ الخطة وفقاً لمبادئ وممارسات إدارة البرامج وتخطيط الأعمال.

- ٩- **تكلف** المجلس برصد وقياس حالة التنفيذ في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي طوال الفترة الثلاثية وتقديم تقرير الى دورة الجمعية العمومية المقبلة عن التقدم المحرز؛
- ١٠- **تكلف** المجلس بضمن الاستمرار في بناء علاقات عمل جديدة تجمع بين القدرات المتوفرة لدى المكاتب في المقر وموارد المكاتب الإقليمية للدول المتعاقدة والجهات المعنية في الصناعة.

**القرار ٢٢-١٩: تقديم المساعدة والمشورة في تنفيذ المخططات الإقليمية**

- لما كان من الضروري بذل جهود زائدة للتقليل من النقص 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 إلى توحيدها في قرار واحد يشير إلى السياسات الثابتة للإيكافو في هذا الشأن، وأن الأجزاء المذكورة أعلاه من القرارات الأصلية ينبغي إلغاؤها تحقيقا لهذا الغرض.
- فإن 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 الإمكان تسهيل تنفيذ الخطة الإقليمية المعنية من خلال اتفاقات ثنائية أو متعددة الأطراف.
- (ج) يجب التشجيع على عقد اجتماعات غير رسمية، سواء بمبادرة الدول المتعاقدة أو بدعوة من الأمين العام، على أن يقتصر البحث في هذه الاجتماعات على مشاكل التنفيذ التي تؤثر في دولتين أو أكثر، وذلك إذا لم تكن هناك وسيلة أخرى لحل هذه المشاكل على نحو سريع وفعال.
- (د) ينبغي للمجلس أن يقدم المساعدة إلى الدول المتعاقدة في تخطيط وإعداد تلك الأجزاء من برامج التنفيذ الوطنية المتعلقة بتقديم التجهيزات والخدمات التي تقضي بها المخططات الإقليمية.
- (هـ) ينبغي استعمال الوسائل المتاحة للمساعدة في تنفيذ المخططات الإقليمية من خلال استخدام برنامج الأمم المتحدة للتنمية، والمشورة الفنية والمساعدة في صورة خبراء من الأمانة العامة والموارد المتاحة للتدريب في الأمانة العامة.
- (و) ينبغي للمجلس أن يكفل، على أساس من الأولوية، قيام المكاتب الإقليمية للإيكافو بتقديم المساعدة والمشورة للدول المتعاقدة وتشجيعها على الوفاء بالتزاماتها بموجب المادة ٢٨ من الاتفاقية في تنفيذ تلك الأجزاء من المخططات الإقليمية المسؤولة عنها، كما ينبغي للمجلس أن يكفل استخدام المكاتب الإقليمية إلى أقصى حد ممكن في تنفيذ هذه المهام، بالإضافة إلى المهام المذكورة في الفقرتين الفرعيتين (د) و (هـ) أعلاه، والمهام النابعة عن الطلبات المستلمة وفقا للفقرة (ح) أدناه.

- (ز) ينبغي للمجلس أن يكفل التنسيق بعناية لجميع أنشطة المنظمة التي يمكن أن تسهم في تنفيذ المخططات الإقليمية، لا سيما التنسيق على المستوى الإقليمي.
- (ح) عندما تواجه دولة متعاقدة صعوبات تعوق التنفيذ، بعد انتهائها من بحث كل الطرق والوسائل لتنفيذ المخططات الإقليمية المسؤولة عنها وفقا للمادة ٢٨ من الاتفاقية، ينبغي لها أن تبلغ الإيكاو بذلك، كما ينبغي أن تطلب المساعدة من الإيكاو بالنسبة للعقود التي يمكن أن تتحول إلى نقائص جسيمة إذا لم تنفذ.
- (ط) ينبغي للمجلس أن يواصل، على أساس من الأولوية، مساعدة وتشجيع الدول المتعاقدة على الوفاء بمسؤولياتها بموجب المادة ٢٨ من الاتفاقية، وأن تبحث في مدى فائدة أي حلول أخرى لإتمام تنفيذ أي من التجهيزات والخدمات المحددة التي يقرر المجلس أنها تشكل في حالة عدم تنفيذها نقائص جسيمة في شبكة الملاحة الجوية العالمية.

٢- تعلن أن هذا القرار يلغي القرار ١٦-٩ ويحل محله.

القرار ٣٦-١٣، المرفق (د): تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية

القرار ٣٦-١٣، المرفق (ل): تنفيذ الخطط الإقليمية

القرار ٣٦-١٣، المرفق (ر): موظفو الأمانة العامة الفنيون في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية

القرار ٣٦-١٥: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

### البرامج الخاصة

القرار ٣١-٩: تنفيذ برنامج إيكاو لمنع وقوع حوادث الطيران المراقب فوق المناطق الجبلية

**القرار ٣٦-٧: تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والكفاءة**

لما كانت الإيكاو تسعى لبلوغ الغرض المتمثل في تحقيق تطور الطيران المدني بشكل سليم وآمن ومستدام عبر التعاون بين الدول المتعاقدة والجهات المعنية الأخرى.

ولما وضعت المنظمة، لتحقيق هذا الغرض، أهدافاً استراتيجية في مجالات من ضمنها السلامة والكفاءة.

وإذ تدرك أن أهمية تحقيق إطار عالمي لدعم أهداف الإيكاو الاستراتيجية.

وإذ تدرك أن أهمية الخطط والمبادرات الإقليمية والوطنية على أساس الإطار العالمي لفعالية التنفيذ.

وإذ تدرك أن أفضل وسيلة لتحقيق المزيد من التقدم فيما يخص تحسين سلامة وكفاءة الطيران المدني هي إتباع نهج تعاوني وتعاضدي ومتناسق في الشراكة مع جميع الجهات المعنية تحت قيادة الإيكاو.

**فإن الجمعية العمومية:**

- ١- **تقرر** أنه يجب على الإيكاو أن تقوم بتنفيذ وتحديث "الخطة العالمية للسلامة الجوية" و"الخطة العالمية للملاحة الجوية" لتحقيق الأهداف الاستراتيجية ذات الصلة بالمنظمة.
- ٢- **تقرر** أنه يجب تنفيذ وتحديث هذه الخطط العالمية بالتعاون والتنسيق الوثيقين مع جميع الجهات المعنية.
- ٣- **تقرر** أنه يجب أن توفر هذه الخطط العالمية الإطار الذي يتم فيه إعداد وتطبيق خطط التنفيذ الإقليمية وشبه الإقليمية والوطنية وبالتالي ضمان تناسق وتنسيق الجهود الرامية إلى تحسين كفاءة وسلامة الطيران المدني.
- ٤- **تدعو** الدول **وتطلب** من الجهات المعنية الأخرى التعاون على إعداد وتنفيذ خطط إقليمية وشبه إقليمية ووطنية على أساس إطار الخطط العالمية.
- ٥- **تكلف** المجلس بتقديم تقرير عن تنفيذ وتطور الخطط العالمية في الدورات العادية القادمة للجمعية العمومية.
- ٦- **تكلف** الأمين العام بإتاحة الخطط العالمية على موقع الإيكاو العام على شبكة الإنترنت.
- ٧- **وتعلن** أن قرار الجمعية العمومية هذا يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٣-١٦ بشأن الخطة العالمية للسلامة الجوية.

### المرفق (أ)

#### الخطة العالمية للسلامة الجوية

**إن الجمعية العمومية:**

إذ تؤكد من جديد أن الهدف الأولي للمنظمة يبقى تحسين سلامة الطيران المدني الدولي عبر العالم.

وإذ تدرك أن السلامة الجوية مسؤولية تتقاسمها الإيكاو والدول المتعاقدة وجميع الجهات المعنية الأخرى.

وإدراكا منها أن منافع السلامة الجوية يمكن جنيها من الشراكات بين الدول وصناعة الطيران مثل الفريق المعني بسلامة الطيران التجاري، والمبادرة الأوروبية الاستراتيجية للسلامة الجوية، وفريق البلدان الأمريكية المعني بسلامة الجوية، وفريق أفريقيا وجزر المحيط الهندي المعني بتعزيز السلامة الجوية.

وإن تدرك الحاجة إلى تطور إطار السلامة بشكل مستمر لضمان الإبقاء على فعالية وكفاءة البيئة التنظيمية والاقتصادية والفنية المتغيرة.

وإن تلاحظ أن الزيادة المتوقعة في الحركة الدولية للطيران المدني ستؤدي إلى زيادة عدد حوادث الطائرات ما لم يتم خفض معدل الحوادث.

وإن تدرك ضرورة الحفاظ على ثقة الجمهور في النقل الجوي.

وإن تدرك أن النهج النشط في تحديد وإدارة مخاطر السلامة الجوية له أهمية قصوى لتحقيق مزيد من التحسينات في السلامة الجوية.

وإن تلاحظ بشعور من الرضا أن خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية كما أعدها الشركاء الرئيسيون في صناعة الطيران بوصفهم "المجموعة الاستراتيجية للسلامة في صناعة الطيران" مع الإيكاو والتي تشكل الأساس للخطة العالمية للسلامة الجوية.

وإن تلاحظ النية في تطبيق الخطة العالمية للسلامة الجوية بشكل مستمر كأداة لتحسين السلامة الجوية من خلال التركيز على الإجراءات عندما تكون الحاجة ماسة لها.

وإن تأخذ علما بالاستراتيجية الموحدة التي وضعتها الإيكاو لمعالجة أوجه القصور المتعلقة بالسلامة.

وإن تلاحظ قبول المجلس في ١٨ يوليو ٢٠٠٧ للخطة العالمية للسلامة الجوية المعدلة.

تقرر ما يلي:

١- تشدد على الحاجة إلى خفض عدد ومعدلات الحوادث المميتة في عمليات النقل الجوي في جميع أنحاء العالم وبوجه خاص في الأقاليم التي تشهد معدلات أعلى بكثير من المتوسط العالمي.

٢- تحث الدول المتعاقدة وصناعة الطيران على تطبيق الخطة العالمية للسلامة الجوية وخريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية وأهدافهما وتنفيذ منهجيهما في شراكة مع جميع الجهات المعنية لخفض عدد ومعدلات حوادث الطائرات.

٣- تحث الدول المتعاقدة على إظهار الرغبة السياسية اللازمة لاتخاذ الإجراءات العلاجية لمعالجة مواطن الضعف بما في ذلك تلك التي تحددها عمليات تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية ومن خلال تطبيق منهجيات الخطة العالمية للسلامة الجوية و عملية التخطيط الإقليمي للإيكاو.

٤- تحث الدول المتعاقدة على تعزيز الإطار العالمي للسلامة الجوية من خلال:

(أ) تبادل المعلومات الملائمة المرتبطة بالسلامة الجوية بين البلدان وجميع الجهات المعنية بالطيران والجمهور.

(ب) التنفيذ العاجل لنظم إدارة السلامة الجوية في كل صناعة الطيران لاستكمال الإطار التنظيمي الحالي.

(ج) الترويج لثقافة عادلة من خلال إيجاد بيئة يتم فيها تشجيع وتيسير الإبلاغ وتبادل المعلومات وتُتخذ ضمنها الإجراءات الوقائية في حينها عندما يتم الإبلاغ عن الثغرات الموجودة.

(د) إبلاغ الإيكاو عن البيانات المتعلقة بالحوادث والوقائع المطلوبة.

- ٥- **تحث** الدول على القيام على نحو كامل بمراقبة السلامة الجوية لدى مشغليها للامتثال الكامل للقواعد والتوصيات الدولية المطبقة، والتأكد أن المشغلين الأجانب الذي يطيرون فوق أراضيها يخضعون للمراقبة الكافية من دولتهم واتخاذ الإجراءات الملائمة عند الضرورة للحفاظ على السلامة الجوية.
- ٦- **تحث** الدول على وضع حلول مستدامة تتعلق بالسلامة الجوية من أجل الممارسة الكاملة لمسؤولياتها في مجال مراقبة السلامة. ويمكن تحقيق ذلك من خلال استخدام الموارد الداخلية و/أو الخارجية من قبيل المنظمات الإقليمية وشبه الإقليمية المعنية بمراقبة السلامة الجوية وكذلك خبرة الدول الأخرى.
- ٧- **تحث** الدول المتعاقدة وصناعة الطيران ومؤسسات التمويل على تقديم الدعم اللازم للتنفيذ المنسق لخطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية، لتفادي ازدواجية الجهود.

## المرفق (ب)

### الخطة العالمية للملاحة الجوية

#### إن الجمعية العمومية:

- لما كان تعزيز كفاءة عمليات الطيران الجوي يشكل عنصراً أساسياً في أهداف الإيكاو الاستراتيجية.
- وإذ اعتمدت القرار ٣٥-١٥، وهو البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة لوضع نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية العالمية.
- وإذ لاحظت قبول المجلس في ٣٠/١١/٢٠٠٦ للنسخة الجديدة من الخطة العالمية للملاحة الجوية.
- تقرر ما يلي:

- ١- **تدعو** الدول والمجموعات الإقليمية المعنية بالتخطيط والتنفيذ وصناعة الطيران لاستخدام الإرشادات الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية للتخطيط للأنشطة وتنفيذها.
- ٢- **تحث** الدول المتعاقدة وصناعة الطيران ومؤسسات التمويل على توفير الدعم اللازم للتنفيذ المنسق للخطة لعالمية للملاحة الجوية لتفادي ازدواجية الجهود.
- ٣- **تكلف** المجلس بضمن تحديث الخطة العالمية للملاحة الجوية بشكل مستمر في ضوء التطورات التشغيلية والفنية الأخرى، وذلك بالتعاون الوثيق مع الدول والجهات المعنية الأخرى.
- ٤- **تحث** المجلس على تيسير عمليات الإعداد ورصد التنفيذ بالنسبة للخطط الإقليمية وشبه الإقليمية والوطنية على أساس الخطة العالمية للملاحة الجوية.

القرار ٣٦-٩: حماية المعلومات المستمدة من نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة من أجل تحسين سلامة الطيران

#### إن الجمعية العمومية،

- لما كان الهدف الأساسي للمنظمة مازال متمثلاً في تأمين سلامة الطيران المدني الدولي في العالم أجمع.
- وإذ تدرك أهمية التبادل الحر لمعلومات السلامة بين الجهات المعنية في شبكة الطيران.

وإن تدرك أن حماية معلومات السلامة من الاستعمال غير الملائم أمر ضروري لضمان استمرار توافر معلومات السلامة واتخاذ التدابير الوقائية السليمة في الوقت المناسب.

وإن يساورها القلق إزاء الاتجاه نحو استعمال معلومات السلامة لفرض الجزاءات وإجراءات الإنفاذ وقبول هذه المعلومات كأدلة في الإجراءات القضائية.

وإن تلاحظ أهمية وجود بيئة متوازنة لا تُفرض فيها الجزاءات نتيجة للإجراءات التي اتخذها الموظفون التشغيليون والتي تتناسب مع خبرتهم وتدريبهم ولكن تُفرض عندما يتعذر التسامح في حالة الإهمال الجسيم أو الانتهاكات المتعمدة.

وإن تعي أن استخدام معلومات السلامة لأغراض غير أغراض السلامة قد يعيق توفير هذه المعلومات بما يؤثر تأثيراً ضاراً على السلامة الجوية.

وإن تعتبر من الضروري تحقيق التوازن بين الحاجة إلى حماية معلومات السلامة والحاجة إلى إقامة العدل على النحو السليم.

وإن تدرك أن التقدم التكنولوجي قد جعل من الممكن إنشاء نظم جديدة لجمع بيانات السلامة ومعالجتها وتبادلها، مما نتج عنه ظهور مصادر متعددة لمعلومات السلامة تعد ضرورية لتحسين السلامة الجوية.

وإن تلاحظ أن القوانين الدولية الحالية، بالإضافة إلى القوانين والقواعد الوطنية في كثير من الدول، قد لا تعالج بشكل واف طريقة حماية معلومات السلامة من الاستخدام غير المناسب.

وإن تلاحظ قيام الإيكاو بإصدار مواد إرشادية قانونية تهدف إلى مساعدة الدول على سن قوانين ولوائح وطنية لحماية المعلومات المستمدة من نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة بما يسمح بإقامة العدل على النحو السليم.

**تقرر ما يلي:**

١- تحت كل الدول المتعاقدة على أن تفحص تشريعها الحالي وأن تعدّل حسب الضرورة أو تسن القوانين واللوائح لحماية المعلومات المستمدة من جميع نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة، وذلك بالاستناد بقدر الإمكان إلى الإرشادات القانونية الصادرة عن الإيكاو بالصيغة الواردة في الإضافة هـ) بالملحق الثالث عشر.

٢- تحت المجلس على التعاون مع الدول المتعاقدة والمنظمات الدولية المختصة على إعداد وتنفيذ إرشادات تدعم إنشاء نظم فعالة للإبلاغ بشأن السلامة وإيجاد بيئة متوازنة يمكن فيها الاطلاع بسهولة على المعلومات القيمة المستمدة من كل نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة ذات الصلة مع احترام مبادئ إقامة العدل وحرية المعلومات.

٣- تكلف المجلس بأن يقدم إلى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية تقريراً عن التقدم المحرز في هذه المسألة.

٤- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٥-١٧.

### القرار ٣٦-٢٣: الأهداف العالمية للملاحة القائمة على الأداء

لما كان الهدف الأساسي للإيكاو هو ضمان الأداء الآمن والفعال لشبكة الملاحة الجوية العالمية.

ولما كان تحسين أداء شبكة الملاحة الجوية على الصعيد العالمي وبصورة متجانسة يتطلب التعاون النشط بين جميع الجهات المعنية.



ولما كان مؤتمر الملاحة الجوية الحادي عشر قد أوصى بأن تقوم الايكاو على وجه الاستعجال بمعالجة المسائل المرتبطة ببدء استخدام ملاحة المنطقة (RNAV) وبالأداء الملاحي المطلوب (RNP) والتقدم في هذا المجال.

ولما كان مؤتمر الملاحة الجوية الحادي عشر قد أوصى بأن تعد الايكاو إجراءات خاصة بملاحة المنطقة باستخدام النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) بالنسبة الى الطائرات ذات الأجنحة الثابتة التي توفر مستوى عال من الدقة للحفاظ على المسار والسرعة للإبقاء على الفصل عند المنحنيات وتوفير المرونة للاصطفاف في عملية الاقتراب.

ولما كان مؤتمر الملاحة الجوية الحادي عشر قد أوصى بأن تعد الايكاو إجراءات خاصة بملاحة المنطقة باستخدام النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) بالنسبة الى الطائرات ذات الأجنحة الثابتة والدوارة على السواء بما يسمح بتخفيض الحدود الدنيا للتشغيل في المجالات المليئة بالعوائق أو المجالات التي توجد بها قيود أخرى.

ولما كان قرار الجمعية العمومية ٣٣-١٦ طلب من المجلس أن يعد برنامجاً لتشجيع الدول على تنفيذ إجراءات الاقتراب بالارشاد الرأسي بالاستعانة بالنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية أو معدات قياس المسافات وفقاً لأحكام الايكاو. وإن تدرك أن تنفيذ الاقتراب بالارشاد الرأسي مازال غير منتشر.

وإن تدرك أن "الخطة العالمية لسلامة الطيران" قد حددت مبادرات السلامة العالمية التي ينبغي التركيز عليها عند وضع إستراتيجية سلامة الطيران في المستقبل والتي تتضمن الاستخدام الفعال للتكنولوجيا لتحسين السلامة والانساق في اعتماد أفضل الممارسات في الصناعة والتوحيد ما بين استراتيجيات السلامة العالمية في الصناعة والمراقبة التنظيمية المتجانسة.

وإن تدرك أن الخطة العالمية للملاحة الجوية قد حددت مبادرات الخطة العالمية للتركيز على اعتماد القدرات المتقدمة للطائرات في مجال الملاحة في إطار البنية الأساسية لنظام الملاحة الجوية، والاستخدام الأمثل لمنطقة المراقبة النهائية من خلال التصميم المحسن وتقنيات الإدارة والاستخدام الأمثل لمنطقة المراقبة النهائية من خلال تنفيذ المغادرة الآلية القياسية والوصول الآلي القياسي بالأداء الملاحي المطلوب وملاحة المنطقة، والاستخدام الأمثل لمنطقة المراقبة النهائية لتوفير عمليات طيران أكثر اقتصاداً من ناحية استهلاك الوقود من خلال إجراءات الوصول على أساس نظام إدارة الرحلة.

وإن تدرك أن الاستمرار في إعداد مواصفات مختلفة في مجال الملاحة قد يؤدي الى التأثير على السلامة والكفاءة وقد تتضرر من ذلك الدول والصناعة.

#### فإن الجمعية العمومية:

١- تحث كل الدول على تشغيل الطرق التي توفر فيها خدمات الحركة الجوية بملاحة المنطقة والأداء الملاحي المطلوب وإجراءات الاقتراب وفقاً لمفهوم الايكاو للملاحة القائمة على الأداء الوارد في دليل الملاحة القائمة على الأداء (Doc 9613).

٢- تقرر ما يلي:

(أ) يجب على الدول والمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ أن تضع خطة تنفيذية لمفهوم الملاحة القائمة على الأداء بحلول سنة ٢٠٠٩ لتحقيق الأهداف التالية:

(١) تنفيذ عمليات ملاحة المنطقة والأداء الملاحي المطلوب (عند الاقتضاء) أثناء الطريق والمناطق النهائية وفقاً للجدول الزمني ومراحل التنفيذ الوسيطة،

(٢) تنفيذ إجراءات الاقتراب بالارشاد الرأسي (APV) (الملاحة الرأسية البارومترية و/أو النظام العالمي المعزز للملاحة بالأقمار الصناعية) بالنسبة لجميع نهايات مدارج الهبوط الآلية، على أن تكون هذه الفئة من إجراءات الاقتراب هي الإجراءات الأساسية أو تكون هي الإجراءات الاحتياطية لعمليات الاقتراب الدقيق بحلول سنة ٢٠١٦، على أن تكون مواعيد التنفيذ على الشكل التالي: بنسبة ٣٠ في المائة بحلول سنة ٢٠١٠، ونسبة ٧٠ في المائة بحلول سنة ٢٠١٤.

(ب) يجب على الايكاو أن تعد خطة عمل منسقة لمساعدة الدول على تنفيذ مفهوم الملاحة القائمة على الأداء لضمان إعداد و/أو تحديث القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات لخدمات الملاحة الجوية ومادة توجيهية تتضمن منهجية منسقة عالمياً لتقييم السلامة قصد تلبية الاحتياجات التشغيلية.

- ٣- **تحث** الدول على أن تدرج في خططها التنفيذية للملاحة القائمة على الأداء أحكاما لتنفيذ إجراءات الاقتراب بالإرشاد الرأسي على جميع نهايات المدارج التي تخدم الطائرات التي تبلغ كتلتها القصوى المرخصة للاقلاع ٥٧٠٠ كغ أو أكثر، وفقا للجدول الزمني ومراحل التنفيذ الوسيطة.
- ٤- **تكلف** المجلس أن يقدم تقريرا مرحليا بشأن تنفيذ مفهوم الملاحة القائمة على الأداء الى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية.
- ٥- **تطلب** من المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ أن تدرج في برامج عملها استعراض حالة تنفيذ الدول لمفهوم الملاحة القائمة على الأداء وفقا لخطط التنفيذ المحددة وإبلاغ الايكاو بأي قصور قد يطرأ.

القرار ٣٦-١١: المساعدة الدولية في إعادة تشغيل المطارات الدولية وتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية ذات الصلة بها

القرار ٢٩-٣: التوافق العالمي للقواعد

القرار ٣٦-٢٢: البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة

القرار ٣٥-١٥: البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة لوضع نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية

القرار ٣٢-١٢: أعمال المتابعة للمؤتمر العالمي لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، ١٩٩٨

القرار ٢٩-١٥: القيود على التدخين في رحلات الركاب الدولية

القرار ٣٥-١٢: حماية صحة الركاب وطواقم الطائرات ومنع تفشي الأمراض المعدية من خلال السفر الدولي

القرار ٣٥-١٣: استخدام أساليب غير كيميائية لتطهير مقصورة الركاب ومقصورة القيادة في طائرات الرحلات الدولية

القرار ٢٩-١٣: تحسين الإشراف على السلامة

القرار ٣٢-١١ : إنشاء برنامج عالمي للإيكاو للتدقيق في مراقبة السلامة الجوية

القرار ٣٥-٦ : الانتقال إلى نهج تجميعي شامل لعمليات التدقيق ضمن برنامج الإيكاو 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 ٣٦-٢ : وضع استراتيجية موحدة لسد ثغرات السلامة الجوية

القرار ٣٦-٣ : تنفيذ برنامج دعم التنفيذ والتنمية — السلامة

القرار ٣٦-٤ : تطبيق منهجية رصد مستمرة لبرنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) بعد سنة ٢٠١٠

القرار ٣٦-٥ : التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران

القرار ٣٦-١٥ : البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

القرار ٢٩-١١ : استعمال تكنولوجيا الفضاء في مجال الملاحة الجوية

القرار ٣٦-١٣ ، المرفق (ط) : البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

القرار ٣٦-١٤ : استخدام الطرق الجوية العابرة للقربان القطب 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 المقتضيات الجديدة التي يجب الوفاء بها من جانب المطارات والتجهيزات والخدمات الملاحية للطرق الجوية.

**ولما كان** من المحتمل أن تجبر الدول، كما حدث في مناسبات سابقة، على الوفاء بهذه المقتضيات في ظل ظروف سيئة نظرا لعدم توافر الوقت الكافي لتخطيط استثماراتها في التجهيزات والخدمات أو في إنشائها وصيانتها.

**ولما كان** استحداث مثل هذه الطائرات قد يؤثر تبعا لذلك تأثيرا حاسما في نتائج تشغيل خطوط النقل الجوي الدولي، وفي قدرة مستثمري تلك الخطوط على المنافسة.

**ولما كانت** هذه الظروف ربما تؤثر بدورها في المسؤوليات الناشئة على عاتق الدول باعتبارها تمثل المصالح العامة المعنية، وبشكل خاص باعتبارها مسؤولة عن تقديم التجهيزات والخدمات الملاحية للطرق الجوية.

**ولما كان** من النتائج الواضحة المترتبة على ذلك أن المنافع المتوقعة من استحداث أنواع جديدة من الطائرات لا يمكن أن تتحقق بكاملها إلا من خلال الاشتراك المنسق في هذه العملية من جانب صانعي تلك الطائرات، والمستثمرين الذين يستعملوها في عملياتهم، ومستثمري المطارات، والدول بصفتها المزودة كمقدمة للبنية الأساسية الخاصة بالطيران وكممثلة للمصالح العام.

**ولما كان** من الضروري، تحقيقا لهذا الهدف، أن تشترك الدول المتعاقدة في هذه العملية، ليس بموجب مسؤولياتها المذكورة أعلاه فحسب، بل أيضا من خلال حث مواطنيها القائمين بتصنيع وتشغيل تلك الطائرات وبتشغيل المطارات على التعاون في عملية التنسيق هذه.

**ولما كان** من الواجب فهم كل ما تقدم على أنه يعني أن حرية القرار التي يتمتع بها صانعو الطائرات ومستثمرو الطائرات والمطارات والدول ذاتها لن تتأثر بأي شكل كان بهذه العملية.

**ولما كانت** المنظمة قد أنشأت، نتيجة للدراسة التي قام بها المجلس حول هذا الموضوع، نظاما للمعلومات الغرض منه تسهيل التخطيط المنسق في عملية استحداث أنواع جديدة من الطائرات.

**فإن الجمعية العمومية:**

١- **تعلم أنه** من الضروري، من أجل تحقيق المنفعة الكاملة الناتجة عن استحداث أنواع جديدة من الطائرات، أن يتوصل صانعو ومستثمرو هذه الطائرات، ومستثمرو المطارات، والدول بصفتها مسؤولة عن تقديم البنية الأساسية للطيران وممثلة للمصالح العام، إلى تنفيذ التخطيط المنسق في عملية استحداث هذه الطائرات إلى أبعد حد ممكن.

٢- **تكلف** المجلس بأن يعزز التطبيق المستمر لعملية تخطيط النظم على استحداث أنواع جديدة من الطائرات.

٣- **تحث** الدول المتعاقدة على تقديم التعاون الضروري في تطبيق عملية تخطيط النظم على استحداث أنواع جديدة من الطائرات.

٤- **تعلم أن** هذا القرار يلغي القرار ١٦-٥ ويحل محله.

**القرار ٣٣-١١ : قواعد عالمية لتصميم الطائرات**

**القرار ٢٧-١١ : الازدحام في المطارات وفي الفضاء الجوي**

لما كان النمو السريع في حركة النقل الجوي يلقي أعباء كبيرة على المطارات ونظم الملاحة الجوية ويتسبب في مشاكل ازدحام خطيرة في بعض مناطق العالم.

ولما كانت هناك مبادرات مطروحة للتخفيف من حدة أخطر العواقب الناجمة عن الاختلالات بين الطلب على حركة النقل الجوي وسعة هذه الحركة في الأجلين القصير والمتوسط.

ولما كانت فوائد التخطيط الإقليمي قد اتضحت بالفعل.

وإن تلاحظ القرار ٢٧-١٠، المرفق (ع) بشأن تنسيق حركة النقل المدني والعسكري والاستخدام المشترك للفضاء الجوي.

وإن تدرك أن الأمر سوف يستدعي إجراءات أخرى، من بينها إجراءات طويلة الأجل، لزيادة سعة المطارات ونظم الملاحة الجوية لزيادة فعاليتها في استيعاب حركة النقل الجوي في المستقبل.

وإن تلاحظ عزم المجلس على إدراج مهام تتعلق بسعة المطارات والفضاء الجوي وازدحامهما في برنامج عمل المنظمة في مجالي الملاحة الجوية والنقل الجوي.

**فإن الجمعية العمومية:**

٩- **تحث** الدول على اتخاذ الإجراءات التي تعود بآثار مفيدة على سعة المطارات والفضاء الجوي، بالتشاور مع مستخدمي المطارات ومستثمريها ودون المساس بالسلامة.

١٠- **تدعو** الدول إلى إدراك أن المطارات والفضاء الجوي يشكلان نظاما متكاملًا وأنه لا بد من تنسيق ما يستجد من تطورات في كلا المجالين.

١١- **تحث** الدول على أن تأخذ في اعتبارها الآثار التي تتعرض لها دول أخرى من جراء مشاكل الازدحام في مطاراتها وفضائها الجوي، وكذلك الآثار التي تترتب على ما تتخذه من إجراءات لمعالجة تلك المشاكل.

١٢- **تدعو** الدول إلى النظر في إمكان تخفيف قيود التشغيل المفروضة على الطائرات المستوفية لشروط الفصل الثالث من الملحق ١٦، بما في ذلك تخفيف قيود حظر الطيران ليلا و/أو حصص وصول تلك الطائرات في غير المواعيد المقررة.

١٣- **تكلف المجلس:**

(أ) بالتحقق عند إعداد القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، من أن تأثيرها على سعة المطارات والفضاءات الجوية قد أخذ في الاعتبار بالقدر الواجب.

(ب) بالاهتمام، لدى استعراض نشاط المنظمة في مجالي الملاحة الجوية والنقل الجوي والمتعلق بالازدحام في الفضاء الجوي، بالإضافة إلى التخطيط العالمي، بتفويض العمل على أساس جغرافي و/أو موضوعي، وبالعامل على تأمين التنسيق الفعال تجنباً لازدواج الأنشطة مع منظمات دولية أخرى، وبزيادة التركيز على المسؤوليات الإقليمية في العمل على إنجاز حلول سريعة وملائمة للمشاكل الإقليمية.

**القرار ٣٦-١٥ : البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي**

## صلاحية الطائرات للطيران وتشغيل الطائرات

القرار ٢٣-٢: تعديل اتفاقية شيكاغو فيما يتعلق بنقل بعض الوظائف والواجبات

القرار ٣٦-١٣، المرفق (ز): الصلاحية للطيران وشهادات الكفاءة وإجازات 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 إلى دولة أخرى لممارسة الوظائف المكلفة بها بموجب ذلك الملحق.

ولما كان ذلك التفويض من شأنه أن يسهل تنفيذ الترتيبات الخاصة بتأجير واستئجار وتبادل الطائرات، وخصوصا الطائرات بدون طاقم.

ولما كان من الواجب لهذا التفويض ألا يتم بدون المساس بحقوق دول ثالثة.

ولما كانت اتفاقية الطيران المدني الدولي قد أبرمت قبل انتشار العمليات الدولية لتأجير واستئجار وتبادل الطائرات، وخصوصا الطائرات بدون طاقم.

ولما كانت اتفاقية الطيران المدني الدولي تفرض على دولة التسجيل مسؤوليات تستطیع الوفاء بها عندما تشغل الطائرة بواسطة مستثمر جوي تابع لتلك الدولة، كما هو الحال في العادة، ولكنها قد لا تتمكن من الوفاء بها على نحو ملائم في حالة قيام مستثمر جوي من دولة أخرى بتأجير أو استئجار أو تبادل طائرة مسجلة في تلك الدولة، خصوصا بدون طاقم.

ولما كانت اتفاقية الطيران المدني الدولي لا تحدد بشكل واف حقوق والتزامات دولة مستثمر الطائرة المؤجرة أو المستأجرة أو التي يتم تبادلها، خصوصا بدون طاقم إلى حين سريان مفعول التعديل الذي أدخل على الاتفاقية (المادة ٨٣ مكرر).

ولما كانت سلامة واقتصاديات النقل الجوي الدولي قد يلحقها الضرر لعدم وجود مسؤوليات محددة تحديدا واضحا للطائرات المؤجرة أو المستأجرة أو الخاضعة للتبادل، وخصوصا بدون طاقم، بموجب الأحكام القائمة في اتفاقية الطيران المدني الدولي.

ولما كانت حالات تأجير واستئجار وتبادل الطائرات قد ازدادت كثيرا من حيث العدد، مما يشكل مشكلات جسيمة.

ولما كانت الأحكام الواردة في ملحق اتفاقية الطيران المدني الدولي المتعلقة بتفويض السلطة من دولة إلى أخرى لممارسة وظائف معينة، لا يمكن الاعتداد بها إلا بشكل لا تمس معه حقوق دول ثالثة.

ولما كانت قوانين بعض الدول المتعاقدة ليست مهيئة لمعالجة هذا الوضع.

ولما كانت المشكلة الأساسية الخاصة بالمسؤولية النهائية لدولة التسجيل في هذا الأمر مازالت بدون حل إلى حين سريان مفعول التعديل الذي أدخل على الاتفاقية (المادة ٨٣ مكرر).

**فإن الجمعية العمومية:**

١- تتنهي على المجلس للإجراءات التي اتخذها حتى الآن لتسهيل تأجير واستئجار وتبادل الطائرات وذلك باعتماد مختلف التعديلات لملاحق اتفاقية شيكاغو من ناحية، وبتكليف فريق عامل بدراسة نص ملائم ومنفق عليه ثم إحالته للجنة فرعية خاصة منبثقة عن اللجنة القانونية لدراسة هذا النص من ناحية أخرى.

٢- تعلن أن مسألة تأجير واستئجار وتبادل الطائرات ما زالت تثير مشاكل مختلفة تحتاج إلى حل.

٣- تحث على أن تقوم دولة التسجيل، في الحالات التي يتيسر فيها عقد الترتيبات الخاصة بتأجير واستئجار وتبادل الطائرات - ولا سيما الطائرات بدون طاقم - بتفويض وظائفها بموجب أحكام الملحق ٦ لاتفاقية الطيران المدني الدولي إلى دول المستثمر، وذلك إلى الحد الذي تراه ضرورياً.

٤- تحث دولة المستثمر، في تلك الحالات، على تعديل نظمها الوطنية، إذا لزم الأمر، بما يخولها قبول ذلك التفويض للوظائف وبما يلزم المستثمر بالوفاء بالالتزامات المنصوص عليها في الملحق ٦.

٥- تدعو كل الدول المتعاقدة التي تحظر قوانينها تأجير واستئجار وتبادل الطائرات إلى إعادة النظر في تلك القوانين بهدف إزالة تلك الموانع وتوسيع سلطاتها بما يمكنها على نحو أفضل من ممارسة الوظائف والواجبات الجديدة التي تقع على عاتقها بصفتها دولة المستثمر.

٦- تعلن أن هذا القرار يلغي القرارات ١٨-١٦ و ٢١-٢٢ و ٢٢-٢٨ ويحل محلها.

القرار ٣٦-٢٢: البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة في مجال  
حماية البيئة

### إجازة وتدريب العاملين

القرار ٣٦-١٧: البيان الموحد بسياسات الإيكاو في مجال التعاون الفني

القرار ٢١-٢٤: خلة الكريات المنجلية في الطيران المدني

لما كان الاهتمام الفائق بالجوانب الطبية للطيران المدني من حيث تأثيره على أعضاء طاقم الطائرة والمسافرين وغيرهم من الأفراد العاملين على الأرض وفي الجو يشكل جزءاً لا يتجزأ من المسؤولية الكلية للدول المتعاقدة والإيكاو في مجال سلامة الطيران.

ولما كانت عدة آلاف من حاملي جينات الكريات المنجلية تمارس الطيران 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.

فإن الجمعية العمومية تقرر الآتي:

- ١- حث الدول المتعاقدة على إنشاء تسهيلات - إن لم تكن قد فعلت ذلك بالفعل - للأغراض الآتية:
  - أ) تقديم المشورة لسلطة الطيران الوطنية بشأن جميع أمور طب الطيران المتعلقة بإجازة العاملين.
  - ب) التحقيق في مخاطر الصحة المحتملة من جراء الطيران.
  - ج) تقديم الخبرة الطبية للتحقيق في الوقائع التي تحدث أثناء الطيران أو التي تكون مرتبطة به.
  - د) إجراء البحوث بشأن المشاكل الطبية المرتبطة بسلامة الطيران.
  - هـ) تقديم المشورة عن الأمور الصحية ذات الطابع الوطني أو الدولي التي تمس الطيران.
- ٢- الإبقاء على وسائل الاتصال حول هذه الأمور بين الدول ومع الأمانة العامة للإيكاو.
- ٣- أن فحص الأفراد للتحقق من خلوهم من أية خلة أو حالة يجب أن يستند إلى الاعتبارات الطبية فحسب.
- ٤- إبلاغ الدول المتعاقدة بأن مجرد وجود خلة الكريات المنجلية لدى أحد المتقدمين يجب ألا يكون سببا لإبعاده عن القيام بواجبات الطيران في الطيران المدني، إلا إذا كان هناك دليل طبي ايجابي يشير إلى خلاف ذلك.

#### القرار ٢٩-١٦: دور الإيكاو في منع إساءة استعمال العقاقير في مكان العمل

لما كان القرار ٢٧-١٢ الصادر عن الجمعية العمومية قد حث المجلس على وضع تدابير ملموسة، مع إعطاء هذا الأمر درجة عالية من الأولوية، لمنع وإزالة إساءة استعمال العقاقير بين أعضاء الطواقم، ومراقبي الحركة الجوية، والميكانيكيين وغيرهم من العاملين في الطيران المدني الدولي، وطلب إلى المجلس، بعد إجراء مزيد من الدراسة، أن يقترح تدابير محددة بشأن المشاكل المتعلقة بالعقاقير في الطيران المدني الدولي.

ولما كان من المحتمل لإساءة استعمال العقاقير من جانب العاملين في الطيران المدني أن يؤثر تأثيرا خطيرا على سلامة الطيران.

ولما كانت الإيكاو قد بدأت في اتخاذ إجراءات ملموسة لوضع تدابير تكفل خلو أماكن العمل الخاصة بالطيران المدني من إساءة استعمال العقاقير، وذلك بتعجيل إعداد مواد إرشادية إضافية مع التأكيد على البرامج التنقيفية المتعلقة بمنع إساءة استعمال العقاقير.

ولما كانت لجنة الملاحه الجوية قد طلبت إلى الأمانة العامة أن تعجل إعداد مواد إرشادية إضافية.

ولما كان من الواجب على مجتمع الطيران المدني الدولي أن يتأكد من أن العاملين في مجال الطيران المدني هم على دراية بالأخطار التي تشكلها إساءة استعمال العقاقير.



**فإن الجمعية العمومية:**

- ١- **تعلن** عن تأييدها القوي لجعل وإبقاء أماكن العمل في مجال الطيران المدني خالية من إساءة استعمال العقاقير، وتشجع الجهود التعاونية التي تبذل في مجتمع الطيران المدني الدولي لتنقيف العاملين بشأن أخطار إساءة استعمال العقاقير، وتتخذ الخطوات اللازمة، عندما ترى أن ذلك ضروري، لكشف مثل هذا الاستعمال للمخدرات والحيلولة دونه، ومن خلال هذه الجهود أن تتأكد من أن إساءة استعمال العقاقير لن تصبح شائعة أبداً أو مسموحاً بها في مجال الطيران المدني الدولي.
- ٢- **تحث** المجلس على أن يمنح درجة عالية من الأولوية في برنامج الأعمال الفنية، وفقاً لما ورد في القرار ٢٧-١٢، لتجديد إعداد ونشر مواد إرشادية تحتوي على تدابير يمكن للدول المتعاقدة أن تطبقها، ولعقد أو الترتيب لعقد ندوات أو حلقات دراسية حسب الضرورة لمساعدة الدول المتعاقدة ونشر الوعي فيها بشأن الحفاظ على أماكن العمل في مجال الطيران المدني خالية من التهديد الذي تشكله إساءة استعمال العقاقير.
- ٣- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل جهوده لرصد:
  - أ) وجود وتزايد التهديد الذي تشكله إساءة استعمال العقاقير على سلامة الطيران المدني الدولي.
  - ب) جهود الدول المتعاقدة في تنفيذ التدابير الوقائية.
- ٤- **وتطلب** إلى المجلس أن يقدم تقريراً عن تنفيذ هذا القرار إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية.

**القرار ٣٣-١٢: مواعاة برامج الفحص الخاصة بالمخدرات والكحول**

- لما كانت** الإيكاو تؤدي وظائفها بكفاءة وفعالية على مر ٥٠ عاماً وفقاً لاتفاقية الطيران المدني الدولي.
- ولما كانت** الأهداف الرئيسية للمنظمة والواردة في المادة ٤٤ من اتفاقية شيكاغو ووظائف المجلس الواردة في المادة ٥٤ والمادة ٥٥ لا تزال ذات أهمية قصوى.
- وبما أنه** تم التعبير عن التقدير للتقدم الذي أحرزه المجلس والأمين العام بشأن منع الاستعمال الخطر للمواد المؤثرة في العقل من قبل الموظفين في وظائف مرتبطة بالسلامة في قطاع الطيران.
- وبما أنه** لا تزال توجد حاجة للتوصل إلى سياسة توائم التنفيذ من قبل السلطات الوطنية المعنية بإصدار الأنظمة المتعلقة بمنع إساءة استعمال الكحول والمخدرات من قبل الموظفين بقطاع مرتبط بالسلامة في مجال الطيران وتطبيقها.
- ولما كانت** المنظمة تواجه تحديات جديدة وسريعة التطور ذات طبيعة تكنولوجية واقتصادية واجتماعية وقانونية.
- ولما كانت** مواجهة هذه التحديات تؤثر على سلامة الطيران المدني الدولي.
- ولما كانت** هناك حاجة إلى قيام الإيكاو بالتصدي بفاعلية لتلك التحديات.

**فإن الجمعية العمومية:**

- ١- **تكلف** المجلس باستعراض الإرشادات الحالية لإدخال تحسينات عليها ترمي إلى مساعدة الدول على إعداد برامج متوائمة لمنع الاستعمال وبرامج للفحص.

٢- **تكلف** المجلس بدراسة المسائل وإعداد الأحكام اللازمة لإصدارها عن الإيكاو لتحقيقي التوافق بين برامج الدول المتعاقدة للفحص الخاص بالمواد المؤثرة في العقل والتطبيق من قبل الدول المتعاقدة على إساءة استعمال الكحول والمخدرات من قبل بعض الموظفين العاملين في مراكز حساسة مرتبطة بالسلامة.

٣- **تشجع** الدول المتعاقدة على تعزيز التوافق فيما يتعلق ببرامجها الخاصة بالمنع والفحص.

**القرار ٣٦-١١: الكفاءة في اللغة الانجليزية المستخدمة في الاتصالات  
الهاتفية اللاسلكية**

**لما كانت** الايكاو قد وضعت لمنع وقوع الحوادث أحكاما للكفاءة اللغوية لضمان كفاءة مسؤولي الحركة الجوية والطيارين واستخدام وفهم اللغة الانجليزية في اتصالات الهاتف اللاسلكي، تشمل شروط وجوب توفر اللغة الانجليزية بناء على الطلب في جميع المحطات الأرضية التي تخدم مطارات ومسارات جوية معينة تستخدمها خطوط الجوية الدولية.

**وإن تدرك** أن أحكام الكفاءة اللغوية تعزز الشرط الذي وضعته الايكاو باستخدام مصطلحات قياسية في جميع الحالات التي حددت لها.

**وإن تدرك** أن الدول المتعاقدة قد بذلت جهودا كبيرة للامتثال لشروط أحكام الكفاءة اللغوية بحلول ٢٠٠٨/٣/٥.

**وإن تدرك** أن بعض الدول المتعاقدة تواجه صعوبات جمة في تنفيذ شروط الكفاءة اللغوية بما في ذلك إنشاء قدرات التدريب والاختبار اللغوية.

**وإن تدرك** أن بعض الدول المتعاقدة ستحتاج إلى وقت إضافي لتنفيذ أحكام الكفاءة اللغوية بعد تاريخ التطبيق.

**وإن تدرك** أنه بموجب المادة الثامنة والثلاثين من اتفاقية شيكاغو، يتعين على أي دولة متعاقدة ترى أنه يتعذر عليها عمليا الامتثال في كل الوجهه لأي من القواعد القياسية أو الإجراءات الدولية، أن تبلغ فوراً منظمة الطيران المدني الدولي بذلك.

**ولما كان** بموجب المادة التاسعة والثلاثين ب) من اتفاقية شيكاغو، يتعين على أي شخص لديه رخصة ولكنه لا يستوفي تماما الشروط المفروضة في القاعدة القياسية الدولية فيما يتعلق بدرجة الرخصة أو الشهادة التي يحملها، أن يدون على رخصته أو في ملحق لها بيانا كاملا بتفاصيل عدم استيفائه لهذه الشروط.

**ولما كان** بموجب المادة الأربعين من اتفاقية شيكاغو لا يجوز لأي عضو في طاقم الطائرة ممن لديهم شهادات أو رخص معتمدة على هذا النحو أن يشترك في الملاحة الدولية، إلا إذا كان ذلك بإذن من الدولة أو الدول التي يدخل أراضيها.

**فإن الجمعية العمومية:**

١- **تحث** الدول المتعاقدة على استعمال مصطلحات الايكاو القياسية في جميع الحالات التي حددت لها.

٢- **توجه** المجلس إلى دعم الدول المتعاقدة في تنفيذها لشروط الكفاءة اللغوية وذلك بوضع معايير متنسقة عالميا للاختبارات اللغوية.

٣- **تحث** الدول المتعاقدة التي ليست في وضع يسمح لها بالامتثال لشروط الكفاءة اللغوية في تاريخ التطبيق على أن تنشر على موقع الايكاو على الانترنت خططها لتنفيذ الكفاءة اللغوية بما في ذلك التدابير الانتقالية لتقليل المخاطر، حسب الاقتضاء، للطيارين ومراقبي الحركة الجوية ومشغلي المحطات الجوية المعنيين بالعمليات الدولية، بالصورة المبينة وفقا لأساليب العمل المرتبطة بها الواردة أدناه والمواد الإرشادية الصادرة عن الايكاو.

- ٤- **توجه** المجلس إلى تقديم الإرشادات إلى الدول حول إعداد خطط تنفيذية، تشمل تفسيراً لتدابير تقليل المخاطر بحيث تمكن الدول المتعاقدة من نشر خططها في أقرب وقت ممكن عملياً، ولكن قبل تاريخ ٢٠٠٨/٣/٥.
- ٥- **تحث** الدول المتعاقدة على التنازل عن شرط السماح بموجب المادة الأربعين من اتفاقية شيكاغو، في المجال الجوي الواقع ضمن نطاق ولايتها للطيارين الذين لم يفوا بعد بشروط الكفاءة اللغوية الصادرة عن الايكاو لمدة لا تتجاوز ثلاث سنوات بعد تاريخ التطبيق وهو ٢٠٠٨/٣/٥، شريطة أن تكون الدول التي أصدرت إجازاتهم أو اعتبرتها سارية المفعول قد جعلت خططها التنفيذية متاحة لجميع الدول المتعاقدة الأخرى.
- ٦- **تحث** الدول المتعاقدة على عدم تقييد مشغليها، الذين يقومون بعمليات طيران تجاري أو عام، بشأن الدخول في المجال الجوي الواقع ضمن نطاق ولاية أو مسؤولية دول أخرى لا يفي مراقبو الحركة الجوية أو مشغلو محطات الراديو فيها بعد بشروط الكفاءة اللغوية، وذلك لفترة لا تتجاوز ثلاث سنوات بعد تاريخ التطبيق وهو ٢٠٠٨/٥/٣، شريطة أن تتيح تلك الدول خططها التنفيذية لجميع الدول المتعاقدة الأخرى.
- ٧- **تحث** الدول المتعاقدة على توفير البيانات المتعلقة بمستويات تنفيذها لشروط الكفاءة اللغوية عندما تطلبها الايكاو.
- ٨- **تكلف** المجلس بأن يقدم إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية تقريراً بخصوص تنفيذ شروط الايكاو للكفاءة اللغوية.
- ٩- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل قرار الجمعية العمومية رقم ٣٢-١٦.

#### أساليب العمل ذات الصلة

ينبغي للدول المتعاقدة التي يتعذر عليها الوفاء بشروط الكفاءة اللغوية بحلول ٢٠٠٨/٣/٥ القيام بما يلي:

- ١- وضع خطط تنفيذية لشروط الكفاءة اللغوية تشمل ما يلي:
- (أ) خطأ زمنياً لاعتماد شروط الكفاءة اللغوية في قواعدها الوطنية.
- (ب) خطأ زمنياً لإنشاء قدرات التدريب والتقييم اللغوية.
- (ج) وصفاً لنظام تحديد الأولويات على أساس المخاطر فيما بين التدابير الانتقالية الواجب وضعها حتى يتحقق الامتثال الكامل لشروط الكفاءة اللغوية.
- (د) إجراءات اعتماد الرخص للدلالة على مستوى الكفاءة اللغوية لحاملها.
- (هـ) تعيين جهة اتصال وطنية للخطة التنفيذية بالنسبة للكفاءة في اللغة الانجليزية.
- ٢- جعل خططها التنفيذية في مجال الكفاءة اللغوية متوفرة لجميع الدول المتعاقدة الأخرى وذلك بنشرها على موقع الايكاو على الانترنت في أقرب وقت ممكن عملياً، ولكن قبل تاريخ ٢٠٠٨/٣/٥.
- ٣- إبلاغ الايكاو بالاختلافات عن القواعد والتوصيات الخاصة بالكفاءة اللغوية.
- ٤- نشر الاختلافات عن شروط الكفاءة اللغوية بخصوص تقديم خدمات الملاحة الجوية في أدلة الطيران الصادرة عنها.

القرار ٣٦-١٢: استبدال الهالونات
---------------------------------

لما كانت الهالونات تسهم في تغير المناخ وهناك اتفاق عالمي على عدم إنتاجها بسبب موادها الكيميائية التي تستنفد الأوزون وكانت تستخدم كعامل لإطفاء الحرائق في طائرات النقل التجاري على مدار ٤٥ سنة؛

وإدراكا لضرورة إنجاز الكثير من العمل بسبب انخفاض إمدادات الهالون المتاحة وازدياد الشواغل لدى الدوائر البيئية بسبب عدم إحراز تقدم جوهري في مجال الطيران؛

وإدراكا لقيام الفريق العامل المعني بحماية أجهزة الطائرات من الحرائق بإعداد قاعدة الحد الأدنى للأداء لكل تطبيق من تطبيقات الهالون بمشاركة من الصناعة والسلطات التنظيمية؛

وإدراكا لوجود شروط صارمة لكل تطبيق من تطبيقات الهالون، في مجال الطائرات على وجه التحديد، يجب تليتها قبل تنفيذ عملية الاستبدال؛

وإدراكا لغيب التقدم الحقيقي في إيجاد بدائل الهالون المستخدم في مقصورة البضائع كونها أكبر تطبيقات استخدام عوامل الإطفاء، بينما حدث تقدم في تطوير بدائل له تستخدم في جوانب عديدة في تشغيل الطائرات؛

وإدراكا لضرورة أن تعتمد أي استراتيجية لبدائل الهالون على البدائل التي لا تشكل خطرا غير مقبول على البيئة أو الصحة عند مقارنتها بالهالونات التي تحل محلها.

#### فإن الجمعية العمومية:

- ١- توافق على الحاجة الملحة الى تطوير وتطبيق بدائل الهالونات في مجال الطيران المدني.
- ٢- تحث الدول على إبلاغ مصنعي الطائرات وشركات الطيران وموردي المواد الكيميائية وشركات معدات إطفاء الحرائق بإحراز تقدم سريع نحو تطبيق بدائل الهالونات في المحركات ووحدات الطاقة المساعدة وأجهزة الإطفاء المحمولة والمراحيض وأن تدرس بدائل إضافية للهالونات تستخدم في المحركات ووحدات الطاقة المساعدة ومقصورات البضائع.
- ٣- تطلب الى المجلس أن يدرس وضع التزام يسري في سنة ٢٠١١ باستبدال استخدام الهالون في كل من:
  - مراحيض الطائرات الجديدة.
  - المراحيض وأجهزة الإطفاء المحمولة والمحركات ووحدات الطاقة المساعدة للطائرات التي يتم التقدم بطلب جديد للحصول على ترخيص لطارها.
- ٤- تطلب الى المجلس أن يدرس وضع التزام يسري في سنة ٢٠١٤ باستبدال الهالون في أجهزة الإطفاء المحمولة للطائرات الجديدة.
- ٥- تشجع الايكاو على مواصلة التعاون مع الفريق العامل الدولي المعني بحماية أجهزة الطائرات من الحرائق وأمانة الأوزون لدى برنامج الأمم المتحدة للبيئة من خلال اللجنة الفنية لبدائل الهالونات التابعة لفريق الخبراء المعني بالتقييم التكنولوجي والاقتصادي بشأن موضوع بدائل الهالونات في الطيران المدني.
- ٦- أن تقرر قيام المجلس بتقديم تقرير للدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية بشأن التقدم المحرز في شأن بدائل الهالونات في الطيران المدني.

القرار ٣٦-١٣، المرفق (ز): الكفاءة في اللغة الانجليزية المستخدمة في الاتصالات  
الهاتفية اللاسلكية

القرار ٣٦-١٣، المرفق (ح): التدريب على الطيران

### التحقيق في حوادث الطائرات

القرار ٣٦-١٣، المرفق (ش): التعاون بين الدول المتعاقدة على التحقيق في بعض  
حوادث الطائرات

القرار ٣٦-١٣، المرفق (ط): العلاقة بين السلامة الجوية والعوامل البشرية

القرار ٣٦-١٠: تحسين سبل تفادي الحوادث في الطيران المدني

القرار ٣٦-٨: عدم إفشاء بعض سجلات الحوادث والوقائع

### وحدات القياس

القرار ٣٦-١٣، المرفق (و): وحدات القياس

### التسهيلات والخدمات الأرضية والعاملون الأرضيون

القرار ٣٦-١٣، المرفق (م): تعيين حدود المجالات الجوية لخدمات الحركة الجوية

القرار ٣٦-١٣، المرفق (ن): توفير خدمات البحث والإقناذ

القرار ٣٦-١٣، المرفق (س): التنسيق بين الحركة الجوية المدنية والحركة الجوية  
العسكرية

القرار ٣٦-١٣، المرفق (ع): توفير المطارات الملائمة

القرار ٣٦-١٣، المرفق (ف): اختبار مساعدات الملاحة اللاسلكية على الأرض  
ومن الجو

القرار ٣٦-١٣، المرفق (ص): شروط ملائمة لتوظيف العاملين الأرضيين في الطيران

القرار ٢٧-١١: الازدحام في المطارات وفي الفضاء الجوي

القرار ٣٦-١١: إتقان اللغة الانجليزية المستخدمة لأغراض الاتصال  
بالهاتف اللاسلكي

### الإجراءات الفنية ضد أفعال التدخل غير المشروع

القرار ٢٢-٥: تخريب وتدمير طائرة مدنية كويتية أثناء طيرانها في رحلة منتظمة  
في منطقة الكاريبي مما نتج عنه فقدان ٧٣ من الركاب وأفراد الطاقم

القرار ٣٦-٢٠: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة لحماية الطيران المدني  
الدولي من أفعال التدخل غير المشروع

القرار ٢٧-١٢: دور الإيكاو في القضاء على النقل غير المشروع للعقاقير المخدرة  
بطريق الجو

## الباب الثالث — النقل الجوي

### سياسات النقل الجوي المستمرة

القرار ٣٦-١٥: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

#### المقدمة

لما كانت اتفاقية الطيران المدني الدولي قد حددت المبادئ الأساسية التي يجب على الحكومات إتباعها لتطوير خدمات النقل الجوي الدولي على نحو يتسم بالانتظام والكفاءة والاقتصاد والتجانس، وكان أحد أغراض الإيكاو لذلك هو دعم المبادئ والترتيبات الرامية إلى إنشاء خدمات للنقل الجوي الدولي على أساس تكافؤ الفرص وتشغيلها على أساس سليم واقتصادي مع الاحترام المتبادل لحقوق الدول ومراعاة الصالح العام.

ولما كان النقل الجوي عاملاً رئيسياً في تشجيع وتعزيز التنمية الاقتصادية المستمرة على المستوى الوطني بالإضافة إلى المستويات الدولية.

ولما كان تدبير الموارد اللازمة لاستغلال الفرص المتاحة إلى أقصى حد والتصدي للتحديات التي تجابه تطوير النقل الجوي ولمواكبة التحديات التي يفرضها الطلب على النقل الجوي يزداد صعوبة، وخاصة على البلدان النامية.

ولما كانت المنظمة تعد إرشادات ودراسات وإحصاءات بشأن تطوير النقل الجوي في الدول المتعاقدة على نحو مستمر وينبغي أن تواظب على تحديث وتركيز وتكييف هذه المواد وتوزيعها على الدول المتعاقدة بأكثر الوسائل فعالية.

ولما كان من المقرر على الدول المتعاقدة أن توفر بيانات إحصائية دقيقة وواقعية وغيرها من المعلومات الأخرى لكي يتسنى للمنظمة إعداد هذه الإرشادات.

ولما كانت المنظمة تتجه نحو نظام الإدارة حسب الأهداف مع زيادة تركيزها على تنفيذ القواعد القياسية أكثر من وضعها.

ولما كانت الإرشادات الصادرة عن هذه المنظمة والإجراءات التي اتخذتها هذه المنظمة لتنفيذ أهدافها الاستراتيجية تساعد الدول المتعاقدة على وضع السياسات والممارسات التي تسهل عولمة النقل الجوي الدولي وتحوله إلى التشغيل التجاري وتحريره.

ولما كان من المهم للدول المتعاقدة أن تشارك في أعمال هذه المنظمة في مجال النقل الجوي.

#### فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن مرفقات هذا القرار المذكورة أدناه تشكل البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي، كما كانت تلك السياسات قائمة عند ختام الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية:

المرفق (أ): التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي

المرفق (ب): الإحصاءات

المرفق (ج): التوقعات والتخطيط الاقتصادي

المرفق (د): التسهيلات

المرفق (هـ): فرض الضرائب

المرفق (و): خدمات المطارات والملاحة الجوية

المرفق (ز): اقتصاديات الناقلين الجويين

المرفق (ح): البريد الجوي

٢- تحث الدول المتعاقدة على مراعاة هذه السياسات وتجديدها التي يعدها المجلس في الوثائق المذكورة في هذا البيان الموحد وتجديدها التي يعدها الأمين العام في الأدلة والكتب الدورية.

٣- تحث الدول المتعاقدة على أن تبذل كل جهد للوفاء بالتزاماتها الناشئة من اتفاقية شيكاغو وقرارات الجمعية العمومية، وأن تدعم كذلك نشاط المنظمة في مجال النقل الجوي، وأن تقدم على وجه الخصوص وبأقصى سرعة وعلى الوجه الأكمل الإحصاءات والمعلومات الأخرى التي تطلبها المنظمة لدراساتها في مجال النقل الجوي.

٤- **تطلب إلى** المجلس إعطاء أهمية خاصة لمشكلة تمويل تنمية الموارد البشرية والفنية الضرورية لتحقيق أفضل إسهام ممكن للنقل الجوي في الرفاهية الاقتصادية والاجتماعية للبلدان النامية.

٥- **تطلب إلى** المجلس أن يلتزم بأنسب الوسائل لكل موضوع في مجال النقل الجوي مشورة خبراء يمثلون الدول المتعاقدة إذا رأى ذلك مفيداً لعمله، بما في ذلك إنشاء فرق من الخبراء المؤهلين تقدم تقاريرها إلى لجنة النقل الجوي أو إلى مجموعات الدراسة التابعة للأمانة العامة، وأن تعمل هذه الفرق بالمراسلة أو بالاجتماعات.

٦- **تطلب إلى** المجلس أن يعقد مؤتمرات أو اجتماعات عالمية تستطيع جميع الدول المتعاقدة أن تشارك فيها، باعتبارها الوسيلة الرئيسية للتقدم في حل المسائل ذات الأهمية العالمية في مجال النقل الجوي، عندما يبرر عقد هذه الاجتماعات عدد وأهمية المسائل التي يتعين حلها وحيث توجد امكانية اتخاذ إجراءات ببناء بصدها.

٧- **تطلب إلى** المجلس أن يوفر ما يلزم لتنظيم الحلقات الدراسية والندوات وغيرها من الاجتماعات المماثلة التي يتطلبها نشر سياسات الايكاو في مجال النقل الجوي وما يتصل بها من إرشادات على الدول المتعاقدة وفيما بينها.

٨- **تطلب إلى** المجلس أن يواظب على مراجعة هذا البيان الموحد لسياسات الايكاو في مجال النقل الجوي وأن يخطر الجمعية العمومية كلما دعت الحاجة إلى إدخال تغييرات عليه.

٩- **تعلم** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٥-١٨.

## المرفق (أ)

### التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي

#### القسم الأول — الاتفاقات والترتيبات

لما كانت المبادئ الأساسية المذكورة في اتفاقية شيكاغو، وهي احترام السيادة، والانصاف والمساواة في الفرص، وعدم التمييز، والترابط، والتناسق، والتعاون، قد ساعدت على أفضل نحو النقل الجوي الدولي وما زالت تشكل أساس تطوره في المستقبل.



- ولما كان** تعدد الأطراف إلى أقصى حد ممكن في الحقوق التجارية مازال يمثل أحد أهداف المنظمة.
- ولما كانت** الدول المتعاقدة تتوخى أهدافا وسياسات تنظيمية مختلفة ضمن إطار اتفاقية شيكاغو ولكنها تشترك في هدف أساسي واحد هو المشاركة في نظام النقل الجوي الدولي بشكل مستمر ويعتمد عليه.
- ولما كان** أحد أهداف اتفاقية شيكاغو هو تشغيل خدمات النقل الجوي الدولية تشغيلاً سليماً واقتصادياً، وكان اتفاق عبور الخدمات الجوية الدولية في هذا الخصوص يسهل على الدول المتعاقدة الأطراف فيه تحقيق هذا الهدف.
- ولما كانت** الجمعية العمومية قد أكدت مرارا على أن تلتزم كل دولة متعاقدة بأحكام المادة الثالثة والثمانين من اتفاقية شيكاغو وبأن تسجل لدى مجلس الإيكاو بأسرع ما يمكنها جميع الترتيبات المتعلقة بالطيران المدني الدولي وفقا لقواعد تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران لدى الإيكاو.
- ولما كانت** حالات التأخير بلا داع في تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران وعدم الالتزام بذلك التسجيل أمور غير مستصوبة حيث انها تقوض دقة واكتمال المعلومات التنظيمية وتعزيز الشفافية.
- ولما كان** تحديد أجور وأسعار النقل الجوي الدولي ينبغي أن يتم بطريقة عادلة وشفافة لتنمية الخدمات الجوية بشكل مرض.
- ولما كانت** الحاجة تقضي بالتكيف مع البيئة التنظيمية والتشغيلية دائمة التغير في مجال النقل الجوي، وكانت المنظمة قد وضعت إرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي، بما في ذلك بنود نموذجية واتفاقات خدمات جوية نموذجية لكي تستعين بها الدول — حسب رغبتها — في الاتفاقات الثنائية أو الإقليمية.
- فإن الجمعية العمومية:**
- ١- **تؤكد** من جديد على الدور الأساسي للإيكاو في إعداد إرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي وفي تسهيل التحرير.
  - ٢- **تحث** الدول المتعاقدة التي لم تنضم بعد إلى اتفاق عبور الخدمات الجوية الدولية على أن تبادر على وجه السرعة إلى النظر في الانضمام إليه.
  - ٣- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على أن تسجل لدى الإيكاو اتفاقات وترتيبات التعاون المتعلقة بالطيران المدني الدولي، وذلك وفقا لأحكام المادة (٨٣) من اتفاقية شيكاغو ووفقا لقواعد تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران لدى الإيكاو.
  - ٤- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تحيط المجلس علما تاما بالمشاكل المهمة الناشئة عن تطبيق اتفاقات أو ترتيبات الخدمات الجوية وأي تطورات مستجدة أو متوقعة وتفيد في بلوغ هدف تحقيق مبدأ تعدد الأطراف في تبادل الحقوق التجارية.
  - ٥- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل التعاون مع الهيئات الإقليمية وشبه الإقليمية على دراسة وإعداد تدابير التعاون، بما في ذلك الترتيبات المتحررة، واستعراض نتائج هذه التدابير، لكي يقرر إمكانية توصية الدول المتعاقدة في الوقت الملائم بتطبيق تدابير مماثلة أو أخرى على نطاق أوسع.
  - ٦- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل إجراء الدراسة المقارنة والتحليلية لسياسات الدول المتعاقدة وشركات الطيران ولأساليب عملها بخصوص الحقوق التجارية وأحكام اتفاقات الخدمات الجوية، وأن يخطر جميع الدول المتعاقدة بأي تطورات جديدة في التعاون الدولي على تبادل الحقوق التجارية، ولا سيما بأي ترتيبات متحررة.
  - ٧- **تطلب** إلى المجلس أن يواظب على استعراض آلية المنظمة لوضع إرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي، وأن ينقحها أو يحدتها حسب الاقتضاء.

- ٨- **تطلب إلى** المجلس أن يستعرض بصفة دورية قواعد تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران بغرض تبسيط عملية التسجيل.
- ٩- **تطلب إلى** الأمين العام أن يذكر الدول المتعاقدة بأهمية المبادرة إلى تسجيل هذه الاتفاقات والترتيبات بدون تأخير، وأن يقدم إلى الدول المتعاقدة ما تطلبه من المساعدة لتسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران الخاصة بها لدى المجلس.
- ١٠- **تطلب** من رئيس المجلس والأمين العام أن يشجعا على انضمام الجميع إلى اتفاق عبور الخدمات الجوية الدولية وتنفيذه، وأن يحثا الدول المتعاقدة على إبلاغ الأمانة العامة بمدى التزامها الانضمام إلى هذا الاتفاق.

### القسم الثاني — التعاون في مجال الترتيبات التنظيمية

لما كانت بعض القيود الاقتصادية والمالية والتشغيلية المطبقة من جانب واحد على المستوى الوطني تؤثر على استقرار النقل الجوي الدولي، وتتحو إلى ممارسات تجارية تمييزية مجحفة في هذا المجال وتنافي المبادئ الأساسية لاتفاقية شيكاغو كما تنافي تطور النقل الجوي الدولي بانتظام وتوافق.

ولما كان تشغيل خدمات النقل الجوي بصورة منتظمة ويعتمد عليها يتسم بأهمية أساسية لتطوير اقتصاد الكثير من الدول النامية، ولا سيما الدول التي تعتمد على السياحة.

ولما كان التشدد في تطبيق معيار ملكية الغالبية والسيطرة الفعالة عند الإذن لشركة الطيران بممارسة حقوق الطريق وغيرها من حقوق النقل الجوي قد يحرّم دولاً نامية كثيرة من تكافؤ الفرص العادلة لتشغيل الخدمات الجوية الدولية والحصول منها على الفوائد المثلى.

ولما كان تعيين الناقلين الجويين وترخيص دخول الأسواق ينبغي تحريرهما وفقاً للونيرة التي تختارها كل دولة ووفقاً لتقديرها، وذلك على نحو اطرادي ويتسم بالمرونة، في ظل الرقابة التنظيمية الفعالة ولا سيما فيما يتعلق بالسلامة والأمن.

ولما كان توسيع نطاق المعايير أو تطبيقها بمرونة فيما يخص تعيين وتفويض شركات الطيران قد يساعد على تهيئة بيئة تشغيلية ينمو فيها النقل الجوي الدولي ويزدهر بصورة مستقرة وتتسم بالكفاءة والاقتصاد، ويسهم في هدف مشاركة الدول في عملية التحرير بدون المساس بالتزامات الدول بالنسبة لسلامة الطيران وأمنه.

ولما كان تحقيق أهداف التنمية بين تلك الدول يلقي تشجيعاً متزايداً من خلال الترتيبات التعاونية التي تنشئ تجمعات اقتصادية إقليمية وتسهل التعاون الوظيفي الذي يعبر عن التقارب والتماثل في المصالح القائمة بصورة خاصة بين الدول النامية التي تنتمي إلى حركات التكامل الاقتصادي الإقليمي.

ولما كانت ممارسة أي شركة طيران لحقوق الطريق وغيرها من حقوق النقل تعزز مصالح الدول النامية التي تتمتع بهذه الحقوق وتهتم بهذه المصلحة المشتركة، كلما كانت ملكية غالبية رأسمال هذه الشركة والسيطرة الفعالة عليها في يد دولة نامية أو أكثر أو في يد مواطنيها ممن لهم مصالح متماثلة.

### فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول المتعاقدة على أن تتجنب اتخاذ تدابير انفرادية تؤثر على تطوير النقل الجوي الدولي بانتظام وتناسق، وأن تضمن عدم تطبيق السياسات والتشريعات المحلية على النقل الجوي الدولي بدون المراعاة الواجبة لسماته الخاصة.

٢- تحث الدول المتعاقدة على قبول تعيين أي شركة طيران والسماح لها بممارسة حقوق الطريق وغيرها من حقوق النقل الجوي لأي دولة أو دول، ولا سيما الدول النامية في نفس التجمع، وفقاً للأحكام والشروط التي يقبلها الأطراف، بما في ذلك اتفاقات النقل الجوي التي عقدتها أو تعقدتها الأطراف المعنية.

- ٣- **تحث** الدول المتعاقدة على الاعتراف بمفهوم المصالح المشتركة للتجمعات الاقتصادية الإقليمية أو شبه الإقليمية بوصفه أساسا سليما لقيام الدولة النامية بتعيين شركة طيران تابعة لأي دولة نامية أخرى من نفس التجمع الاقتصادي الإقليمي حيثما تكون ملكية الأغلبية والسيطرة الفعالة على تلك الشركة في يد تلك الدولة النامية الأخرى الواحدة أو الأكثر أو في يد مواطنيها.
- ٤- **تحث** الدول المتعاقدة على التفكير في إتباع معايير بديلة لتعيين وتفويض شركات الخطوط الجوية، بما في ذلك إتباع معايير الايكاو، وعلى اعتماد نهج مرن وإيجابي لمساعدة الدول الأخرى في جهودها الرامية إلى التحرر من معياري الملكية والسيطرة فيما يخص الناقلين الجويين، دونما إخلال بالسلامة والأمن.
- ٥- **تدعو** الدول المتعاقدة التي لديها خبرة في مختلف أشكال التشغيل المشترك للخدمات الجوية الدولية إلى أن تقدم إلى المجلس بصفة مستمرة معلومات كاملة بخصوص خبرتها حتى تجمع المنظمة جميع معلومات هذا المجال بالذات لما فيه فائدة الدول المتعاقدة.
- ٦- **تطلب إلى** المجلس أن يقدم بناء على الطلب كل مساعدة مجدية إلى الدول المتعاقدة التي ترغب في الانضمام إلى التجمعات الاقتصادية الإقليمية أو شبه الإقليمية لتشغيل الخدمات الجوية الدولية.
- ٧- **تطلب إلى** المجلس أن يقدم المساعدة بناء على الطلب إلى الدول المتعاقدة التي تبادر إلى إعداد هذه الترتيبات التعاونية للمشاركة المباشرة في ملكية وتشغيل الخدمات الجوية الدولية، أو إلى الدول المتعاقدة التي تقوم شركات الطيران التابعة لها بوضع تلك الترتيبات، وأن يقوم المجلس على الفور بتوزيع المعلومات المتعلقة بتلك الترتيبات التعاونية على الدول.

### القسم الثالث — توزيع منتجات شركات الطيران

- لما كان تقدم تكنولوجيا المعلومات والتكنولوجيات الالكترونية قد أثر تأثيرا ملحوظا على طريقة عمل صناعة شركات الطيران، ولا سيما على توزيع منتجاتها.
- ولما كانت الايكاو قد وضعت مدونة سلوك لتنظيم وتشغيل نظم الحجز الآلي لتتبعها الدول ووضعت بندين نموذجيين مرتبطين بذلك لتستخدمهما الدول حسب اختيارها في اتفاقاتها للخدمات الجوية.
- فإن الجمعية العمومية:**

- ١- **تطلب إلى** المجلس أن يرصد تطورات توزيع منتجات شركات الطيران والممارسات ذات الصلة بها وأن ينشر على الدول المتعاقدة المعلومات عن أهم التطورات.
- ٢- **تطلب إلى** المجلس أن يستعرض ما إذا كانت هناك حاجة مستمرة لقواعد الايكاو بشأن نظم الحجز الآلي والبنود النموذجية في ضوء التغييرات في التنظيم والصناعة.

### القسم الرابع — تجارة الخدمات

- لما كانت الايكاو قد اهتمت بمسألة جوانب النقل الجوي الدولي التي أدرجت في إطار الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات (GATS) وعملت بنشاط لكي يتحسن فهم جميع الأطراف المعنية لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي وللصلاحيات والدور اللذين تتفرد بهما الايكاو في مجال النقل الجوي الدولي.
- فإن الجمعية العمومية:**

- ١- **تؤكد من جديد** على أن من الضروري أن تستطلع المنظمة الترتيبات التنظيمية المستقبلية وأن تضع التوصيات والمقترحات اللازمة للتصدي للتحديات التي تواجه النقل الجوي الدولي، استجابة للتغيرات الداخلية والخارجية التي تؤثر فيه.

٢- **تسلم** بأنه ينبغي لتلك الترتيبات أن تهيئ البيئة اللازمة لتطور النقل الجوي الدولي واستمرار ازدهاره على نحو يتسم بالانتظام والاستقرار والكفاءة والاقتصاد بدون تفويض السلامة والأمن، وضمان مصالح جميع الدول المتعاقدة ومشاركتها الفعالة والمستمرة في النقل الجوي الدولي.

٣- **تؤكد من جديد** على الدور القيادي للإيكاو في وضع الإرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي.

٤- **تحث** الدول المتعاقدة التي تشارك في المفاوضات التجارية والاتفاقات والترتيبات التي تتعلق بالنقل الجوي الدولي على ما يلي:

(أ) أن تكفل التنسيق الداخلي في هيئاتها الوطنية وأن تكفل بصفة خاصة مشاركة سلطات الطيران وصناعة الطيران مشاركة مباشرة في المفاوضات.

(ب) أن تكفل إدراك ممثليها إدراكا تاما لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي، ولا سيما خصائص النقل الجوي الدولي وبنية التنظيمية واتفاقاته وترتيباته.

(ج) أن تراعي حقوقها والتزاماتها إزاء الدول المتعاقدة لدى الإيكاو غير الأعضاء في منظمة التجارة العالمية.

(د) أن تبحث بعناية الآثار المترتبة على اقتراح إدراج أي خدمات أو أنشطة إضافية متعلقة بالنقل الجوي في الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات، آخذة بعين الاعتبار الخاص الارتباط الوثيق بين الجوانب الاقتصادية والبيئية وجوانب السلامة والأمن في النقل الجوي الدولي.

(هـ) أن تشجع على تحقيق الفهم التام لدور وصلاحيات الإيكاو في وضع الإرشادات للتنظيم الاقتصادي، بما في ذلك تحرير النقل الجوي الدولي، وأن تنظر في إتباع هذه الإرشادات.

(و) أن تودع لدى الإيكاو بمقتضى المادة (٨٣) من اتفاقية شيكاغو نسخا من أي إعفاءات وأي التزامات محددة تتعلق بالنقل الجوي الدولي عقدتها بموجب الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات.

٥- **تطلب من** منظمة التجارة العالمية والدول الأعضاء والمراقبين فيها إيلاء الاهتمام الواجب لما يلي:

(أ) الهياكل والترتيبات التنظيمية الخاصة بالنقل الجوي الدولي والتحرير الذي يجري على المستوى الثنائي والإقليمي وشبه الإقليمي.

(ب) مسؤولية الإيكاو الدستورية عن النقل الجوي الدولي، وخاصة مسؤوليتها عن سلامته وأمنه.

(ج) سياسة الإيكاو وموادها الإرشادية الراهنة بخصوص التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي وعملها الدائب في هذا الميدان.

٦- **تطلب إلى** المجلس:

(أ) أن يواصل الاضطلاع بدور قيادي عالمي في تسهيل وتنسيق عملية التحرير الاقتصادي مع ضمان السلامة والأمن وحماية البيئة في النقل الجوي الدولي.

(ب) أن يتابع بنشاط التطورات المستجدة في تجارة الخدمات والتي قد تؤثر على النقل الجوي الدولي، وإبلاغ الدول المتعاقدة بها.

(ج) أن يشجع استمرار الاتصال والتعاون والتنسيق بصورة فعالة بين الإيكاو ومنظمة التجارة العالمية وغيرها من المنظمات الدولية الحكومية وغير الحكومية التي تعمل في مجال تجارة الخدمات.

### القسم الخامس — وضع الإرشادات عن السياسات

لما كانت الحكومات عليها التزامات ومسؤوليات دولية في التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي.

ولما كان التحرير الاقتصادي وتطور صناعة النقل الجوي سيستمران في إتاحة الفرص وإثارة التحديات والمسائل في مجال تنظيم النقل الجوي الدولي.

ولما كانت المنظمة قد عالجت مسائل تنظيمية كثيرة وجمعت السياسات والمواد الإرشادية الأخرى.

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول المتعاقدة على أن تراعي السياسات والمواد الإرشادية التي أعدتها الايكاو بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي، مثل تلك الواردة في الوثيقة Doc 9587 الصادرة بعنوان السياسات والمواد الإرشادية عن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي عند الاضطلاع بمهامها التنظيمية.

٢- تطلب إلى المجلس أن يضمن تحديث هذه السياسات والمواد الإرشادية وجعلها ملببة لاحتياجات الدول المتعاقدة وأن يعد حسب الاقتضاء إرشادات بشأن مسائل التنظيم الناشئة التي تهم الجميع.

### المرفق (ب)

#### الإحصاءات

لما كان برنامج الايكاو للإحصاءات يمثل أساسا مستقلا وعالميا لغرض تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي.

ولما كانت كل دولة متعاقدة قد تعهدت بأن تقوم شركات النقل الجوي التابعة لها بتقديم الإحصاءات التي يطلبها المجلس وفقا للمادة ٦٧ من اتفاقية شيكاغو.

ولما كان المجلس قد أعد أيضا شروطا لإحصاءات عمليات الخدمات الجوية الداخلية والمطارات الدولية وتجهيزات الطرق الدولية، طبقا للمادتين (٥٤) و(٥٥) من اتفاقية شيكاغو.

ولما كان المجلس قد أعد شروطا لجمع البيانات عن الطائرات المدنية المسجلة طبقا للمادة ٢١ من اتفاقية شيكاغو.

ولما كان المجلس قد اعتمد سياسة الإدارة القائمة على تحقيق الأهداف التي تقتضي قياس أداء المنظمة ككل وأداء مكوناتها من حيث بلوغ الأهداف الاستراتيجية الموضوعة لها.

ولما كانت الايكاو قد أنشأت قاعدة بيانات إحصائية متكاملة لتزويد الدول المتعاقدة وغيرها من المنتفعين بنظام مباشر يتسم بالكفاءة لإثبات صحة البيانات الإحصائية وخبزنها واسترجاعها.

ولما كان عدد من الدول المتعاقدة لم يقدم بعد الإحصاءات التي طلبها المجلس، وقدمها عدد آخر غير كاملة.

ولما كان التعاون بين المنظمات الدولية التي تجمع إحصاءات الطيران وتوزعها يخفف من عبء تقديم الإحصاءات.

**فإن الجمعية العمومية:**

١- تحث الدول المتعاقدة على أن تبذل قصارى جهدها لتقديم الإحصاءات المطلوبة في حينها وبشكل الكتروني كلما أمكنها ذلك.

٢- **تطلب إلى** المجلس أن يدعو لخبراء الوطنيين في مختلف التخصصات المطلوبة ليدرسوا بصفة منتظمة البيانات الإحصائية التي تجمعها الايكاو، وذلك لتلبية احتياجات المنظمة ودولها المتعاقدة تلبية أكثر فاعلية، وليضعوا المقاييس الضرورية لرصد أداء المنظمة من حيث بلوغ أهدافها الاستراتيجية وتحسين اتساق الإحصاءات ومدى اكتمالها وموقوتية تقديمها من جانب الدول المتعاقدة، وشكل ومحتوى التحليلات.

٣- **تطلب إلى** المجلس ما يلي:

(أ) أن يواصل استكشاف سبل التعاون على نحو أوثق مع المنظمات الدولية الأخرى العاملة في جمع إحصاءات الطيران وتوزيعها.

(ب) أن يضع الترتيبات الملائمة لكي يقدم موظفو الأمانة العامة المساعدة إلى الدول المتعاقدة بناء على طلبها لتحسين إحصاءات الطيران المدني وتحسين عملية إبلاغ المنظمة بها.

**المرفق (ج)****التنبؤات والتخطيط الاقتصادي**

**لما كان** استقلال الايكاو في تتبع التوجهات وتطبيق التحليلات الاقتصادية يمثل أساسا ضروريا لتعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي.

**ولما كانت** الدول المتعاقدة تحتاج إلى تنبؤات عالمية وإقليمية عن تطورات الطيران المدني الدولي في المستقبل لاستخدامها في مختلف الأغراض.

**ولما كان** من واجب المجلس في إطار أعماله المستمرة في المجال الاقتصادي أن يتوقع التطورات المستقبلية التي يحتمل أن تتطلب اتخاذ تدابير من جانب المنظمة، وأن يبادر باتخاذ تلك التدابير في الوقت المناسب.

**ولما كانت** المنظمة مطالبة بتقييم أدائها بصورة منتظمة وفقا للأهداف الاستراتيجية مع التركيز الخاص على السلامة والأمن والبيئة والكفاءة.

**ولما كانت** المنظمة تحتاج إلى تنبؤات محددة وإلى الدعم الاقتصادي لأغراض تخطيط المطارات ونظم الملاحة الجوية وتخطيط حماية البيئة.

**فإن الجمعية العمومية:**

١- **تطلب إلى** المجلس أن يقوم حسب الاقتضاء بإعداد وتحديث التنبؤات بالاتجاهات والتطورات في المستقبل في الطيران المدني، سواء كانت هذه التنبؤات عامة أو محددة، على أن تشمل هذه التنبؤات البيانات المحلية والإقليمية والعالمية، وأن يتيحها للدول المتعاقدة، وأن يلبي الحاجة إلى البيانات في مجالات السلامة والأمن والبيئة والكفاءة.

٢- **تطلب إلى** المجلس أن يعمل على وضع المنهجيات والإجراءات اللازمة لإعداد التنبؤات وتحليل التكاليف والمنافع أو مردودية التكاليف، وإعداد دراسات الأعمال، بحيث تفي حسب الاقتضاء باحتياجات المنظمة والمجموعات الإقليمية لتخطيط الملاحة الجوية والنظم الأخرى وغيرها من أجهزة تخطيط البيئة التابعة للمنظمة.

٣- **تطلب إلى** المجلس أن يضع الترتيبات اللازمة لجمع ووضع المعلومات عن أساليب التنبؤات الجارية للأغراض المحددة في الفقرتين ١ و ٢ أعلاه، وأن يوزعها على الدول المتعاقدة من آن إلى آخر لتكون بمثابة إرشادات لها في تنبؤاتها وتخطيطها الاقتصادي.

### المرفق (د)

#### التسهيلات

#### القسم الأول — إعداد وتنفيذ أحكام التسهيلات

لما كان الملحق التاسع — التسهيلات قد وُضع للتركيز على التزامات الدول المتعاقدة بموجب المواد (٢٢) و(٢٣) و(٢٤) من اتفاقية شيكاغو، ولتوحيد الإجراءات اللازمة للوفاء بالشروط القانونية المشار إليها في المواد (١٠) و(١٣) و(١٤) و(٢٩) و(٣٥).

ولما كان تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع أمراً أساسياً لتيسير تخليص الطائرات والركاب وأمتعتهم والبضائع والبريد ومواجهة التحديات في مراقبة الحدود وإجراءات المطارات بما يحافظ على كفاءة عمليات النقل الجوي.

ولما كان من الحيوي أن تواصل الدول المتعاقدة تحقيق أكبر قدر من الكفاءة في النقل الجوي، وأن تقوم في نفس الوقت بحماية الطيران المدني الدولي.

ولما كانت مواصفات وثائق السفر المقروءة آلياً التي أعدتها المنظمة قد أثبتت فاعليتها في استحداث نظم تعجل بتخليص إجراءات الركاب الدوليين وأفراد الطواقم في المطارات وتعزيز برامج الامتثال للإجراءات التي تضعها سلطات الهجرة.

ولما كان إعداد مجموعة من اللافتات القياسية التي تسهل الحركة في مباني المطارات على المسافرين والمنتهقين الآخرين قد أثبت فاعليته وفائدته.

#### فإن الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تعطي اهتماماً خاصاً لزيادة جهودها لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع.

٢- **تطلب إلى** المجلس أن يواظب على تحديث الملحق التاسع — التسهيلات بحيث يفي بالمتطلبات المعاصرة للدول المتعاقدة فيما يتعلق بإدارة ضوابط الحدود، والبضائع والركاب، وحماية صحة الركاب والطواقم.

٣- **تطلب إلى** المجلس أن يكفل التوافق والتكامل بين أحكام الملحق التاسع — التسهيلات والملحق السابع عشر — الأمن.

٤- **تطلب إلى** المجلس أن يواظب على تحديث المواصفات والإرشادات الواردة في الوثيقة رقم Doc 9303 الصادرة بعنوان وثائق السفر المقروءة آلياً، وذلك في ضوء التقدم التكنولوجي، وأن يواصل استكشاف الحلول التكنولوجية التي تحسن تخليص الإجراءات.

٥- **تطلب إلى** المجلس أن يواظب على تحديث الوثيقة رقم Doc 9636 الصادرة بعنوان "الإشارات الدولية لإرشاد الأشخاص في مباني المطارات والموانئ البحرية"، وذلك بإضافة البيانات الجديدة إليها وتأمين فائها باحتياجات الدول المتعاقدة.

### القسم الثاني — التعاون الدولي على حماية أمن وسلامة جوازات السفر

بما أن جواز السفر هو الوثيقة الرسمية الأساسية التي تدل على هوية الشخص وجنسيته وتهدف إلى إبلاغ دولة العبور أو المقصد بأن بوسع حامله أن يعود إلى الدولة التي أصدرت جوازه.

وبما أن الثقة الدولية في سلامة كل جواز لها أهمية فائقة في تشغيل نظام السفر الدولي.

ولما كانت الدول الأعضاء في الأمم المتحدة قد قررت - بموجب "الاستراتيجية العالمية لمكافحة الإرهاب" التي اعتمدها في ٢٠٠٦/٩/٨ - أن تزيد من جهودها وتعاونها على جميع المستويات حسب الاقتضاء لتحسن أمن إنتاج وإصدار وثائق الهوية والسفر ولتحول دون تغييرها ولتكشف استخدامها بالتزوير.

ولما كان من المطلوب التعاون بين الدول على مستوى عال لمكافحة الغش في جوازات السفر، بما في ذلك تزوير وتزييف جوازات السفر، واستخدام جوازات السفر المزورة أو المزيفة، واستخدام جوازات السفر الصالحة من جانب منحلّي الهويات، واستخدام جوازات السفر التي انتهت مدة صلاحيتها أو الملغاة، واستخدام جوازات السفر التي تم الحصول عليها بشكل غير مشروع.

ولما كان استعمال جوازات سفر فارغة مسروقة يتزايد في أنحاء العالم ممن يحاولون دخول بلد بهوية مزورة.

ولما كانت الايكاو قد أنشأت مشروع "التنفيذ العالمي لوثائق السفر المقروءة آلياً" لمساعدة الدول في المسائل التي تشمل تخطيط المشاريع وتنفيذها والتعليم والتدريب وخدمات تقييم النظم بحيث تستطيع الدول الالتزام بموعد سنة ٢٠١٠ لإصدار جوازات السفر المقروءة آلياً ووضعت دليل المفاتيح العامة لتعزيز أمن جوازات السفر المقروءة آلياً المعززة بالقياسات البيولوجية (الجوازات الإلكترونية).

#### فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحث الدول المتعاقدة على أن تكثف جهودها للمحافظة على أمن وسلامة جوازات السفر الصادرة عنها، ولحماية هذه الجوازات من الغش، وعلى أن تساعد بعضها بعضاً في هذه المسائل.
- ٢- تطلب إلى الدول المتعاقدة التي لم تصدر بعد جوازات السفر المقروءة آلياً طبقاً للمواصفات الواردة في الجزء الأول من الوثيقة رقم Doc 9303 أن تبادر إلى إصدارها في موعد أقصاه ٢٠١٠/٤/١.
- ٣- تحث الدول المتعاقدة على أن تكفل انتهاء صلاحية جوازات السفر غير المقروءة آلياً قبل ٢٤/١١/٢٠١٥.
- ٤- تحث الدول المتعاقدة التي تطلب المساعدة في إطار مشروع التنفيذ العالمي لوثائق السفر المقروءة آلياً أن تتصل بالايكاو على وجه السرعة.
- ٥- تطلب إلى المجلس أن يواصل العمل على تعزيز فعالية عمليات مكافحة الغش في جوازات السفر، من خلال تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية ذات الصلة في الملحق التاسع، ووضع المواد الإرشادية لمساعدة الدول المتعاقدة على الحفاظ على سلامة وأمن جوازات السفر ووثائق السفر الأخرى الصادرة عنها.
- ٦- تحث الدول التي تصدر الجوازات الإلكترونية على الانضمام إلى دليل المفاتيح العامة للايكاو.
- ٧- تحث الدول المتعاقدة التي لا تفعل ذلك على أن تقدم بيانات روتينية ومحدثة عن الجوازات المفقودة والمسروقة إلى آلية الشرطة الجنائية الدولية (انتربول) للبحث الآلي/قاعدة البيانات الخاصة بوثائق السفر المسروقة والمفقودة.

### القسم الثالث — الإجراءات الوطنية والدولية والتعاون على مسائل التسهيلات

لما كانت الحاجة تقضي بأن تضع الدول المتعاقدة إجراءات مستمرة لتحسين فعالية وكفاءة عمليات تخليص الإجراءات.



ولما كان إنشاء لجان وطنية للتسهيلات وتشغيلها بفعالية يمثل وسيلة ناجحة لإدخال التحسينات اللازمة.

ولما كان التعاون على مسائل التسهيلات بين الدول المتعاقدة ومع مختلف الأطراف الوطنية والدولية التي تهمها شؤون التسهيلات قد عاد بالنفع على جميع المعنيين.

### فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول المتعاقدة على أن تنشئ لجانا وطنية للتسهيلات وأن تستعين بها، وأن تعتمد سياسات للتعاون الإقليمي مع الدول المجاورة.

٢- تحث الدول المتعاقدة على المشاركة في برامج التسهيلات الإقليمية وشبه الإقليمية للمنظمات الدولية الحكومية الأخرى المعنية بالطيران.

٣- تحث الدول المتعاقدة على أن تتخذ جميع التدابير الضرورية من خلال لجان التسهيلات الوطنية أو بالوسائل الملائمة الأخرى للقيام بما يلي:

(أ) المواظبة على استرعاء اهتمام جميع الهيئات المختصة، كل في حكومتها، للحاجة إلى ما يلي:

(١) جعل القواعد والممارسات الوطنية متوافقة مع أحكام الملحق التاسع ومقاصده.

(٢) إعداد الحلول المناسبة للمشاكل اليومية في مجال التسهيلات.

(ب) المبادرة إلى تنفيذ إجراءات المتابعة الضرورية.

٤- تحث الدول المتعاقدة على أن تشجع لجان التسهيلات الوطنية أو لجان التسهيلات الأخرى على دراسة مشاكل التسهيلات، وأن تنسق نتائج هذه الدراسات مع النتائج التي توصلت إليها الدول المتعاقدة الأخرى التي ترتبط معها بصلات جوية.

٥- تحث الدول المتجاورة والمتاخمة على أن تتشاور فيما بينها بشأن المشاكل المشتركة التي قد تجابهها في مجال التسهيلات، كلما تبين أن تلك المشاورات قد تؤدي إلى حل موحد لتلك المشاكل.

٦- تحث الدول المتعاقدة على أن تشجع مشغليها الجويين على أن يواصلوا التعاون على نحو مكثف مع حكوماتهم بشأن ما يلي:

(أ) تحديد مشاكل التسهيلات وحلها.

(ب) وضع ترتيبات تعاونية لمنع تهريب المخدرات ومنع الهجرة غير القانونية وغيرها من الأخطار التي تهدد المصالح الوطنية.

٧- تحث الدول المتعاقدة على أن تدعو المشغلين الجويين واتحاداتهم إلى المشاركة إلى أقصى حد ممكن في النظم الالكترونية لتبادل البيانات، وذلك لتحقيق أقصى مستويات الكفاءة في خدمة الركاب والبضائع في المطارات الدولية.

٨- تحث الدول والمشغلين الجويين على أن يبذلوا بالتعاون مع المنظمات الدولية المهتمة جميع الجهود الممكنة لتعجيل عمليات مناولة البضائع الجوية وتخليص إجراءاتها، وأن يضمنوا في الوقت ذاته أمن سلسلة الإمدادات الدولية.

## المرفق (هـ)

### فرض الضرائب

لما كان النقل الجوي الدولي يؤدي دورا رئيسيا في توسيع نطاق التجارة والسفر الدوليين، ولما كان فرض الضرائب على الطائرات والوقود والإمدادات الفنية الاستهلاكية التي يستعملها النقل الجوي الدولي وعلى إيرادات شركات النقل الجوي الدولي والطائرات وغيرها من الممتلكات المنقولة المرتبطة بتشغيل الطائرات في النقل الجوي الدولي وعلى مبيعات وخدمات الطيران له تأثير اقتصادي وتنافسي ضار على عمليات النقل الجوي الدولي.

ولما كانت سياسات الايكاو في الوثيقة (Doc 8632) بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي تميز من ناحية المفهوم بين الرسم والضريبة باعتبار أن "الرسم هو جباية تهدف على وجه التحديد إلى استرداد نفقات تقديم التجهيزات والخدمات إلى الطيران المدني، بينما الضريبة هي جباية لتحصيل إيرادات للحكومات الوطنية أو المحلية، وهي عموما لا تنفق على الطيران المدني لا بكاملها ولا على أساس تكلفة محددة".

ولما كان من دواعي القلق البالغ قيام بعض الدول المتعاقدة بفرض جبايات على نحو متزايد على بعض جوانب النقل الجوي الدولي، وانتشار فرض الرسوم على الحركة الجوية، ويمكن تصنيف بعض هذه الرسوم على أنها ضرائب على مبيعات وخدمات النقل الجوي الدولي.

ولما كانت مسألة الجبايات المتعلقة بانبعثات محركات الطائرات قد عولجت في قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢ "البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة".

ولما كان القرار الوارد في الوثيقة Doc 8632 يكمل المادة (٢٤) من اتفاقية شيكاغو ويستهدف التسليم بالطابع الفريد للطيران المدني الدولي وبالحاجة إلى إعفاء بعض جوانب عمليات النقل الجوي الدولي من الضرائب.

### فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحث الدول المتعاقدة على أن تطبق القرارات الصادرة عن المجلس حسبما وردت في الوثيقة Doc 8632 الصادرة بعنوان سياسات الايكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي.
- ٢- تطلب إلى المجلس أن يكفل تحديث الإرشادات والمشورة الواردة في الوثيقة Doc 8632 وتأمين تليبيتها لاحتياجات الدول المتعاقدة.

## المرفق (و)

### خدمات المطارات والملاحة الجوية

#### القسم الأول — سياسة فرض الرسوم

ولما كانت سياسات الايكاو في الوثيقة (Doc 8632) بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي تميز من ناحية المفهوم بين الرسم والضريبة باعتبار أن "الرسم هو جباية تهدف على وجه التحديد إلى استرداد نفقات تقديم التجهيزات والخدمات إلى الطيران المدني، بينما الضريبة هي جباية لتحصيل إيرادات للحكومات الوطنية أو المحلية، وهي عموما لا تنفق على الطيران المدني لا بكاملها ولا على أساس تكلفة محددة".

ولما كانت مسألة الجبايات المتعلقة بانبعثات محركات الطائرات والخيارات القائمة على آليات السوق قد عولجت على حدة في قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢ "البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة".

**ولما كانت** المادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو قد حددت أساس فرض رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية والإعلان عنها.

**ولما كانت** الجمعية العمومية قد كلفت المجلس بصياغة توصيات لإرشاد الدول المتعاقدة إلى المبادئ التي يمكن لمقدمي خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية للطيران المدني الدولي أن يفرضوا على أساسها رسوما لاسترداد تكاليف تقديمها وتحصيل إيرادات أخرى منها، وإلى الأساليب التي يمكن إتباعها لذلك الغرض.

**ولما كان** المجلس قد اعتمد الوثيقة Doc 9082 الصادرة بعنوان سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية ونقحها حسب الضرورة ونشرها.

#### فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تكفل الاحترام التام للمادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو.
- ٢- **تحث** الدول المتعاقدة، عند استرداد تكاليف خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية التي تقدمها أو تشارك في تقديمها إلى الطيران المدني الدولي على إتباع المبادئ الواردة في المادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو وفي الوثيقة Doc 9082 الصادرة بعنوان سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، بغض النظر عن الهيكل التنظيمي لتشغيل خدمات المطارات والملاحة الجوية.
- ٣- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تكفل استخدام رسوم خدمات المطارات والملاحة الجوية لمجرد تغطية التكاليف المرتبطة بتقديم التجهيزات والخدمات إلى الطيران المدني.
- ٤- **تحث** الدول المتعاقدة على بذل قصارى جهودها وفقا للمادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو لنشر أي رسوم تفرضها الدولة المتعاقدة أو تسمح بفرضها لقاء تقديم التجهيزات الملاحية وخدمات المطارات إلى طائرات أي دولة متعاقدة أخرى، وعلى إبلاغ المنظمة بهذه الرسوم.
- ٥- **تطلب إلى** المجلس أن يكفل تحديث الإرشادات والمشورة الواردة في الوثيقة Doc 9082 وتأمين تلبيتها لاحتياجات الدول المتعاقدة.

#### القسم الثاني — الاقتصاد والإدارة

**لما كانت** التكاليف العالمية لتقديم خدمات المطارات والملاحة الجوية تتزايد مع ازدياد أحجام الحركة الجوية.

**ولما كانت** الدول المتعاقدة تصب تركيزا متزايدا على تحسين الكفاءة المالية لخدمات المطارات والملاحة الجوية.

**ولما كان** من الضروري إقامة التوازن بين المصالح المالية لمقدمي خدمات المطارات والملاحة الجوية من جهة والمصالح المالية للناقلين الجويين والمنفعين الآخرين من جهة أخرى، وينبغي الاستناد في ذلك إلى تشجيع التعاون بين مقدمي الخدمات والمنفعين بها.

**ولما كانت** الدول المتعاقدة قد دعت المنظمة إلى تقديم المشورة والإرشادات الرامية إلى تشجيع الاسترداد المنصف لتكاليف خدمات المطارات والملاحة الجوية.

**ولما كانت** الدول المتعاقدة أصبحت تكثر من اسناد تشغيل خدمات المطارات والملاحة الجوية إلى هيئات تجارية ومخصصة قد تكون أقل إدراكا ووعيا بالتزامات الدول بموجب اتفاقية شيكاغو وملاحقها وسياسات وإرشادات الايكاو في المجال الاقتصادي، وتستخدم تجهيزات وخدمات متعددة الجنسيات للوفاء بالالتزامات التي تعهدت بها الدول بموجب المادة (٢٨) من اتفاقية شيكاغو.

ولما كان المجلس قد اعتمد الإرشادات عن السياسات المؤقتة لتوزيع تكاليف النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية بما يكفل المعاملة العادلة لجميع المنتفعين.

#### فإن الجمعية العمومية:

- ١- تذكر الدول المتعاقدة بأنها هي وحدها المسؤولة عن الوفاء بالالتزامات التي تعهدت بها بموجب المادة (٢٨) من اتفاقية شيكاغو إزاء خدمات المطارات والملاحة الجوية، بصرف النظر عن الهيئة أو الهيئات التي تشغل خدمات المطارات والملاحة الجوية المعنية.
- ٢- تحث الدول المتعاقدة على التعاون من أجل استرداد تكاليف تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية المتعددة الجنسيات ودراسة استخدام الإرشادات عن السياسات المؤقتة التي أصدرها المجلس بشأن توزيع تكاليف النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية.
- ٣- تطلب إلى المجلس أن يواصل إعداد سياسات وإرشادات الايكاو بما يسهم في زيادة الكفاءة والجدوى الاقتصادية في تقديم وتشغيل خدمات المطارات والملاحة الجوية، ولا سيما إرساء الأساس السليم للتعاون بين مقدمي الخدمات والمنتفعين بها.
- ٤- تطلب إلى المجلس أن يواصل تنقيحه لإرشاداته عن السياسات بشأن توزيع تكاليف النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية وتنسيق الجوانب الفنية والقانونية والاقتصادية بما في ذلك التشغيل المشترك المجدي اقتصادياً.
- ٥- تطلب إلى المجلس أن ينشر سياسات الايكاو بشأن رسوم الانتفاع والإرشادات ذات الصلة، بما فيها المشورة التنظيمية والإدارية بغية زيادة الوعي والإلمام بها لدى الدول وهيئات المطارات وخدمات الملاحة الجوية التجارية والمخصصة.
- ٦- تطلب إلى المجلس أن يواظب على دراسة الوضع الاقتصادي لخدمات المطارات والملاحة الجوية، وأن يقدم تقارير عنه إلى الدول المتعاقدة على فترات ملائمة.
- ٧- تحث الدول المتعاقدة على أن تبذل قصارى جهدها وبأسرع ما يمكنها لتقديم البيانات المالية المتعلقة بخدمات المطارات والملاحة الجوية التابعة لها لكي يتمكن المجلس من إسداء تلك المشورة وإعداد تلك التقارير.

### المرفق (ز)

#### اقتصاديات الناقلين الجويين

لما كان هناك اهتمام مستمر لدى المنتفعين، بما في ذلك المنظمات الدولية التي لها مصالح في قطاعات السياحة والطيران والتجارة بمستوى تكاليف تشغيل الناقلين الدوليين وأجورهم وأسعارهم وعائداتهم الملائمة من الإيرادات.

ولما كانت الدول المتعاقدة والمنظمات الدولية الأخرى تستخدم على نطاق واسع الدراسات الموضوعية التي تقوم بها الايكاو عن تكاليف إيرادات النقل الجوي الدولي، وهي الدراسات التي شجعت على عدم التحيز وأفضت إلى نظام أكثر إنصافاً لتقاسم الإيرادات.

ولما كانت الايكاو تحتاج إلى معرفة إيرادات الناقلين الجويين وتكاليفهم وبياناتهم التشغيلية التي تساعد المجلس على تقييم فعالية التدابير المقترحة لتنفيذ أهداف الايكاو الاستراتيجية ولتخطيط المسائل البيئية والدراسات الاستثمارية ولأغراض أخرى.

#### فإن الجمعية العمومية:

- ١- تطلب إلى المجلس أن يكلف الأمين العام بأن يصدر بصفة دورية دراسة عن الاختلافات الإقليمية في مستوى التكاليف التشغيلية للنقل الجوي الدولي، وأن يحلل في هذه الدراسة تأثير اختلاف العمليات التشغيلية وأسعار المستلزمات على مستويات التكاليف وعلى تعريفات النقل الجوي.

٢- تحث الدول المتعاقدة على أن تبذل قصارى جهودها للحصول بأسرع ما يمكن من الناقلين الجويين الدوليين التابعين لها على بيانات التكاليف والإيرادات والبيانات الأخرى التي تطلبها الإيكاو.

### المرفق (ح)

#### البريد الجوي

لما كانت الجمعية العمومية قد أعطت توجيهات مستمرة بخصوص نشاط الإيكاو في مجال البريد الجوي العالمي.

#### فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحث الدول المتعاقدة على أن تراعي الأثر الذي يقع على الطيران المدني الدولي كلما صيغت سياسات في مجال البريد الجوي الدولي، ولا سيما في اجتماعات الاتحاد البريدي العالمي.
- ٢- تكلف الأمين العام بأن يزود الاتحاد البريدي العالمي بناء على طلبه بالمعلومات الوقائية الجاهزة.

القرار ٣٦-٢٢: البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة

القرار ٣٦-١٣: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة وممارساتها التي تخص الملاحة الجوية

القرار ٣٥-١٥: البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة لوضع نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية

القرار ٢٩-٣: التوافق العالمي للقواعد

القرار ٢٩-١٣: تحسين الإشراف على السلامة

القرار ٢٩-١٤: الرحلات التي تتم لأغراض إنسانية

القرار ٢٧-١١: الازدحام في المطارات وفي الفضاء الجوي

القرار ٢٧-١٢: دور الإيكاو في القضاء على النقل غير المشروع للعقاقير المخدرة بطريق الجو

## الباب الرابع — التمويل المشترك

القرار ٦٥-١: سياسة الدعم المشترك

تقرر:

١- أن تقدم المعونة المالية والفنية من خلال الايكاو من أجل تشجيع توفير تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية الوافية لتحقيق التشغيل الآمن والمنظم والكفاء والاقتصادي للخطوط الجوية الدولية، وذلك بموجب الشروط الواردة في الفصل الخامس عشر من الاتفاقية، وفقا للمبادئ الأساسية والسياسة العامة المحددة في المرفق ١ بهذا القرار:

المرفق ١ بقرار الجمعية العمومية ٦٥-١

وضع سياسة عامة للايكاو بشأن الدعم المشترك لخدمات الملاحة الجوية بموجب شروط الفصل الخامس عشر من الاتفاقية

### ١- الغرض من المعونة المالية والفنية

يكون الغرض من المعونة المالية والفنية المقدمة من خلال الايكاو بموجب الشروط الواردة في الفصل الخامس عشر من الاتفاقية هو تشجيع توفير تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية الوافية لتحقيق التشغيل الآمن والمنظم والكفاء والاقتصادي للخطوط الجوية الدولية في مناطق غير محددة السيادة، وفي أعالي البحار وفي أقاليم الدول التي لا تقدم التجهيزات والخدمات اللازمة.

تشمل تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية التي يجوز النص عليها ما يلي، على سبيل المثال وليس الحصر:

(١) المطارات والمساعدة الملاحية الأرضية

(٢) خدمة مراقبة الحركة الجوية

(٣) خدمة الأرصاد الجوية (الأنواء)

(٤) خدمة البحث والإنقاذ

(٥) المواصلات السلكية واللاسلكية والمساعدات الملاحية اللاسلكية

ان المعونة المالية والفنية المقدمة من خلال الايكاو لا تستبعد بأي حال من الأحوال قيام الدول المتعاقدة باتخاذ اجراءات مشتركة لتقديم وتشغيل وصيانة تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية بدون اللجوء الى الايكاو.

### ٢- مصطلحات

لأغراض هذه الوثيقة:

الدولة "الطالبة" هي الدولة التي طلبت معونة مالية أو فنية إما بمبادرة خاصة منها وإما بناء على قرار من المجلس بموجب المادة ٦٩ من الاتفاقية.

الدولة "المدعومة" هي الدولة المنقوية لمعونة مالية أو فنية من خلال الايكاو .  
 الدولة "المهتمة" هي الدولة التي أعلنت، في رد منها على استفسار مقدم من الايكاو، عن استعدادها للنظر في الاشتراك في مشروع للدعم المشترك لأحد تجهيزات أو خدمات الملاحة الجوية.  
 الدولة "المساهمة" هي الدولة التي وافقت على المساهمة في مشروع للدعم المشترك.

### ٣- مبادئ أساسية

تقدم المعونة المالية والفنية وفقا للمبادئ الأساسية التالي ذكرها :

- ١-٣ يستند دائما تقديم المعونة المالية والفنية من خلال الايكاو الى اجراءات طوعية من جانب الدول المتعاقدة.
- ٢-٣ تكون منظمة الطيران المدني الدولي، من خلال مجلسها، الهيئة الدولية المسؤولة التي تقوم بتقييم مدى كفاية تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية القائمة، والوقوف على المتطلبات الاضافية اللازمة لتشغيل الخطوط الجوية الدولية، والمبادرة باتخاذ التدابير السريعة للوفاء بتلك المتطلبات.
- ٣-٣ تهدف المعونة المالية والفنية من خلال الايكاو الى توفير تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية الكافية فحسب، لتلبية متطلبات الخطوط الجوية الدولية وفقا للقواعد القياسية الموضوعية ومع الأخذ في الحسبان الممارسات الموصى بها من وقت لآخر بمقتضى الاتفاقية.
- ٤-٣ تكون الدولة المتعاقدة، وفقا للمادة ٢٨ من الاتفاقية، مسؤولة عن اقامة تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية داخل اقليمها. وعلى كل دولة متعاقدة أن تستنفذ كل الامكانيات لكي تعمل مباشرة على توفير تجهيزات وخدمات ملائمة للملاحة الجوية قبل التقدم بطلب الى الايكاو للحصول على المعونة.
- ٥-٣ تبادر الايكاو، عندما يطلب اليها ذلك، الى القيام بعمل جماعي نحو توفير التجهيزات والخدمات الضرورية في أعالي البحار، وفي المناطق غير محددة السيادة، وبصفة استثنائية في اقليم الدول غير المتعاقدة.
- ٦-٣ على الايكاو أن تتأكد في كل حالة من أن الظروف تقتضي بالفعل تقديم معونة مالية وفنية من خلال المنظمة.
- ٧-٣ يعتمد تقديم المعونة المالية والفنية من خلال الايكاو على استعداد الدولة الطالبة للاشتراك والتعاون في تقديم التجهيزات والخدمات اللازمة على أساس اقتصادي.
- ٨-٣ تؤكد الايكاو للدول المساهمة أن أموالها ستصرف تحت اشراف المنظمة ضمانا لتحقيق الغرض بأكثر الطرق اقتصادا.
- ٩-٣ يجوز لأي اتفاق متعلق بتقديم المعونة المالية والفنية من خلال الايكاو أن ينص، من حيث المبدأ، على دفع رسم معقول بواسطة مستخدمى التجهيزات والخدمات المعنية، على أن يحدد هذا الرسم وفقا لما هو متبع بصفة عامة في الدول المتعاقدة. وإذا كانت المنفعة المستمدة من التجهيزات أو الخدمات المعنية تمنح، بمقتضى العرف المتبع، للمستخدمين بدون مقابل، يجوز اتباع هذا الأسلوب مؤقتا لمشاريع المعونة المالية والفنية بالاتفاق بين الدول المساهمة وذلك لفترة معينة من الزمن ينص عليها في الاتفاق.
- ١٠-٣ تبذل الايكاو كل جهد لمساعدة الدولة المدعومة على ممارسة حقوقها بموجب المادة ٧٥ من الاتفاقية.

### ٤- السياسة العامة

يستترشد المجلس بالمبادئ الآتية وفقا لشروط الفصل الخامس عشر من الاتفاقية:

## ١-٤ سياسة التمويل

١-١-٤ في كل حالة من حالات تقديم المعونة المالية والفنية، يقوم المجلس ببحث الطرق الملائمة لتمويل ما يلزم من تجهيزات أو خدمات للملاحة الجوية، ولكن هذا التمويل يجب أن يقدم عموماً بشكل جماعي من جانب الدول التي ستستفيد من التجهيزات أو الخدمات المقدمة.

٢-١-٤ تتفق الدول المساهمة والدول المدعومة والايكاو على قسمة المساهمات النقدية أو العينية فيما بينها. وفي تحديد قيمة مساهمة كل دولة، يجب أن يؤخذ في الحسبان المنفعة التي ستحصل عليها كل دولة.

٣-١-٤ تعتبر الأراضي اللازمة لإنشاء أو تحسين أي من التجهيزات أو الخدمات، التي تقدمها الدولة المدعومة طبقاً لأحكام المادة ٧٢ من الاتفاقية، تعتبر جزءاً من نصيبها في المساهمة نحو تقديم أي من تلك التجهيزات أو الخدمات.

٤-١-٤ يجوز لأي اتفاق لمنح المعونة أن يشمل النص على التصرف النهائي في الأراضي والمباني والمعدات المشمولة بالاتفاق وذلك بما يتماشى مع أحكام المادة ٧٥ من الاتفاقية.

٥-١-٤ يضاف في أي اتفاق لمنح المعونة نص يقضي بأن ترد الدول المساهمة للايكاو أي مصاريف استثنائية تتفق في شأن التحقيقات والمفاوضات والمؤتمرات وغيرها من التدابير المرتبطة بتنفيذ المشروع.

٦-١-٤ تتحمل الدول المدعومة، إلى أقصى حد ممكن، تكلفة تشغيل وصيانة أي من التجهيزات أو الخدمات التي تقدم من خلال الايكاو في إقليم تلك الدولة وأي رسوم انتفاع تفرضها الدولة المدعومة يجب أن تفرض وتستخدم وفقاً لشروط الاتفاق الذي تقدم التجهيزات أو الخدمات على أساسه (انظر ٣-٩)، أو في حالة غياب ذلك، طبقاً لتوصيات المجلس.

٧-١-٤ لا تفرض رسوم جمركية أو رسوم أخرى من جانب الدولة المدعومة على المعدات والمهمات اللازمة لإنشاء وتشغيل وصيانة أي من التجهيزات أو الخدمات المقدمة من خلال الايكاو.

## ٢-٤ سياسة الإنشاء والتشغيل والصيانة لتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية

١-٢-٤ لا ينفذ عمليات إنشاء أو تشغيل أو صيانة التجهيزات والخدمات أشخاص يعملون بالايكاو مباشرة إلا في الحالات الاستثنائية القصوى التي تملّي فيها اعتبارات الكفاءة أو غيرها من العوامل المادية اتباع هذا الأسلوب.

٢-٢-٤ تحتفظ الايكاو بقائمة للمستشارين الفنيين المختارين من بين الترشيحات التي تقدمها الدول المتعاقدة إلى الايكاو، وذلك لضمان تقديم المشورة والمساعدة الفنية على نحو سريع عند نشوء الحاجة إلى ذلك.

٣-٢-٤ أي عقد لتنفيذ أعمال إنشائية أو لتشغيل أو صيانة أحد التجهيزات أو الخدمات بأموال مقدمة جماعياً بواسطة دول مساهمة من خلال الايكاو يفضل أن يحرر باسم الدولة المدعومة. وحينما يرى المجلس أن هذا الأمر غير عملي، يجوز للايكاو أن تستخدم وكلاء يقومون، تحت إشراف الايكاو، بكل الترتيبات الضرورية، وبإجراء المسوحات، وإرساء العقود أو العمل على تنفيذ الإنشاءات للتجهيزات أو الخدمات المعنية أو تشغيلها أو صيانتها. ويجوز لهؤلاء الوكلاء أن يكونوا حكومات أو منظمات ملائمة أو أفراد تقبلهم حكومات الدول المساهمة والدولة المدعومة. ويجوز للايكاو في حالات استثنائية أن تبرم هي العقد مباشرة.

٤-٢-٤ يتم إرساء العقود عادة بواسطة مناقصة تنافسية ولكن السلطة التي تتولى إرساء 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 الملاحة الجوية اما بعمل ترتيبات مع وكيل أو، في الحالات الاستثنائية، بواسطة مدربي المنظمة نفسها. ويتم ارساء عقود التدريب وفقا للسياسة العامة المحددة في الفقرتين ٤-٢-٣ و ٤-٢-٦.

٤-٣-٢ لتلك المساعدة أن تشمل ما يلي :

٤-٣-١-٢ التدريب كجزء عضوي في أي مشروع لإنشاء 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.

٤-٣-٢-٣ 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 طالبة بالطلب عملا بأحكام الفقرة ٣-٤.

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 طالبة بكل ما يتصل بالمشروع، ويجب بوجه خاص اعطاء الدولة طالبة فرصة للانضمام والمشاركة في أي بحث يجرى داخل اقليمها أثناء سير هذه المداولات.

**القرار ١٤-٣٧: ازدياد مشاركة "الدول المنتفعة" من اتفاقيتي التمويل المشترك**

بما أن سياسة المنظمة في مجال الدعم المشترك المحددة في الفصل الخامس عشر من الاتفاقية وفي القرار ١-٦٥ للجمعية العمومية مازالت سارية.

وبما أنه قد عقدت، في إطار السياسة المذكورة، اتفاقيتان بشأن التمويل المشترك لبعض خدمات الملاحة الجوية في مناطق معينة من العالم.

ولما كانت أغلبية ما يطلق عليه اسم "الدول المنتفعة"، التي تطير طائراتها في المناطق المذكورة وهي بذلك تنتفع من الخدمات المذكورة، قد وقعت منذ البداية أو انضمت لاحقاً إلى اتفاقيتي التمويل المشترك المذكورتين.

**فإن الجمعية العمومية:**

- ١- **تلاحظ** مع الارتياح الجهود السابقة التي بذلها المجلس ورئيسه لتأمين انضمام جميع "الدول المنتفعة" إلى اتفاقيتي التمويل المشترك، تلك الجهود التي حققت النجاح في حالات معينة.
- ٢- **تحث** "الدول المنتفعة" التي (١) لا تقدم أية مساهمات بموجب اتفاقيتي التمويل المشترك أو (٢) التي لا تقدم سوى مساهمة جزئية بموجب هاتين الاتفاقيتين وفقاً لترتيبات سابقة عقدتها مع المجلس، على أن تتنظر في أقرب وقت ممكن في الانضمام إلى 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 الإقليمية**

ولما كانت الجمعية العمومية، في قراراتها ١٢-٥ (الفقرتين ٣ و ٤) و ١٥-٥ (الفقرتين ١ و ٢)، قد حددت بعض سياسات المنظمة فيما يتعلق بالجوانب الاقتصادية والمالية وجوانب الدعم المشترك في مجال التنفيذ وما يتعلق به من تطبيق أحكام الفصل الخامس عشر من الاتفاقية.

ولما كانت الجمعية العمومية، في قرارها ١٥-٢، قد كلفت المجلس بأن يدرس ويقدم إلى الدورة التالية نصاً جديداً من شأنه أن يصنف ويوحد القرارات سارية المفعول، بما في ذلك قرارات الدورة الخامسة عشرة.

ولما كانت السياسات المحددة في القرار المذكور أعلاه تحتاج إلى أن توحد في قرار واحد يشير إلى سياسات الجمعية العمومية الثابتة في هذا الشأن، وأن القرارات الأصلية أو أجزاء من تلك القرارات ينبغي الغاؤها تحقيقاً لهذا الغرض.

**فإن الجمعية العمومية:**

- ١- **تحث** الدول المتعاقدة المنتفعة بتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية والدول المقدمة لها أن تنتظر بعين الجد، لا سيما في الاجتماعات الإقليمية، إلى المبرر الاقتصادي للتجهيزات والخدمات المخطط لإنشائها، وذلك بهدف تلبية المقترحات المبررة للطيران المدني الدولي دون أن ينطوي ذلك على تكاليف لا تتناسب مع المنافع المستمدة، وتطلب إلى المجلس، تحقيقاً لهذا الغرض، أن يساعد الدول إلى الحد الممكن عملياً في بحثها وتقييمها للجوانب الاقتصادية والمالية للمخططات الإقليمية.

- ٢- **تذكر** الدول المتعاقدة بأنه اذا لم تتمكن بمواردها الخاصة من الوفاء بالتزاماتها في تنفيذ المخططات الاقليمية وفقا للاتفاقية، فينبغي أن تستكشف امكانية انجاز مهام التنفيذ عن طريق الحصول على قروض لتغطية النفقات الرأسمالية واللجوء الى الناقلين الجويين والحصول على المساعدة الفنية بمختلف أشكالها المتاحة، أو بأية وسيلة أخرى تتمشى وأحكام الاتفاقية، وذلك قبل التقدم بطلب الى الايكاو للحصول على تمويل مشترك بموجب أحكام الفصل الخامس عشر من الاتفاقية.
- ٣- **تدعو** الدول المتعاقدة الى طلب المعلومات من الايكاو، عند الضرورة، لدى دراستها لتلك الامكانيات المختلفة.
- ٤- **تكلف** المجلس بأن يقدم الى الدول المتعاقدة المشورة والمساعدة فيما يتعلق بأحكام الفقرة ٢ أعلاه.
-

## الباب الخامس — المسائل القانونية

القرار ٣٦-٢٦: البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة في المجال القانوني

لما كان من المستصوب توحيد قرارات الجمعية العمومية عن سياسات المنظمة في المجال القانوني، وذلك تيسيرا لتنفيذها وتطبيقها العملي من خلال جعل نصوصها أقرب متناولا وأسهل فهما وأفضل تنظيما من الناحية المنطقية.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تقرر أن المرفقات بهذا القرار تشكل البيان الموحد لسياسات الايكاو المستمرة في المجال القانوني والمستكملة على النحو الذي كانت عليه عند ختام الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية.
- ٢- تقرر أنها ستواصل في كل دورة عادية لها اعتماد البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة في المجال القانوني.
- ٣- تعلن أن هذا القرار يحل محل قراراتها: ٧-٦ و ١٠-٤٠ و ١٦-٣٦ و ٢٧-٣ و ٣١-١٥ و ٣٣-٤ و ٣٥-٣.

### المرفق (أ)

#### السياسة العامة

لما كان تطور الطيران المدني الدولي يمكن أن يساعد كثيرا على ايجاد وإبقاء الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبه، بينما يمكن لإساءة استعماله أن تشكل خطرا على الأمن العام.

لما كان من المرغوب فيه تجنب الخلافات بين الأمم والشعوب والنهوض فيما بينها بالتعاون الذي عليه يعتمد سلام العالم.

فإن الجمعية العمومية:

تؤكد من جديد على الدور المهم للقانون في تجنب وحل النزاعات والخلافات بين أمم العالم وشعوبه وفي تحقيق المنظمة لأهدافها وأغراضها.

### المرفق (ب)

إجراءات الموافقة على مشاريع الاتفاقيات الخاصة بقانون الجو الدولي

تقرر الجمعية العمومية:

استخدام الإجراءات التالية في الموافقة على مشاريع الاتفاقيات:

- ١- يرفع مشروع أي اتفاقية تعتبر اللجنة القانونية أنه جاهز للتقديم إلى الدول كمشروع نهائي، يرفع إلى المجلس مصحوبا بتقرير عنه.

- ٢- للمجلس أن يتخذ الإجراء الذي يراه ملائماً، بما في ذلك توزيع المشروع على الدول المتعاقدة وعلى من يحدده من الدول والمنظمات الدولية الأخرى.
- ٣- للمجلس عند توزيع مشروع الاتفاقية، أن يضيف أي تعليقات وأن يتيح للدول والمنظمات فرصة تقديم تعليقاتها للمنظمة في غضون فترة لا تقل عن أربعة أشهر.
- ٤- يقدم مشروع الاتفاقية إلى مؤتمر للنظر فيه بغرض اعتماده، ويجوز أن يعقد ذلك المؤتمر في نفس فترة انعقاد إحدى دورات الجمعية العمومية. ويجب أن لا يقل موعد افتتاح ذلك المؤتمر عن ستة أشهر من تاريخ إحالة المشروع وفقاً لما تقتضيه أحكام الفقرتين ٢ و٣ أعلاه. ويجوز للمجلس أن يدعو إلى ذلك المؤتمر أية دولة غير متعاقدة يري أن اشتراكها فيه أمراً مرغوباً فيه، وعليه أن يقرر ما إذا كانت تلك المشاركة مصحوبة بحق التصويت. ويجوز للمجلس أيضاً أن يدعو منظمات دولية لحضور المؤتمر بصفة مراقب.

### المرفق (ج)

#### التصديق على وثائق الإيكافو الدولية

##### إن الجمعية العمومية:

- إن تذكر بقرارها ٣١-١٥، المرفق (ج) المتعلق بالتصديق على بروتوكولات تعديل اتفاقية شيكاغو ووثائق قانون الجو الخاص وغير ذلك من الوثائق التي أعدت واعتمدت تحت رعاية المنظمة.
- وإن تلاحظ بقلق استمرار بطء التقدم في التصديق على بروتوكولات التعديل المذكورة أعلاه، وخصوصاً البروتوكولات الخاصة بإدخال المادة ٣ مكرر والمادة ٨٣ مكرر والفقرتين الختاميتين (المتعلقتين بالنصين العربي والصيني) لاتفاقية شيكاغو.
- وإدراكاً منها لأهمية هذه التعديلات بالنسبة للطيران المدني الدولي، لاسيما بالنسبة لقدرة اتفاقية شيكاغو على الاستمرار، وما يستتبع ذلك من حاجة ملحة للإسراع في دخول هذه التعديلات غير السارية بعد حيز النفاذ.
- وإدراكاً منها للحاجة إلى التعجيل في التصديق على وسريان مفعول وثائق قانون الجو التي أعدت واعتمدت تحت رعاية المنظمة.
- وإن تدرك أن المشاركة العالمية في بروتوكولات التعديل والوثائق الأخرى هي وحدها التي ستؤمن وتعزز من المنافع المترتبة على توحيد القواعد الدولية الواردة في تلك الاتفاقيات.
- تحث كل الدول المتعاقدة على اتخاذ جميع الخطوات الضرورية للتصديق على هذه التعديلات لاتفاقية شيكاغو التي لم يسر مفعولها بعد [أي التعديلات بإدخال الفقرتين الختاميتين المتعلقةتين بالنصين العربي والصيني] في أقرب وقت ممكن، ما لم تكن قد فعلت ذلك.
- تحث كل الدول المتعاقدة التي لم تصدق بعد على البروتوكولات بإدخال المادة ٣ مكرر والمادة ٨٣ مكرر وعلى تعديل المادة ٥٠ (أ) (١٩٩٠) والمادة ٥٦ (١٩٨٩) لاتفاقية شيكاغو على القيام بذلك.
- تحث كل الدول المتعاقدة التي لم تصدق بعد على الوثائق الأخرى لقانون الجو الدولي، وخصوصاً اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ ووثيقتا كيب تاون لعام ٢٠٠١، على القيام بذلك في أقرب وقت ممكن.
- تحث الدول التي صدقت على الوثائق المعنية على أن تقدم للأمين العام نسخة من النص والمستندات التي استعملتها في عملية التصديق على هذه الوثائق وفي تنفيذها، والتي قد تكون بمثابة مثال لمساعدة الدول الأخرى في القيام بنفس العملية.

تطلب من الأمين العام أن يتخذ جميع التدابير العملية في حدود إمكانيات المنظمة وبالتعاون مع الدول لتقديم المساعدة، عند الطلب، إلى الدول التي تواجه صعوبات في عملية التصديق على وثائق قانون الجو وتنفيذها، بما في ذلك تنظيم وحضور الحلقات أو الندوات للتشجيع على عملية التصديق على وثائق قانون الجو الدولي.

### المرفق (د)

#### تدريس قانون الجو

إن الجمعية العمومية، إذ تأخذ بعين الاعتبار الأهمية الأكيدة لتدريس قانون الجو دراسة تخصصية بالنسبة للمنظمة والدول، والرغبة في تعزيز المعرفة بهذا الموضوع المهم.

تدعو المجلس إلى اتخاذ كل التدابير الممكنة للنهوض بتدريس قانون الجو في الدول التي لا يتوفر فيها مثل هذا التدريس.

تحث الدول على اتخاذ التدابير الملائمة التي من شأنها أن تعزز من تنفيذ الهدف المذكور أعلاه.

تدعو الدول المتعاقدة والأطراف المعنية إلى المساهمة في صندوق أسعد قطيط للمنح الدراسية الجامعية العليا.

### المرفق (هـ)

إعتماد تشريع وطني بشأن بعض الاعتداءات التي ترتكب على متن الطائرات المدنية

(مسألة الركاب المشاغبين أو غير المنضبطين)

إن الجمعية العمومية:

إدراكا منها بأن أهداف ومقاصد المنظمة المنصوص عليها في ديباجة اتفاقية الطيران المدني الدولي وفي المادة ٤٤ من تلك الاتفاقية تتضمن تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي من أجل تلبية احتياجات شعوب العالم إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والفاعلية والاقتصاد.

وإذ تلاحظ الزيادة الملموسة في عدد وخطورة الوقائع المبلغ عنها والتي ارتكبتها على متن طائرات مدنية ركاب مشاغبين أو غير منضبطين.

وإذ تقيم الاعتبار لآثار تلك الوقائع على سلامة الطائرات وسلامة الركاب والطاقم على متنها.

وإذ تضع في اعتبارها أن القانون الدولي الراهن والقوانين الوطنية والقواعد التنظيمية الوطنية في دول كثيرة ليست ملائمة بالقدر الكافي لمعالجة هذه المشكلة بشكل فعال.

وإذ تدرك البيئة الخاصة والمخاطر الكامنة فيها للطائرات أثناء طيرانها، والحاجة إلى اعتماد تدابير ملائمة من خلال القانون الوطني لتمكين الدول من المحاكمة على الأفعال والاعتداءات الإجرامية التي تشكل شغبا أو عدم انضباط على متن الطائرات.

وإذ تشجع على اعتماد قواعد قانونية وطنية تمكن الدول من ممارسة اختصاصها في الحالات المناسبة بالمحاكمة على الأفعال الإجرامية والاعتداءات التي تشكل شغبا أو عدم انضباط على متن الطائرات المسجلة في دول أخرى.

**لهذا:**

تحث جميع الدول المتعاقدة على أن تعتمد بأسرع ما يمكن قوانين وقواعد وطنية تعالج بفاعلية مشكلة الركاب المشاعبين، وأن تدرج فيها إلى أقصى حد ممكن عمليا النصوص الواردة أدناه.

وتدعو جميع الدول المتعاقدة إلى أن تقدم إلى سلطاتها المختصة، بغرض المحاكمة، جميع الأشخاص الذين تتوافر لديها أسس معقولة لاعتبارهم ممن ارتكبوا أي اعتداء منصوص عليه في القوانين والقواعد الوطنية الصادرة على هذا النحو ويدخل في اختصاص تلك السلطات بموجب هذه القوانين والقواعد.

**تشريع نموذجي بشأن بعض الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات المدنية****القسم الأول: الاعتداءات وأفعال التدخل الأخرى****ضد أحد أعضاء الطاقم على متن أي طائرة مدنية**

يعد مرتكبا لجريمة كل من يقوم بأحد الأفعال التالية على متن طائرة مدنية:

- (١) الاعتداء الجسماني أو التهيب أو التهديد، سواء بالفعل أو بالقول، ضد أحد أعضاء طاقم الطائرة إذا كان هذا الفعل تدخلا في أداء عضو الطاقم لمهامه أو يقلل من قدرته على أداء مهامه.
- (٢) رفض إتباع التعليمات القانونية التي يصدرها قائد الطائرة أو أي عضو من طاقم الطائرة بالنيابة عنه لتأمين سلامة الطائرة أو سلامة أي شخص أو أي ملكية على متن الطائرة أو حفظ النظام والانضباط على متن الطائرة.

**القسم الثاني: الاعتداء الجسماني والأفعال الأخرى التي تعرض السلامة للخطر****أو تخل بالنظام والانضباط على متن أي طائرة مدنية**

- (١) يعد مرتكبا لجريمة كل من يقوم على متن طائرة مدنية بأحد أفعال العنف البدني ضد أي شخص، أو بالاعتداء الجنسي أو بالتحرش بأي طفل.
- (٢) يعد مرتكبا لجريمة كل من يقوم بأحد الأفعال التالية على متن أي طائرة مدنية، إذا كان من المحتمل أن يعرض الفعل سلامة الطائرة أو سلامة أي شخص على متنها للخطر، أو يخل بالنظام والانضباط على متن الطائرة:
  - (أ) الاعتداء الجسماني أو التهيب أو التهديد، سواء بالفعل أو بالقول، ضد شخص آخر.
  - (ب) التسبب عمدا في تلف أو تدمير أي ملكية.
  - (ج) تعاطي الخمر أو العقاقير إلى حد الثمالة.

**القسم الثالث: الجرائم الأخرى التي ترتكب على متن أي طائرة مدنية**

يعد مرتكبا لجريمة كل من يقوم بارتكاب أحد الأفعال التالية على متن أي طائرة مدنية:

- (١) التدخين في دورة المياه أو في أي مكان آخر على نحو يحتمل أن يهدد سلامة الطائرة.
- (٢) العبث بجهاز الكشف عن الدخان أو غيره من الأجهزة المتعلقة بالسلامة على متن الطائرة.
- (٣) تشغيل أي جهاز إلكتروني محمول عندما يكون تشغيله محظورا.

## القسم الرابع: الاختصاص

١- يمتد اختصاص (اسم الدولة) ليشمل أي جريمة منصوص عليها في الأقسام الأول والثاني والثالث من هذا القانون إذا كان الفعل الذي يشكل جريمة قد وقع على متن أي من الطائرات التالية:

(١) أي طائرة مدنية مسجلة في (اسم الدولة).

(٢) أي طائرة مدنية مؤجرة بالطاقم أو بدون الطاقم لأي مشغل جوي يقع مقر عمله الرئيسي في (اسم الدولة) أو أي مشغل جوي ليس له مقر في (اسم الدولة) ولكنه يقيم فيها بصفة دائمة.

(٣) أي طائرة مدنية في إقليم (اسم الدولة) أو تطير فوقه.

(٤) أي طائرة مدنية أخرى تطير خارج (اسم الدولة)، إذا توافر الشرطان التاليان:

(أ) أن يكون الهبوط التالي للطائرة في (اسم الدولة)

(ب) وأن يكون قائد الطائرة قد سلم المتهم المشتبه فيه إلى السلطات المختصة في (اسم الدولة) وطلب من هذه السلطات محاكمة ذلك المتهم المشتبه فيه مؤكدا لها أنه لا هو ولا مشغل الطائرة قد قدم طلبا مماثلا أو سيقدم طلبا مماثلا إلى أي دولة أخرى.

٢- إن عبارة "أثناء الطيران" تعني في هذا القسم الفترة التي تبدأ من لحظة تشغيل القدرة بغرض الإقلاع وانتهاء باللحظة التي تتوقف فيها الطائرة عن الحركة بعد الهبوط.

## المرفق (و)

**وضع طريقة عملية للسير قدما في تحديد الجوانب القانونية والمؤسسية  
لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)**

لما كان التنفيذ العالمي لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) الذي يرمي، ضمن جملة أمور، إلى توفير خدمات أساسية لسلامة الملاحة الجوية، قد تقدم كثيرا منذ طرحه في المؤتمر العاشر للملاحة الجوية في عام ١٩٩١ وحظي بتأييد قوي في المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية لعام ٢٠٠٣.

ولما كان الإطار القانوني الراهن لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)، والذي يتكون من اتفاقية شيكاغو وملاحقها وقرارات الجمعية العمومية (وبوجه خاص ميثاق الحقوق والالتزامات في إطار النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية)، وإرشادات الايكاو ذات الصلة (وبوجه خاص بيان سياسات الايكاو بشأن تنفيذ وتشغيل نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)) وخطط الملاحة الإقليمية والرسائل المتبادلة بين الايكاو والدول التي تشغل مجموعات الأقمار الصناعية المستخدمة في الملاحة، قد سمح ببلوغ مستوى التنفيذ الفني الحالي.

ولما كانت الايكاو قد كرست موارد كثيرة لدراسة الجوانب القانونية والمؤسسية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) في إطار الجمعية العمومية للايكاو، والمجلس، واللجنة القانونية، وفريق الخبراء القانونيين والفنيين، ومجموعة دراسة أنشئت لدراسة هذا الموضوع، وذلك من أجل إعداد سجل مفصل بالمسائل والتحديات والشواغل التي تواجه المجتمع العالمي تمهيدا لفهمها.

ولما كانت هناك حاجة إلى النظر في اتخاذ مبادرات إقليمية لوضع التدابير التي تعالج أي قضايا قانونية أو مؤسسية تعيق تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) في الإقليم، مع ضمان توافق هذه الآليات مع اتفاقية شيكاغو.



**فإن الجمعية العمومية:**

- ١- **تقر بأهمية البند رقم ٣ من برنامج العمل العام للجنة القانونية** "النظر في وضع إطار قانوني لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) بما فيها النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية والهيئات الإقليمية المتعددة الأطراف"، وقرارات ومقررات الجمعية العمومية والمجلس المتعلقة به.
- ٢- **تؤكد من جديد على عدم وجود حاجة إلى تعديل اتفاقية شيكاغو لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM).**
- ٣- **تدعو الدول المتعاقدة إلى النظر أيضا في الاستفادة من المنظمات الإقليمية لوضع الآليات اللازمة لمعالجة أي قضايا قانونية أو مؤسسية من شأنها أن تعوق تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) في الإقليم، مع ضمان توافق هذه الآليات مع اتفاقية شيكاغو والقانون الدولي العام.**
- ٤- **تشجع الايكاو والمنظمات الإقليمية والصناعة على تقديم التسهيلات والمساعدات الفنية اللازمة لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM).**
- ٥- **تدعو الدول المتعاقدة والوكالات متعددة الأطراف وجهات التمويل الخاصة إلى النظر في ايجاد مصادر تمويل إضافية لمساعدة الدول والمجموعات الإقليمية على تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM).**
- ٦- **تكلف الأمين العام بأن يرصد، بل وبأن يساعد في الحالات الملائمة على وضع أطر تعاقدية يسهل انضمام الأطراف إليها، وتعتمد ضمن جملة أمور على أساس الهيكل والنموذج المقترحين من أعضاء اللجنة الأوروبية للطيران المدني ولجان الطيران المدني الإقليمية الأخرى، وعلى أساس القانون الدولي.**
- ٧- **تدعو الدول المتعاقدة إلى إفادة المجلس بالمبادرات الإقليمية.**
- ٨- **تكلف المجلس بأن يسجل هذه المبادرات الإقليمية، وبأن ينظر في قيمتها ويجعلها علنية بأسرع ما يمكن (طبقا للمواد ٥٤ و ٥٥ و ٨٣ من اتفاقية شيكاغو).**

القرار ٥-٧: الدستور المعدل للجنة القانونية

القرار ٢٠-٣٦: البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع

القرار ٢-٢٣: تعديل اتفاقية شيكاغو بنقل بعض المهام والواجبات

القرار ١٣-٢٣: تأجير واستئجار وتبادل الطائرات في العمليات الدولية

القرار ٣-٢٩: التوافق العالمي للقواعد

القرار ٣٥-١٥: البيان الموحد بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة لوضع نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية

القرار ٣٣-٥: اقرار اتفاقية فيينا لعام ١٩٨٦ بشأن قانون المعاهدات بين الدول والمنظمات الدولية أو فيما بين المنظمات الدولية

القرار ٣٥-٢: تطبيق المادة الرابعة من اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها

القرار ٣٢-١٩: ميثاق حقوق الدول والتزاماتها فيما يتعلق بخدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية

لما كانت المادة ٤٤ من اتفاقية الطيران المدني الدولي، الموقعة في ١٢/٧/١٩٤٤ (اتفاقية شيكاغو) تكلف منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) بالعمل على تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وعلى تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي.

وبما أن مفهوم نظم الايكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية التي تستخدم التكنولوجيا القائمة على الأقمار الصناعية قد أيدته الدول والمنظمات الدولية في مؤتمر الايكاو العاشر للملاحة الجوية، ووافقت عليه الدورة التاسعة والعشرون للجمعية العمومية بوصفه نظم الايكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية.

وبما أن النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، بوصفه عنصرا مهما في نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية، يقصد به أن يوفر تغطية عالمية وأن يستخدم لملاحة الطائرات.

وبما أن النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية سيكون متوافقا مع القانون الدولي، بما في ذلك اتفاقية شيكاغو وملاحقها والقواعد ذات الصلة التي تطبق على نشاطات الفضاء الخارجي.

وبما أنه من الملائم، مع مراعاة العرف الذي تسير عليه الدول حاليا، تحديد وتأكيد المبادئ القانونية الأساسية التي تحكم النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية.

وبما أن سلامة أي اطار قانوني لتنفيذ وتشغيل النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية تتطلب مراعاة مبادئ أساسية ينبغي تحديدها في ميثاق.

**فإن الجمعية العمومية:**

تعلن رسميا أن المبادئ التالية لهذا الميثاق بشأن حقوق الدول والتزاماتها فيما يتعلق بخدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية يجب تطبيقها في تنفيذ وتشغيل النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية:

١- أن تعترف الدول بأنه في تقديم خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية والانتفاع بها يجب أن يكون 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 للسلامة ولا يجوز أن يفرض قيودا على سيادتها أو سلطتها أو مسؤوليتها في هذا المجال. ويجب أيضا المحافظة على سلطة الدول في مجال تنسيق ومراقبة الاتصالات وفي مجال زيادة خدمات الملاحة الجوية القائمة على الأقمار الصناعية حسب ما تقتضيه الأحوال.
- ٤- يجب على كل دولة تقديم خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، بما في ذلك الاشارات، أو يتم في نطاق اختصاصها تقديم مثل هذه الخدمات أن تكفل استمرارية مثل هذه الخدمات وتوافرها وسلامتها ودقتها وامكانية الاعتماد عليها، بما في ذلك وضع ترتيبات فعالة للتقليل الى الحد الأدنى من تأثير اختلالات النظام أو تعطله على التشغيل، وأن تحقق استئناف الخدمة بسرعة. ويجب على مثل هذه الدولة أن تكفل الخدمات وفقا للقواعد القياسية الصادرة عن الايكاو. ويجب على الدول أن تقدم في الوقت الملائم معلومات الطيران عن أي تغيير في خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية قد يؤثر في تقديم الخدمات.
- ٥- يجب على الدول أن تتعاون لكفالة أعلى درجة ممكنة من التوحيد في تقديم وتشغيل خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية.
- يجب على الدول أن تكفل أن الترتيبات الإقليمية أو دون الإقليمية متوافقة مع المبادئ والقواعد المنصوص عليها في هذا الميثاق ومع عملية التخطيط والتنفيذ العالميين للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية.
- ٦- تعترف الدول بأن أي رسوم عن خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية يجب فرضها وفقا للمادة الخامسة عشرة من اتفاقية شيكاغو.
- ٧- بغية تسهيل التخطيط والتنفيذ العالميين للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، تسترشد الدول بمبدأ التعاون والمساعدة المتبادلة سواء كان ذلك على أساس ثنائي أو متعدد الأطراف.
- ٨- تضطلع كل دولة بنشاطاتها الخاصة بالنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية مع المراعاة الواجبة لمصالح الدول الأخرى.
- ٩- لا يمنع أي شيء في هذا الميثاق قيام دولتين أو أكثر بشكل مشترك بتقديم خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية.

**القرار ٣٢-٢٠: وضع وتطوير اطار قانوني ملائم طويل الأجل لتنفيذ النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS)**

لما كانت الغاية المتوخاة من النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، بوصفه عنصرا هاما من عناصر نظم الايكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM)، هي توفير خدمات بالغة الأهمية لسلامة الملاحة الجوية في جميع أنحاء العالم.

وبما أن النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية يجب أن يكون متفقا مع القانون الدولي، بما في ذلك اتفاقية شيكاغو وملاحقها والقواعد ذات الصلة المنطبقة على أنشطة الفضاء الخارجي.

ولما كانت الجوانب القانونية المعقدة لتنفيذ نظم CNS/ATM، بما فيها النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS)، تتطلب مزيداً من عمل الايكاو لبناء وتعزيز الثقة المتبادلة بين الدول فيما يتصل بنظم CNS/ATM، ودعم تنفيذ الدول المتعاقدة لهذه النظم.

ولما كان المؤتمر العالمي لتنفيذ نظم CNS/ATM، المعقود في مدينة ريو دي جانيرو في شهر مايو ١٩٩٨، قد أوصى بوضع تفاصيل اطار قانوني طويل الأجل للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، وبأن يشمل ذلك النظر في وضع اتفاقية دولية، مع الاقرار بأن التطورات الاقليمية قد تسهم في وضع هذا الاطار القانوني.

ولما كانت التوصيات التي أصدرها المؤتمر العالمي لتنفيذ نظم CNS/ATM المعقود في مدينة ريو دي جانيرو في شهر مايو ١٩٩٨، وكذلك التوصيات التي وضعها فريق الخبراء القانونيين والفنيين بشأن نظام GNSS، توفر ارشادا هاما لوضع وتنفيذ اطار قانوني عالمي لنظم CNS/ATM لا سيما لنظام GNSS .

#### فإن الجمعية العمومية:

- ١- تقر بأهمية المبادرات الاقليمية المتعلقة بالجوانب القانونية والتنظيمية لنظام GNSS.
- ٢- وتقر بالحاجة الماسة الى وضع تفاصيل المبادئ القانونية الأساسية التي ينبغي أن تنظم تقديم خدمات نظام GNSS، وذلك على المستويين الاقليمي والعالمي.
- ٣- وتقر بالحاجة الى وضع اطار قانوني ملائم طويل الأجل لتنفيذ نظام GNSS.
- ٤- وتقر القرار الذي اتخذه المجلس في ١٠/٦/١٩٩٨ بتفويض الأمين العام في انشاء فريق لدراسة الجوانب القانونية لنظم CNS/ATM.
- ٥- وتكلف المجلس والأمين العام، كلا في نطاق اختصاصاته، بالبدء في انشاء فريق دراسي من الأمانة العامة للقيام بما يلي:

- أ) ضمان الاسراع بمتابعة توصيات المؤتمر العالمي لتنفيذ نظم CNS/ATM، وكذلك التوصيات التي أصدرها فريق الخبراء القانونيين والفنيين، لا سيما ما يتعلق منها بالجوانب التنظيمية ومسائل المسؤولية.
- ب) النظر في وضع تفاصيل اطار قانوني ملائم طويل الأجل لتشغيل نظام GNSS، بما في ذلك النظر في وضع اتفاقية دولية لهذا الغرض، وتقديم مقترحات بذلك الاطار في وقت يسمح للدورة العادية القادمة للجمعية العمومية بالنظر فيها.

### القرار ٣٣-٢٠: اتباع نهج منسق لتقديم المساعدة الى شركات الطيران في مجال التأمين على الطيران ضد مخاطر الحرب

بالنظر الى أن المادة ٤٤ من اتفاقية الطيران المدني الدولي تشير الى هدف ضمان نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصاد.

ونظراً 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 تماماً في أسواق التأمين العالمية.

وحيث أن الايكاو ناشدت، في كتاب بتاريخ ٢١ سبتمبر ٢٠٠١، جميع الدول المتعاقدة فيها أن تتخذ ما يلزم من الاجراءات لضمان عدم انقطاع الطيران وخدمات النقل الجوي ولدعم مشغلي شركات الطيران وأطراف أخرى، حسبما يلزم، عن طريق التزام بتغطية المخاطر التي استبعدت من التأمين بسبب التطورات سابقة الذكر وذلك الى أن تستقر أسواق التأمين.

وبالنظر الى أن العديد من الدول المتعاقدة في شتى أنحاء العالم قد عملت بما ورد في هذه المناشدة وقدمت المساعدة الى مشغلي شركات الطيران.

ونظرا لأن التدابير التي اعتمدها الدول المتعاقدة في تقديم المساعدة الى مشغلي شركات الطيران معظمها تدابير قصيرة الأجل تختلف من دولة لأخرى.

وحيث أنه من المرغوب فيه لذلك وضع نهج منسق في الأجلين القصير والمتوسط لتقديم المساعدة الى مشغلي شركات الطيران في مجال تأمين الطيران ضد مخاطر الحرب.

#### فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحث الدول المتعاقدة على العمل سويا لوضع نهج أكثر استدامة وتنسيقا لاتباعه في معالجة المشكلة المهمة المتمثلة في تقديم المساعدة الى مشغلي شركات الطيران في مجال تأمين الطيران، بما في ذلك التأمين ضد مخاطر الحرب.
- ٢- وتكلف المجلس بانشاء مجموعة خاصة للنظر في المسائل المشار اليها في الفقرة السابقة وتقديم تقرير الى المجلس مع توصيات في أقرب وقت ممكن.
- ٣- وتدعو المجلس والأمين العام لاتخاذ أي تدابير أخرى تعتبر ضرورية أو مرغوبا فيها.

## الباب السادس — التعاون الفني

القرار ٣٦-١٧: البيان الموحد بسياسات الايكاو في مجال التعاون الفني

لما كانت التدابير الرامية إلى وضع سياسة جديدة للتعاون الفني قد نفذت، ولما كانت الجمعية العمومية قد كلفت المجلس بموجب قرارها ٣٣-٢١ الذي أكدت عليه من جديد بقرارها ٣٥-٢٠ أن يعد ويعرض على نظرها قرارا موحدًا عن جميع أنشطة وبرامج التعاون الفني.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تقرر أن مرفقات هذا القرار تشكل البيان الموحد بسياسات الايكاو للتعاون الفني كما كانت عند انتهاء الدورة السادسة والثلاثين.
- ٢- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرارات ١٦-٧ و ٢٤-١٧ و ٢٦-١٦ و ٢٧-١٨ و ٢٧-٢٠ و ٣٥-٢٠ و ٣٥-٢١.

### المرفق (أ)

#### برنامج الايكاو للتعاون الفني

لما كان نمو وتحسين الطيران المدني يشكل إسهاما قويا في التنمية الاقتصادية للدول.

ولما كان الطيران المدني يمثل عنصرا مهما للتقدم التكنولوجي والاقتصادي والاجتماعي والثقافي في جميع البلدان، لا سيما البلدان النامية، وللتعاون فيما بينها على المستوى شبه الإقليمي والإقليمي والعالمي.

ولما كان بوسع الايكاو أن تساعد الدول على تقدم طيرانها المدني والنهوض في الوقت ذاته بتحقيق الأهداف الاستراتيجية.

ولما كان القرار رقم 222 (IX)A الصادر في ١٥ أغسطس ١٩٤٩ عن المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة، والذي أقرته الجمعية العامة للأمم المتحدة في قرارها الصادر بتاريخ ١٦ نوفمبر ١٩٤٩ وأيدته الجمعية العمومية للايكاو في قرارها رقم ٤-٢٠، قد طلب من جميع منظمات الأمم المتحدة أن تشارك على نحو كامل في البرنامج الموسع لتقديم المساعدة الفنية من أجل التنمية الاقتصادية، ولما كانت الايكاو بوصفها الوكالة المتخصصة التابعة للأمم المتحدة لشؤون الطيران المدني قد بدأت تنفذ منذ سنة ١٩٥١ مشاريع التعاون الفني بتمويل من حساب الأمم المتحدة الخاص للمساعدة الفنية والذي نشأ بموجب القرار أعلاه.

ولما كان العجز الكبير الذي حدث من سنة ١٩٨٣ إلى سنة ١٩٩٥ قد اقتضى وضع سياسات جديدة للتعاون الفني وتجديد الهيكل التنظيمي لإدارة التعاون الفني.

ولما كان تنفيذ السياسات الجديدة للتعاون الفني التي أيدتها الدورة الحادية والثلاثون للجمعية العمومية واستندت إلى مفهوم الاكتفاء بالعدد الأساسي من الموظفين، ودمج إدارة التعاون الفني في هيكل المنظمة، وإنشاء آلية الايكاو لتمويل تنفيذ الأهداف، بالإضافة إلى تنفيذ الهيكل التنظيمي الجديد لإدارة التعاون الفني في التسعينات، قد أدت إلى خفض التكاليف بدرجة كبيرة وإلى تحسين ملحوظ للأوضاع المالية في إدارة التعاون الفني.

ولما كانت أهداف السياسات الجديدة قد شددت على أهمية برنامج التعاون الفني لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وخطط الملاحة الجوية، ولتطوير البنية الأساسية للطيران المدني والموارد البشرية في الدول النامية التي تحتاج إلى مساعدات من الايكاو.

ولما كان القرار ٣٥-٢١ قد شجع المجلس والأمين العام على اعتماد هيكل وآلية يتبعان الممارسات التجارية لإقامة شركات مثمرة مع شركاء التمويل والدول المنتفعة.

ولما كان المجلس قد وافق على إعطاء إدارة التعاون الفني مزيداً من المرونة التشغيلية في ظل الإشراف والمراقبة الملائمين على أنشطة التعاون الفني.

ولما كانت جميع أنشطة التعاون الفني للمنظمة مبنية على مبدأ استرداد التكاليف، وأنه ينبغي اتخاذ تدابير لخفض التكاليف الإدارية والتشغيلية بقدر الإمكان.

ولما كان توحيد ورصد تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية هما من الوظائف المهمة للمنظمة وإذ تم التشديد على دور الايكاو إزاء التنفيذ ودعم الدول المتعاقدة.

**فإن الجمعية العمومية:**

### برنامج التعاون الفني

- ١- تسلّم بأهمية برنامج التعاون الفني في التشجيع على تحقيق الأهداف الاستراتيجية للمنظمة.
- ٢- تؤكد من جديد على أن برنامج التعاون الفني الذي ينفذ وفقاً للقواعد والأنظمة والإجراءات التي وضعتها الايكاو يشكل نشاطاً دائماً وذا أولوية ضمن أنشطة الايكاو، ويكمل دور البرنامج العادي في تزويد الدول بالدعم لكي تنفذ القواعد والتوصيات الدولية وخطط الملاحة الجوية الإقليمية تنفيذاً فعالاً وتتمى البنية الأساسية لهيئات الطيران المدني ومواردها البشرية.
- ٣- تؤكد من جديد على ضرورة تعزيز برنامج الايكاو للتعاون الفني في حدود الموارد المالية الراهنة، وذلك على مستوى المكاتب الإقليمية وعلى المستوى الميداني، بما يتيح لإدارة التعاون الفني أداء دورها بمزيد من الكفاءة والفاعلية مع الفهم أنه لن تكون هناك زيادة في تكاليف المشاريع.
- ٤- تؤكد من جديد على أن إدارة التعاون الفني هي إحدى الأدوات الرئيسية التي تستخدمها الايكاو لمساعدة الدول على سد الثغرات في مجال الطيران المدني بما يفيد مجتمع الطيران المدني بكامله.
- ٥- تؤكد على أن تحسين تنسيق التعاون الفني لأنشطة الايكاو ينبغي أن يتم من خلال تحديد واضح لصلاحيات وأنشطة كل إدارة ومن خلال تعزيز التعاون، فضلاً عن تنسيق أوثق لبرنامج التعاون الفني وبرامج المساعدات الأخرى في الايكاو لتجنب الازدواج والتكرار.
- ٦- تؤكد من جديد على أن أي عجز مالي قد يحدث في ميزانية التكاليف في نهاية أي سنة مالية ينبغي أن يمول في المقام الأول من الفائض المتراكم في صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية، على أن يكون اللجوء إلى تمويله من ميزانية البرنامج العادي هو الملاذ الأخير.
- ٧- تطلب من الأمين العام تنفيذ تدابير أكثر كفاءة، بما يؤدي إلى خفض تدريجي في تكاليف الدعم الإداري المحملة على مشاريع التعاون الفني.

### الايكاو بوصفها الوكالة المعترف بها في الطيران المدني

- ٨- توصي الدول المانحة ومؤسسات التمويل وغيرها من شركاء التنمية، ولا سيما صناعة الطيران والقطاع الخاص، بإعطاء الأفضلية للايكاو، في الحالات المناسبة، في عمليات تحديد وصياغة وتحليل وتنفيذ وتقييم مشاريع الطيران المدني في

مجال المساعدة الفنية، **وتطلب** أن يواصل الأمين العام الاتصال بهذه الهيئات وبالذول التي يمكنها أن تتلقى المساعدة، وذلك لتخصيص الأموال لتنمية الطيران المدني مع الاعتماد على الايكاو بوصفها الوكالة التنفيذية.

٩- **توصي** الدول المتعاقدة التي لديها برامج معونة ثنائية أو برامج معونة تحت رعاية الحكومة بأن تقيم الاعتبار لأهمية الاستعانة ببرنامج الايكاو للتعاون الفني من أجل تنفيذ البرامج الرامية إلى تقديم المساعدات إلى الطيران المدني.

### توسيع نطاق أنشطة التعاون الفني

١٠- **تؤكد من جديد** على أن اعتماد الممارسات ذات الوجهة التجارية في إدارة التعاون الفني يقتضي ضمان المحافظة على السمعة الطيبة التي تتمتع بها الايكاو.

١١- **تؤكد من جديد** على الحاجة إلى توسيع نطاق خدمات التعاون الفني التي تقدمها الايكاو ليشمل الهيئات غير الحكومية (العامة أو الخاصة) المعنية مباشرة بالطيران المدني، وذلك للمساهمة في تحقيق أهداف الايكاو الاستراتيجية، وينبغي لهذه المساعدات أن تشمل جملة أمور منها الأنشطة التي كانت توفرها عادة هيئات الطيران المدني الوطنية والجاري خصصتها حالياً إلى حد ما حيث تظل الدولة بموجب اتفاقية شيكاغو تحمل مسؤولية ضمان نوعية الخدمات المقدمة وامثالها للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو، **وتطلب** إلى الأمين العام إبلاغ سلطة الطيران المدني المعنية بالجوانب الفنية للمشروع فور بدء المفاوضات مع الهيئات غير الحكومية.

١٢- **تؤكد من جديد** على ضرورة توسيع نطاق خدمات التعاون الفني التي تقدمها الايكاو بناء على الطلب ليشمل هذا النطاق الهيئات غير الحكومية (العامة والخاصة) التي تنفذ في الدول المتعاقدة مشاريع في مجال الطيران المدني تهدف إلى تعزيز سلامة وأمن وفاعلية النقل الجوي الدولي، **وتكلف** الأمين العام بالنظر في كل طلب على حدة من الطلبات التي تقدمها هذه الهيئات للحصول من الايكاو على المساعدات في مجالات التعاون الفني التقليدية، مع إقامة اعتبار خاص للالتزام في المشاريع بالقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو وللسياسات واللوائح الوطنية السارية ذات الصلة التي تصدرها الدولة المتلقية.

### اتفاقات التعاون الفني

١٣- **تؤكد من جديد** على أن تستخدم الايكاو في إطار برنامجها للتعاون الفني اتفاقات الصناديق الائتمانية واتفاقات الخدمات الإدارية وخدمة مشتريات الطيران المدني والاتفاقات الإطارية الأخرى وترتيبات التمويل حسب الاقتضاء لتقديم أقصى مساعدة لأصحاب المصلحة الذين ينفذون مشاريع الطيران المدني.

١٤- **تنظر بعين الارتياح** إلى مبادرات الدول الرامية إلى الاعتماد بصورة أكبر على هذه الترتيبات للحصول على المساعدة الفنية والتشغيلية في مجال الطيران المدني.

## المرفق (ب)

### تمويل برنامج التعاون الفني

**لما كانت** الأموال المتاحة للمساعدات الفنية في مجال الطيران المدني غير كافية لإشباع احتياجات الطيران المدني، ولا سيما في البلدان النامية.

**ولما كانت** هيئات الطيران المدني في أقل البلدان نموا هي التي تحتاج على وجه الخصوص إلى أكبر قدر من الدعم، وهي التي تعتمد أساساً في الوقت ذاته على المؤسسات المالية وصناعة القطاع لتمويل مشاريعها للتعاون الفني.



ولما كان التمويل الذي يقدمه برنامج الأمم المتحدة الإنمائي يوجه بصفة رئيسية إلى تنمية قطاعات غير الطيران المدني، وأصبحت مساهماته المالية في أنشطة الطيران المدني أقل بكثير عن ذي قبل حتى وصلت إلى أقل من واحد في المائة من برنامج الايكاو للتعاون الفني، ولكن يواصل برنامج الأمم المتحدة الإنمائي تقديم الدعم الإداري للايكاو على المستوى الوطني.

ولما كانت سرعة التطور الفني في الطيران المدني تقتضي من الدول النامية أن تنفق مبالغ كبيرة على تجهيزات الطيران الأرضية توخيا لمواكبة ذلك التطور وأن تواصل بذل جهد متزايد لتدريب موظفي الطيران الوطنيين وهذا الجهد يفوق مواردها المالية وتجهيزاتها التدريبية.

ولما كانت الجمعية العمومية قد وضعت "آلية تمويل تنفيذ أهداف الايكاو" بقصد تعبئة موارد إضافية لمشاريع التعاون الفني الضرورية لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية والتجهيزات والخدمات المقررة في خطط الملاحة الجوية، وبقصد تنفيذ توصيات الايكاو المرتبطة بعمليات التدقيق وسد الثغرات المكتشفة.

ولما كانت المؤسسات التمويلية تتوقع من منفذي المشاريع التي تمولها أن ينفذوها بسرعة وفاعلية وأن يقدموا معلومات تفصيلية وفورية عن أنشطة هذه المشاريع وأوضاعها المالية.

ولما كانت الجمعية العمومية قد وضعت "التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران" بغية تشجيع التبرعات لمشاريع تهدف إلى سد الثغرات المتعلقة بالسلامة.

#### فإن الجمعية العمومية:

١- **تقر وتشجع** الإجراءات التي اتخذها المجلس لتنفيذ التعاون الفني بفاعلية وبالأموال المحدودة المتاحة، وباستخدام جميع مصادر التمويل والتجهيزات السليمة.

٢- **تطلب** إلى مؤسسات التمويل والدول المانحة وشركاء التنمية الآخرين، بما في ذلك قطاع الصناعة والقطاع الخاص، إعطاء أقصى أولوية لتنمية قطاع النقل الجوي في البلدان النامية، **وتطلب** إلى رئيس المجلس والأمين العام والأمانة العامة تكثيف الاتصال ببرنامج الأمم المتحدة الإنمائي لزيادة إسهامه في مشاريع الايكاو للتعاون الفني.

٣- **تسترعي انتباه** مؤسسات التمويل والدول المانحة وشركاء التنمية الآخرين إلى أن الايكاو هي الوكالة المتخصصة التابعة للأمم المتحدة والمعنية بالطيران المدني، وأنها من هذا المنطلق الوكالة التي قبلتها الأمم المتحدة بوصفها السلطة الخبيرة التي توفر التعاون الفني للبلدان النامية من أجل تنفيذ مشاريع الطيران المدني.

٤- **تحث** الدول المتعاقدة المرتبطة بمصادر التمويل على أن تسترعي انتباه ممثليها في تلك المنظمات إلى أهمية تقديم المساعدة إلى مشاريع الطيران المدني، ولا سيما المشاريع الضرورية لإنشاء البنية الأساسية الحيوية للنقل الجوي و/أو الضرورية للتنمية الاقتصادية في البلد.

٥- **تحث** الدول المتعاقدة على إعطاء أولوية عالية لتنمية الطيران المدني، وعلى أن تبادر عندما تلتزم المساعدات الخارجية لهذا الغرض من خلال المستوى الحكومي الملائم إلى إفادة مؤسسات التمويل برغبتها في إشراك الايكاو بوصفها وكالة منفذة في مشاريع الطيران المدني التي قد تمولها تلك المنظمات.

٦- **تشجع** الإجراءات التي تتخذها البلدان النامية للحصول على الأموال اللازمة لتنمية طيرانها المدني من جميع المصادر الأخرى لاستكمال الأموال المتاحة في الميزانيات الوطنية ومؤسسات التمويل والدول المانحة وشركاء التنمية الآخرين، حتى تتقدم هذه التنمية بأقصى معدل ممكن.

٧- **تسلم** بأن المساهمات المقدمة من المانحين خارج اطار الميزانية نتيج لبرنامج التعاون الفني أن يوسع نطاق الخدمات التي يقدمها إلى الدول بخصوص سلامة وأمن وكفاءة الطيران المدني، بما يشكل مزيدا من الإسهام في بلوغ الأهداف الاستراتيجية، وخصوصا تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وسد الثغرات التي كشفتها عمليات التدقيق.

- ٨- **تأذن** للأمين العام بأن يتلقى باسم برنامج الايكاو للتعاون الفني المساهمات المالية أو العينية إلى تقديم إلى مشاريع التعاون الفني، ولا سيما التبرعات التي تقدم على شكل منح دراسية ومنح تدريبية ومعدات التدريب وأموال التدريب من الدول ومؤسسات التمويل وغيرها من المصادر الأخرى العامة والخاصة، وبأن يعمل وسيطا بين الدول بخصوص تقديم المنح الدراسية والمنح التدريبية ومعدات التدريب.
- ٩- **تحث** الدول القادرة على توفير أموال إضافية لبرنامج التعاون الفني التابع للايكاو على تقديم المنح التدريبية في مجال الطيران المدني نقدا أو عينا.
- ١٠- **تشجع** الدول وشركاء التنمية الآخرين، ولا سيما صناعة الطيران والقطاع الخاص، على الإسهام في آلية تمويل تنفيذ أهداف الايكاو لأنها تمكنهم من المشاركة في تنفيذ مشاريع الايكاو للطيران المدني.
- ١١- **تطلب** إلى المجلس أن يقدم المشورة والمساعدة إلى البلدان النامية لدعم مؤسسات التمويل والدول المانحة وشركاء التنمية الآخرين من أجل تنفيذ البرامج الإقليمية وشبه الإقليمية للسلامة الجوية وأمن الطيران، مثل برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران (COSCAP) والبرنامج التعاوني لأمن الطيران (CASP).

### المرفق (ج)

#### تنفيذ برنامج التعاون الفني

- لما كان** هدف الايكاو هو تأمين سلامة وانتظام نمو الطيران المدني الدولي في العالم أجمع.
- ولما كان** تنفيذ مشاريع التعاون الفني يكمل أنشطة البرنامج العادي الرامية إلى بلوغ أهداف الايكاو الاستراتيجية.
- ولما كانت** الدول المتعاقدة تعتمد أكثر فأكثر على الايكاو للحصول على المشورة والمساعدة اللازمة لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وتنمية طيرانها المدني من خلال تعزيز هيئاتها وتحديث بنياتها الأساسية وتنمية مواردها البشرية.
- ولما كانت** الحاجة ملحة إلى إجراء المتابعة والتصحيح الفعال في إطار برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية والبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران حتى يتسنى تقديم الدعم إلى الدول لسد الثغرات المكتشفة.
- ولما كان** التمويل المقدم إلى برنامج التعاون الفني من خارج الميزانية يتيح للايكاو أن تقدم الدعم الأولي إلى الدول التي تحتاج إلى المساعدة لسد الثغرات التي كشفها برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وبرنامج الايكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران.
- ولما كان** قيام إدارة التعاون الفني أو أي طرف آخر خارج الايكاو بتنفيذ المشاريع مع الالتزام تماما بالقواعد والتوصيات الدولية يسفر عن تعزيز جوهري لسلامة وأمن وكفاءة الطيران المدني في جميع أنحاء العالم.
- ولما كانت** أعمال التقييم التالية للتنفيذ يمكن أن تشكل أداة قيمة لتحديد تأثير المشاريع على الطيران وتخطيط المشاريع في المستقبل.
- ولما كانت** الهيئات غير الحكومية (العامة والخاصة) التي تنفذ مشاريع في مجال الطيران المدني لحساب الدول المتعاقدة تعتمد على الايكاو أكثر فأكثر للحصول من خلال إدارة التعاون الفني على المشورة والمساعدة في مجالات التعاون الفني التقليدية وتضمن التزام المشاريع بالقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو.

**فإن الجمعية العمومية:**

- ١- **تسترعي انتباه** الدول المتعاقدة التي تطلب المساعدة إلى المزايا التي يمكن تحصيلها من المشاريع المحددة بوضوح والمستندة إلى خطط رئيسية للطيران المدني.
- ٢- **تسترعي انتباه** الدول المتعاقدة إلى المساعدات التي تقدم من خلال المشاريع شبه الإقليمية والمشاريع الإقليمية التي تنفذها الايكاو، مثل مشاريع "برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران" (COSCAP) ومشاريع البرنامج التعاوني لأمن الطيران (CASP)، **وتحث** المجلس على أن يواصل إعطاء أسبقية عالية لإدارة وتنفيذ هذه المشاريع من خلال برنامج التعاون الفني لأن فوائد هذه المشاريع عظيمة.
- ٣- **تحث** الدول على إعطاء أولوية عالية لتدريب موظفيها الفنيين والتشغيليين والإداريين من خلال إعداد برنامج تدريب شامل، **وتذكر** الدول بأهمية تقديم هذا التدريب على النحو الوافي، وبالحاجة إلى تقديم الحوافز المناسبة للاحتفاظ بهؤلاء الموظفين، كل في مجال تخصصه، بعد اكتمال تدريبهم.
- ٤- **تشجع** الدول على تركيز جهودها على تطوير مراكز التدريب الراهنة، وعلى دعم مراكز التدريب الإقليمية في منطقتها حتى توفر التدريب العالي لموظفي الطيران المدني الوطنيين كلما كان هذا التدريب غير متوفر على المستوى الوطني، وذلك من أجل النهوض بقدرة الاعتماد على الذات في الإقليم.
- ٥- **تشجع** الدول التي تتلقى المساعدات من خلال الايكاو على أن تتقضى التأخير في تنفيذ المشاريع، وذلك باتخاذ القرارات في حينها بشأن الخبراء والتدريب وشراء المكونات طبقاً لاتفاقات المشاريع.
- ٦- **تسترعي انتباه** الدول المتعاقدة إلى خدمة مشتريات الطيران المدني، وهي خدمة تقدمها الايكاو للبلدان النامية لشراء المعدات ذات القيمة العالية من معدات الطيران المدني والتعاقد على الخدمات الفنية.
- ٧- **تطلب** إلى الدول المتعاقدة، وخصوصاً البلدان النامية منها، أن تشجع الخبراء الفنيين المؤهلين تماماً على التقدم بطلبات لإدراجهم في قائمة خبراء برنامج التعاون الفني.
- ٨- **تشجع** الدول على الاستفادة من خدمات ضمان الجودة التي تقدمها إدارة التعاون الفني على أساس استرداد التكاليف، للإشراف على المشاريع التي تنفذها أطراف أخرى خارج إدارة التعاون الفني في الايكاو، بما في ذلك استعراض مدى امتثالها للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو.
- ٩- **تشجع** الدول والجهات المانحة على إدراج أعمال التقييم التالية لتنفيذ مشاريع الطيران المدني الخاصة بها وتوفير الأموال لها، بوصفها جزءاً لا يتجزأ من أعمال تخطيط وتنفيذ المشاريع.

القرار ٢٢-٧: لائحة وحدة التفتيش المشتركة

القرار 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.

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.

#### فإن الجمعية العمومية:

١- تحث كل الدول القادرة على تقديم المساعدة الفورية، بناء على طلب تقدمه الدولة المعنية الى المجلس، من خلال تقديم موظفين مؤهلين ومعدات تشغيلية، بما يسمح على وجه السرعة باستئناف التشغيل الكامل للمطار الدولي، بما في ذلك التجهيزات أو الخدمات التي أصابها تلف أو تدمير، وذلك الى حين العودة الى الخدمة الكاملة في البلد المعني.

٢- تكلف المجلس بأن يضع في أقرب موعد ممكن خطة للطوارئ تضم خبراء في التشغيل ومعدات للطوارئ من أجل الاستجابة لطلب الدولة المعنية في تقديم المساعدة الفورية اليها، وعلى حسابها، من أجل الاسراع في استئناف تشغيل المطار الدولي والتجهيزات والخدمات ذات الصلة به التي أصابها تلف أو تدمير، على أن تستمر هذه المساعدة الى حين العودة الى الخدمة الأصلية في البلد المعني.

٣- تكلف المجلس باستخدام كل الوسائل المتوفرة لديه لتلبية أي طلبات من الدول.

٤- تدعو كل الدول المتعاقدة التي تتيح، لهذا الغرض، وبناء على طلب المجلس، ما يلزم من موظفين ومعدات لمساعدة الدول المعنية على الاسراع في إعادة تشغيل المطارات الدولية وتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية ذات الصلة.

القرار ٣٦-١٣، المرفق (د): تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية

القرار ٣٦-١٣، المرفق (ح): التدريب على الطيران

القرار ٣٦-٢٠، المرفق (و): مساعدة الدول على تنفيذ الاجراءات الفنية لحماية الطيران المدني الدولي

القرار ٢٢-١٩: المساعدة والمشورة في تنفيذ المخططات الاقليمية

القرار ٢٩-١٣: تحسين الاشراف على السلامة

القرار ٣٢-١١: انشاء برنامج عالمي للايكاو للتدقيق في مراقبة السلامة الجوية

القرار ٣٥-٦: الانتقال الى نهج تجميعي شامل لعمليات التدقيق في اطار برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة

القرار ٣٣-٩: التغلب على الثغرات المحددة من خلال البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة والتشجيع على ضمان جودة مشروعات التعاون الفني

القرار ٣٦-٢: الاستراتيجية الموحدة لسد ثغرات السلامة الجوية

القرار ٣٥-٨: التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران

القرار ٣٥-١٥: البيان الموحد بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة لوضع نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية

القرار ٣٢-١٢: أعمال المتابعة للمؤتمر العالمي لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية، ١٩٩٨

القرار ٣٦-٧: تخطيط الايكاو العالمي للسلامة والكفاءة

القرار ٣٥-٩: معلومات السلامة الجوية لنظم تحصيل ومعالجة البيانات بغية تحسين سلامة الطيران

القرار ٣٦-١١: اتقان اللغة الانجليزية لأغراض الاتصال بالهاتف اللاسلكي

## الباب السابع — التدخل غير المشروع

### عام

القرار ٣٣-١: إعلان بشأن إساءة استعمال الطائرات المدنية كأسلحة دمار وبشأن الأعمال الإرهابية الأخرى في الطيران المدني

#### ان الجمعية العمومية:

وان تشهد الأعمال الإرهابية 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 أعمق تعاطفها مع الولايات المتحدة، ومع أكثر من ستين دولة أخرى في العالم فقدت بعض مواطنيها، ومع أسر ضحايا هذه الأفعال الإجرامية غير المسبوقة.

وان تقر بأن هذه الأفعال الإرهابية 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 الإرهابية 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 الإرهابية التي تهدف الى تدمير الطائرات المدنية أثناء طيرانها.

وان تذكر بقرار الجمعية العامة للأمم المتحدة ١٥٨/٥٥ بشأن التدابير الرامية الى القضاء على الارهاب الدولي والى القرارين رقم ١٣٦٨ و ١٣٧٣ الصادرين عن مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة بادانة ومكافحة الارهاب الدولي.

#### فإن الجمعية العمومية :

١- تدین بقوة هذه الأعمال الإرهابية باعتبارها تتناقض مع أبسط الاعتبارات الانسانية وقواعد سلوك المجتمع المتحضر وباعتبارها انتهاكات للقانون الدولي.

٢- تعلن أن مثل هذه الأعمال التي تستخدم فيها الطائرات المدنية كأسلحة دمار تتناقض مع نص وروح اتفاقية الطيران المدني الدولي، ولا سيما ديباجتها ومادتيها الرابعة والرابعة والأربعين، وأن تلك الأفعال والأعمال الإرهابية التي تستخدم الطيران المدني أو تجهيزات الطيران المدني تشكل جرائم خطيرة من جرائم انتهاك القانون الدولي.

٣- تحث جميع الدول المتعاقدة على أن تكفل، وفقا للمادة الرابعة من اتفاقية شيكاغو، عدم استخدام الطيران المدني في أي غرض مخالف لأهداف اتفاقية الطيران المدني الدولي، وأن تحاسب حسابا عسيرا كل من يستغل الطائرات المدنية كأسلحة دمار، بمن فيهم المسؤولون عن تخطيط وتنظيم هذه الأعمال أو عن مساعدة أو دعم أو إيواء مرتكبيها.

٤- تحث جميع الدول المتعاقدة على تعزيز عرى التعاون فيما بينها لتقديم المساعدة في تحقيقات هذه الأعمال والقبض على المسؤولين عنها ومقاضاتهم، وعلى أن تضمن أن من شاركوا في هذه الأعمال الإرهابية، بصرف النظر عن طبيعة مشاركتهم، لن يجدوا ملاذا مأمونا في أي مكان.

- ٥- تحث جميع الدول المتعاقدة على تكثيف جهودها من أجل التوصل الى التنفيذ والانفاذ الكاملين للاتفاقيات متعددة الأطراف بخصوص أمن الطيران، وتنفيذ القواعد والتوصيات والاجراءات الصادرة عن الايكاو بشأن أمن الطيران تنفيذًا تامًا، وعلى رصد هذا التنفيذ، وعلى اتخاذ جميع تدابير الأمن الاضافية 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، وتدعو الدول المتعاقدة الى الموافقة على تقديم تمويل خاص لنشاط الايكاو العاجل في مجال أمن الطيران المذكور في الفقرة السابعة أدناه، وتكلف المجلس بأن يضع اقتراحات لتقديم التمويل الأكثر ثباتًا لنشاط الايكاو في مجال أمن الطيران، بما في ذلك التدابير العلاجية الملائمة.
- ٧- تكلف المجلس والأمين العام بالعمل على وجه الاستعجال للتصدي للتهديدات الجديدة والناشئة ضد الطيران المدني، وبأن يستعرض على وجه الخصوص مدى ملاءمة اتفاقيات أمن الطيران الراهنة، واستعراض برنامج الايكاو لأمن الطيران، بما في ذلك استعراض الملحق السابع عشر وملحق الاتفاقية الأخرى ذات الصلة، والنظر في انشاء برنامج عالمي تابع للايكاو لتدقيق مراقبة الأمن، والنظر في أي تدابير أخرى قد تعتبر مفيدة أو ضرورية، بما في ذلك التعاون الفني.
- ٨- تكلف المجلس بأن يعقد في مونتريال، في أقرب وقت ممكن وحذا لو كان ذلك في عام ٢٠٠١، مؤتمرًا وزاريا دوليا رفيع المستوى لأمن الطيران، بهدف منع ومكافحة واستئصال الأعمال الارهابية في الطيران المدني، وتعزيز دور الايكاو في اعتماد القواعد والتوصيات في مجال الأمن وتدقيق تنفيذها، وتأمين الوسائل المالية اللازمة بالصورة المشار إليها في الفقرة ٦ أعلاه.

#### القرار ١٧-١: اعلان من الجمعية العمومية

لما كان النقل الجوي المدني الدولي يساعد في انشاء الصداقة والتفاهم والحفاظ عليهما بين شعوب العالم، وينهض بالتجارة بين الأمم.

ولما كانت أفعال العنف الموجهة ضد النقل الجوي المدني الدولي والمطارات وغيرها من التجهيزات والخدمات التي يستخدمها النقل الجوي تشكل خطرا على سلامته، وتؤثر تأثيرا جسيما في تشغيل الخطوط الجوية الدولية، وتقوض ثقة شعوب العالم في سلامة النقل الجوي المدني الدولي.

ولما كانت الدول المتعاقدة، اذ تلاحظ العدد المتزايد لأفعال العنف ضد النقل الجوي الدولي، تشعر بالقلق الخطير تجاه سلامة النقل الجوي وأمنه.

#### فإن الجمعية العمومية :

تدين كل أفعال العنف التي قد توجه ضد الطائرات وطواقم الطائرات والركاب في النقل الجوي الدولي.

تدين جميع أفعال العنف التي قد توجه ضد العاملين في مجال الطيران المدني، والمطارات المدنية، وغيرها من التجهيزات والخدمات التي يستعملها النقل الجوي المدني الدولي.

تناشد بصفة عاجلة الدول ألا تلجأ، تحت أي ظروف، الى أفعال العنف الموجهة ضد النقل الجوي المدني الدولي والمطارات وغيرها من التجهيزات والخدمات التي تخدم ذلك النقل.

تتأشد بصفة عاجلة الدول، الى حين سريان مفعول الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، أن تتخذ التدابير الفعالة لردع ومنع تلك الأفعال، وأن تكفل، وفقا لقوانينها الوطنية، مقاضاة الذين يرتكبون مثل هذه الأفعال.

#### تقر الاعلان التالي :

ان الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي.

وقد اجتمعت في دورة استثنائية للبت في الزيادة المفزعة في أفعال الاستيلاء غير المشروع وأفعال العنف ضد طائرات النقل الجوي المدني الدولي، ومنشآت المطارات المدنية والتجهيزات والخدمات ذات الصلة بها.

وادراكا منها للمبادئ المقترحة في اتفاقية الطيران المدني الدولي.

واذ تعترف بالحاجة العاجلة الى استعمال كل موارد المنظمة لمنع مثل تلك الأفعال وردعها.

#### تعلن رسميا أنها :

- ١- تستتكر الأفعال التي تقوّض ثقة شعوب العالم في النقل الجوي.
- ٢- تعرب عن أسفها للخسائر في الأرواح والاصابات والضرر الذي يلحق بموارد اقتصادية مهمة من جراء تلك الأفعال.
- ٣- تدين جميع أفعال العنف التي قد توجه ضد الطائرات والطواقم والركاب في النقل الجوي المدني الدولي، وضد العاملين في مجال الطيران المدني والمطارات المدنية وغيرها من التجهيزات والخدمات المستعملة في النقل الجوي المدني الدولي.
- ٤- تدرك الحاجة العاجلة للتوصل الى اتفاق عام بين الدول بغية كفالة التعاون الدولي على نطاق واسع تحقيقا لمصالح سلامة النقل الجوي المدني الدولي.
- ٥- تطلب من الدول القيام بعمل مشترك نحو قمع الأفعال التي تهدد بالخطر سلامة النقل الجوي المدني الدولي وانتظام تطوره.
- ٦- تطلب تنفيذ مقررات وتوصيات هذه الجمعية العمومية، في أقرب وقت ممكن، من أجل منع هذه الأفعال وردعها.

القرار ٣٣-٣: تحسين انتاجية المنظمة (في مواجهة التحديات الجديدة)

القرار ٣٤-١: استعمال أموال من الحساب المنفصل الذي أنشئ بموجب الفقرة ٣ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٣٣-٢٧



## سياسة الايكاو الثابتة بخصوص التدخل غير المشروع

القرار ٣٦-٢٠: البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع

لما كان من المستصوب توحيد قرارات الجمعية العمومية بشأن سياسات حماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع، وذلك تيسيرا لتنفيذ هذه السياسات وتطبيقها العملي من خلال جعل نصوصها أقرب إلى متناول اليد وأسهل فهما وأفضل تنظيما من الناحية المنطقية.

ولما كانت الجمعية العمومية قد قررت في قرارها رقم ٣٥-٩ أن تصدر في كل دورة من دوراتها بيانا موحدًا بسياسات الايكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع.

ولما كانت الجمعية العمومية قد استعرضت اقتراحات المجلس بتعديل هذا البيان الموحد عن سياسات الايكاو المستمرة، الوارد في المرفقات (أ) إلى (ح) بالقرار رقم ٣٥-٩، وعدلت ذلك البيان ليشمل القرارات الصادرة عن الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية.

### فإن الجمعية العمومية:

- ١- تقرر أن مرفقات هذا القرار تشكل البيان الموحد عن سياسات الايكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع، حسبما كانت عليه هذه السياسات عند ختام الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية.
- ٢- تقرر أن تطلب إلى المجلس أن يعرض على نظر كل دورة من دوراتها العادية بيانا موحدًا عن سياسات الايكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع.
- ٣- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار رقم ٣٥-٩.

### المرفق (أ)

#### السياسة العامة

لما كان تطور الطيران المدني الدولي يمكن أن يساعد كثيرا على إيجاد الصداقة وحسن التفاهم والحفاظ عليهما بين أمم العالم وشعوبه، بينما يمكن لسوء استعماله أن يصبح تهديدا للأمن العام.

ولما كانت أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي قد أصبحت تشكل التهديد الرئيسي لتطوره الآمن والمنظم.

ولما كان تهديد الأعمال الإرهابية، بما فيها الأعمال التي تنطوي على استعمال الطائرات كسلاح تدمير أو استهداف الطائرات بأسلحة الدفاع الجوي التي يحملها الأفراد (مانبادز)، أو القذائف الصاروخية الأخرى أرض-جو، أو الأسلحة الخفيفة والقنابل المقذوفة بالصواريخ أو حمل السوائل والهلاميات والايروسول على متن الطائرات لاستعمالها كعناصر في تكوين "جهاز متفجر ارتجالي"، والاستيلاء غير المشروع على الطائرات، والهجوم على منشآت الطيران، وغير ذلك من أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني، تؤثر تأثيرا ضارا وخطيرا على سلامة الطيران المدني الدولي وكفاءته وانتظامه، مما يعرض للخطر أرواح الأشخاص على متن الطائرات وعلى الأرض ويقوض ثقة شعوب العالم في سلامة الطيران المدني الدولي.

ولما كانت كافة أعمال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني الدولي تشكل جريمة خطيرة تخالف القانون الدولي. وإذ تشير الى قراري الجمعية العمومية ٣٣-١ و ٣٥-١١ وتوصيات المؤتمر الوزاري رفيع المستوى لأمن الطيران، الذي عقد في فبراير ٢٠٠٢.

وإذ تحيط علماً بالإجراءات التي اتخذها المجلس حتى الآن، ولا سيما اعتماده لخطة عمل الايكاو لأمن الطيران في يونيو ٢٠٠٢، بالإضافة الى الإجراءات الوقائية الجديدة وتعزيز الوسائل المتاحة للمنظمة لمجابهة التهديدات الجديدة والناشئة ضد الطيران المدني.

### فإن الجمعية العمومية:

- ١- تدين بشدة جميع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني بغض النظر عن مكان ارتكابها وهوية مرتكبيها وأسباب ارتكابها.
- ٢- تلاحظ بشعور من المقت أفعال التدخل غير المشروع التي تهدف الى تدمير الطائرات المدنية في أثناء طيرانها على الخطوط التجارية، بما في ذلك إساءة استخدام الطائرات المدنية كأسلحة للدمار وقتل الأشخاص على متنها وعلى الأرض.
- ٣- تؤكد من جديد أنه يجب على منظمة الطيران المدني الدولي ودولها المتعاقدة الاستمرار في معاملة أمن الطيران باعتباره أمراً يحظى بأعلى درجات الأولوية وينبغي توفير الموارد المناسبة له.
- ٤- تناشد جميع الدول المتعاقدة أن تؤكد تأييدها الحازم لسياسة الايكاو الثابتة وذلك بتطبيق أكثر إجراءات الأمن فعالية سواء بشكل فردي أو بالتعاون فيما بينها للوقاية من أفعال التدخل غير المشروع ومعاينة المرتكبين والمخططين والراعين والممولين والمتأمرين في أي فعل من هذه الأفعال.
- ٥- تؤكد من جديد على مسؤولية الايكاو في تسهيل الحل المنسق والموحد للمسائل التي قد تنشأ بين الدول المتعاقدة في الأمور التي تؤثر في التشغيل الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي في العالم أجمع.
- ٦- تكلف المجلس بمواصلة عمله كأولوية عاجلة بالعلاقة إلى إجراءات منع أفعال التدخل غير المشروع، وخاصة تنفيذ خطة عمل الايكاو لأمن الطيران وتأمين أداء هذا العمل بأعلى درجة من الكفاءة والاستجابة.
- ٧- ترحب بإدماج ٤٨ في المائة من خطة عمل أمن الطيران في البرنامج العادي وتطلب إلى المجلس أن يعتبر الإدماج الكامل عنصراً رئيسياً في إعداد ميزانية الفترة الثلاثية ٢٠١١-٢٠١٣.
- ٨- تحث جميع الدول المتعاقدة على مواصلة دعم خطة عمل الايكاو لأمن الطيران بعقد مذكرات تمويل طوعية مع المنظمة حيث أن تنفيذها التام سيبقى معتمداً على المساهمات الطوعية لحين دمجها كلياً في ميزانية البرنامج العادي.

## المرفق (ب)

### المواثيق القانونية الدولية و سن التشريعات الوطنية وعقد الاتفاقات المناسبة

#### لقمع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني

#### (أ) المواثيق القانونية الدولية

لما كانت حماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع قد عززتها الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات (طوكيو، ١٩٦٣) واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (لاهاي، ١٩٧٠)،

واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني (مونتريال، ١٩٧١)، والبروتوكول بشأن قمع أفعال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي، المكمل للاتفاقية بشأن قمع أفعال التدخل غير المشروع ضد سلامة الطيران المدني (مونتريال، ١٩٨٨)، فضلا عن اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها (مونتريال، ١٩٩١) والاتفاقات الثنائية لقمع تلك الأفعال.

### فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول المتعاقدة التي لم تنضم بعد الى الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات (طوكيو، ١٩٦٣) واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (لاهاي، ١٩٧٠) واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني (مونتريال، ١٩٧١)، وبروتوكول عام ١٩٨٨ المكمل لاتفاقية مونتريال واتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها (مونتريال، ١٩٩١)، تحثها على الانضمام إليها. قائمة الدول الأطراف في موثيق أمن الطيران القانونية موجودة على موقع الايكاو [www.icao.int](http://www.icao.int) تحت عنوان ICAO Treaty Collection.

٢- تناشد الدول التي لم تصبح بعد أطرافا في اتفاقية بشأن تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها، أن تنفذ المبادئ التي تتضمنها هذه الاتفاقية، حتى قبل التصديق عليها أو قبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها، وتناشد الدول التي تصنع المتفجرات البلاستيكية أن تنفذ تدابير تمييز هذه المتفجرات بأسرع ما يمكنها.

٣- تطلب من المجلس أن يكلف الأمين العام بالاستمرار في تذكير الدول بأهمية انضمامها أطرافا 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 الى هذه الموثيق.

### (ب) إصدار التشريعات الوطنية وعقد الاتفاقات المناسبة

لما كان قيام الدول المتعاقدة بإصدار القوانين الجنائية الوطنية التي تقضي بإنزال عقوبات مشددة على مرتكبي أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني يسهل كثيرا ردع تلك الأفعال.

### فإن الجمعية العمومية:

١- تناشد الدول المتعاقدة أن تولي اهتماما خاصا لاعتماد إجراءات وافية ضد الأشخاص الذين يقومون بارتكاب أو تخطيط أو رعاية أو تمويل أو تسهيل أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات وغيرها من أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني، وأن تدرج على وجه الخصوص في تشريعاتها قواعد تقضي بإنزال عقوبات مشددة على هؤلاء الأشخاص.

٢- تناشد الدول المتعاقدة أن تتخذ إجراءات وافية لتسليم أو محاكمة الأشخاص الذين يرتكبون أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات وغيرها من أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني، وذلك بسن أحكام قانونية أو وضع معاهدة لهذا الغرض أو تعزيز الترتيبات القائمة وإبرام اتفاقات مناسبة للقضاء على مثل هذه الأفعال، حتى يتسنى ترحيل الأشخاص الذين يرتكبون الهجمات الإجرامية ضد الطيران المدني الدولي.

## 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 إجراءات ايجابية للحماية.

**ولما كانت** هناك حاجة واضحة لتعزيز وتطبيق إجراءات الأمن في جميع مراحل وعمليات نقل الأشخاص وأمتعتهم اليدوية وأمتعتهم المسجلة والبضائع والبريد وطرود البريد الخاص والسريع.

**ولما كانت** وثائق السفر المقروءة آليا تسمح بتعزيز الأمن من خلال تحسين الوثائق التي تثبت هوية المسافرين وأطقم الطيارين.

**ولما كانت** وثائق السفر المقروءة آليا تسمح أيضا بإقامة تعاون رفيع المستوى بين الدول من أجل تعزيز مكافحة غش الجوازات، بما في ذلك تزييف أو تزوير الجوازات ومنع المحتالين من استخدام جوازات صالحة، واستخدام الجوازات منتهية الصلاحية أو الملغاة، واستخدام الجوازات التي تم الحصول عليها بالغش.

**ولما كانت** الدول المتعاقدة هي المسؤولة عن التحقق من قيام الجهات الحكومية وسلطات المطارات ومشغلي الطائرات بتطبيق إجراءات الأمن.

**ولما كان** تنفيذ إجراءات الأمن التي تتادي بها المنظمة يشكل وسيلة فعالة لمنع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني.

**ولما كانت** الإجراءات المضادة اللازمة لحماية الطيران المدني لا تقيد إلا من خلال توظيف أفراد الأمن المدربين تدريباً عالياً، وإجراء التحريات الشخصية، وإصدار الإجازات، ومراقبة الجودة.

#### فإن الجمعية العمومية:

١- **تحث** المجلس على أن يستمر في إعطاء أعلى أولوية لاعتماد تدابير فعالة لمنع أفعال التدخل غير المشروع بما يتناسب مع التهديد الحالي لأمن الطيران المدني الدولي وعلى أن يواظب على تحديث أحكام الملحق السابع عشر باتفاقية شيكاغو.

٢- **تطلب** إلى المجلس أن ينجز دراسات عن طرق كشف المتفجرات أو المواد المتفجرة، بالإضافة إلى صلاحيات اللجنة الفنية الدولية المعنية بالمتفجرات بالصورة المبينة في اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها، وأن يجري على وجه الخصوص دراسات عن تمييز المتفجرات المثيرة للقلق غير المتفجرات البلاستيكية، وذلك بغرض إنشاء نظام قانوني شامل وملاتم حسب الاقتضاء.

٣- **تحث** جميع الدول على أساس فردي وبالتعاون مع الدول الأخرى على اتخاذ كافة التدابير الممكنة للوقاية من أفعال التدخل غير المشروع، ولا سيما التدابير التي تقتضيها أو توصي بها أحكام الملحق السابع عشر باتفاقية الطيران المدني الدولي، بالإضافة إلى التدابير التي يوصي بها المجلس.

٤- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تعزز جهودها الرامية إلى تنفيذ القواعد والتوصيات والإجراءات الدولية الراهنة المتعلقة بأمن الطيران، وأن ترصد هذا التنفيذ، وأن تتخذ كل الخطوات الضرورية لمنع وقوع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي، وأن تراعي المواد الإرشادية الواردة في دليل الأمن الصادر عن الايكاو والمتاحة في موقع الايكاو مقيد الدخول على الانترنت.

٥- **تشجع** الدول المتعاقدة على النهوض بأمن الطيران باعتباره عنصراً رئيسياً في الأولويات الوطنية والاجتماعية والاقتصادية وفي التخطيط والعمليات.

٦- **تناشد** الدول المتعاقدة، مع احترام سيادتها، أن تقلل من تقلل من حدوث اضطراب في السفر الجوي بسبب الخلط أو التفسير غير المتسق للقواعد القياسية، وذلك من خلال إقامة التعاون وتنسيق التدابير المتخذة لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية والإرشادات على نحو يتسم بالاتساق والكفاءة والفعالية، ومن خلال تقديم المعلومات جيدة التوقيت والمتاحة بسهولة لجمهور المسافرين.

٧- **تحث** الدول المتعاقدة التي لم تبدأ بالفعل في إصدار جوازات سفر مقروءة آليا دون غيرها أن تبدأ ذلك وفقاً للمواصفات المذكورة في الجزء الأول من الوثيقة Doc 9303 في موعد أقصاه ٢٠١٠/٤/١.

- ٨- **تطلب** الى المجلس أن يكلف الأمين العام بما يلي:
- (أ) أن يتأكد من أن أحكام الملحق السابع عشر والملحق التاسع: التسهيلات متوافقة ومكاملة لبعضها البعض بشرط عدم الإخلال بفعالية التدابير الأمنية.
- (ب) أن يضمّن جداول أعمال اجتماعات الايكاو المسائل التي تتعلق بأمن الطيران في الحالات الملائمة.
- (ج) أن يعقد ندوات إقليمية عن أمن الطيران بناء على طلب الدول المعنية.
- (د) أن يطور ويحدّث برنامج الايكاو للتدريب على أمن الطيران، والبرامج التدريبية لأمن.
- (هـ) أن يشرف على شبكة مراكز التدريب على أمن الطيران ويطوّرها ليضمن المحافظة على مستويات التدريب وتحقيق مستويات التعاون السليمة.
- (و) أن يواصل تحليل التهديدات المحتملة ضد الطيران المدني والإجراءات الوقائية الملائمة التي تشمل، ضمن جملة أمور، دخول الموظفين الى المنشآت المؤمنة، والتهديدات ضد المناطق غير المؤمنة، وأسلحة الدفاع الجوي التي يحملها الأفراد (المانبادز)، والكشف الفعال على الركاب والأمتعة والبضائع، وسلسلة الإمداد الأمني، ومقدمي الخدمات.
- ٩- **تطلب** من المجلس أن يكلف الأمين العام بتحديث وتعديل دليل الأمن على فترات ملائمة وإعداد مواد إرشادية جديدة، بما في ذلك مواد إرشادية تفصيلية بشأن السوائل والايروسول والهلاميات، حسب الاقتضاء، لمساعدة الدول المتعاقدة على معالجة التهديدات الجديدة ضد الطيران المدني وعلى تنفيذ المواصفات والإجراءات المتعلقة بأمن الطيران المدني.
- ١٠- **تطلب** إلى المجلس أن يكلف فريق خبراء أمن الطيران باستعراض صلاحياته وإجراءاته الإدارية في تاريخ مبكر بهدف إزالة القيود التي تحد من قدرة الفريق على النظر في النطاق الكامل لقضايا أمن الطيران.

### المرفق (د)

#### إجراءات الدول المعنية بأحد أفعال التدخل غير المشروع

##### (أ) أفعال التدخل غير المشروع

- لما كانت** أفعال التدخل غير المشروع تعرض للخطر الشديد سلامة وانتظام وكفاءة الطيران المدني الدولي.
- ولما كانت** سلامة رحلات الطائرات التي تتعرض لأي فعل استيلاء غير مشروع قد تتعرض للمزيد من الخطر في حالة رفض تزويدها بخدمات المساعدات الملاحية وخدمات الحركة الجوية وإقفال المدارج وممرات السير وإغلاق المطارات.
- ولما كانت** سلامة الركاب والطاقم على متن الطائرات الواقعة تحت فعل الاستيلاء غير المشروع قد تتعرض لخطر أكبر إذا سمح لتلك الطائرات بالإقلاع بينما هي تحت الاستيلاء.
- فإن الجمعية العمومية:**

- ١- **تعرب** عن قلقها تجاه التحديات التي يتعرض لها أمن الطيران المدني من جراء التهديدات الجديدة والناشئة وأساليب العمل المتغيرة المستخدمة في ارتكاب أفعال التدخل غير المشروع.

- ٢- **تذكّر** في هذا الخصوص بالأحكام ذات الصلة في اتفاقية شيكاغو واتفاقية طوكيو واتفاقية لاهاي واتفاقية مونتريال وبروتوكول عام ١٩٨٨ المكمل لاتفاقية مونتريال.
- ٣- **توصي** بأن تراعي الدول الاعتبارات المذكورة أعلاه عندما تضع السياسات وخطط الطوارئ للتصدي لأفعال التدخل غير المشروع.
- ٤- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تقدم المساعدة إلى أي طائرة خاضعة للاستيلاء غير المشروع، بما في ذلك تقديم المساعدات الملاحية وخدمات الحركة الجوية والسماح للطائرة بالهبوط.
- ٥- **تحث** الدول المتعاقدة على التأكد من أن أي طائرة هبطت في إقليمها وهي خاضعة للاستيلاء غير المشروع ستنزل محتجزة على الأرض، ما لم يصبح رحيلها ضرورة يملها الواجب الأعلى وهو حماية أرواح البشر.
- ٦- **تسلّم** بأهمية المشاورات بين الدولة التي هبطت فيها الطائرة خاضعة للاستيلاء غير المشروع ودولة مشغل تلك الطائرة، فضلا عن قيام الدولة التي هبطت فيها الطائرة بتبليغ الخبر إلى دولة المقصد المفترض أو المعلن.
- ٧- **تحث** الدول المتعاقدة على التعاون بغرض تنظيم رد مشترك على أي فعل تدخل غير مشروع، وكذلك الاستعانة عند الضرورة بخبرات وقدرات دولة مشغل الطائرة التي تعرضت للتدخل غير المشروع، ودولة إنتاج الطائرة ودولة تسجيل الطائرة، مع اتخاذ التدابير في أراضيها لتحرير ركاب تلك الطائرة وطاقمها.
- ٨- **تدين** فشل أي دولة متعاقدة في الوفاء بالتزاماتها التي تقضي بأن تعيد بدون تأخير الطائرة المحتجزة بصفة غير قانونية، أو أن ترحل أي شخص متهم بارتكاب أحد أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني، أو أن تعرض القضية بدون تأخير على السلطات المختصة.
- ٩- **تناشد** الدول المتعاقدة أن تواصل تقديم المساعدة في عمليات التحقيق في تلك الأفعال وفي القبض على المسؤولين عنها ومحاكمتهم.

#### (ب) الإبلاغ عن أفعال التدخل غير المشروع

لما كانت التقارير الرسمية التي تقدمها الدول المعنية بأفعال التدخل غير المشروع ينبغي أن توفر معلومات موثوقة عن هذه الأفعال وتشكل أساسا لتقييمها وتحليلها.

#### فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تلاحظ** بقلق أن دولا كثيرة لا تقدم في كثير من الأحيان تقارير رسمية الى المجلس عن هذه الأفعال.
- ٢ **تحث** الدول على الوفاء بالتزاماتها المنصوص عليها في المادة (١١) من اتفاقية لاهاي والمادة (١٣) من اتفاقية مونتريال، بالإضافة إلى أحكام الملحق السابع عشر، بأن ترسل الى المجلس بأسرع ما يمكن عقب حدوث وقائع التدخل غير المشروع جميع المعلومات ذات الصلة المقررة في المادتين المذكورتين وفي القواعد والتوصيات الدولية، من أجل تمكين الأمانة العامة من حفظ معلومات دقيقة وكاملة وتحليل الاتجاهات والتهديدات الناشئة ضد الطيران المدني.
- ٣- **تطلب** من المجلس أن يكلف الأمين العام بأن يطلب من الدول المعنية، في خلال مدة معقولة من تاريخ حدوث كل واقعة محددة من وقائع التدخل غير المشروع، أن ترسل الى المجلس وفقا لقانونها الوطني جميع المعلومات عن الواقعة، وبصفة خاصة المعلومات المتعلقة بتسليم الأشخاص أو الإجراءات القانونية الأخرى.
- ٤- **تطلب** من المجلس أن يكلف الأمين العام بالتنسيق مع فريق خبراء أمن الطيران برصد وتجميع التقارير عن أفعال التدخل غير المشروع والتأكد منها وتحليلها، وإعلام الدول بالاتجاهات والتهديدات المحتملة والناشئة وإعداد إرشادات ملائمة لردع التهديدات الجديدة والناشئة.

## المرفق (هـ)

### برنامج الايكافو العالمي لتدقيق أمن الطيران

لما كان برنامج الايكافو العالمي لتدقيق أمن الطيران قد نجح في الوفاء بالتكليف الوارد في المرفق (هـ) من قرار الجمعية العمومية ٣٥-٩.

ولما كان الهدف الرئيسي للمنظمة هو تأمين سلامة وأمن الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم.

ولما كان النهوض بتنفيذ قواعد أمن الطيران الدولي يسهم في تحقيق هذا الهدف.

وإذ تذكر بأن الدول المتعاقدة هي التي تضطلع بالمسؤولية النهائية عن ضمان سلامة وأمن الطيران المدني.

وإذ تذكر أن الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية قد طلبت من الأمين العام أن يواصل تنفيذ البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران الذي يشمل عمليات تدقيق منتظمة والزامية ومنهجية ومنسقة لأمن الطيران في جميع الدول المتعاقدة.

وإذ تضع في اعتبارها أن البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران قد أثبت فاعليته في تحديد المخاوف الأمنية في مجال الطيران وفي تقديم توصيات لتبديدها وأن البرنامج قد حقق زيادة مطردة في مستوى تنفيذ قواعد الأمن الصادرة عن الايكافو.

وإذ تضع في اعتبارها توجيهات مجلس الايكافو الصادرة في أثناء دورته ١٧٦ بشأن المبادئ التوجيهية لتنفيذ عمليات تدقيق أمن الطيران في المستقبل في أعقاب الدورة الأولى لتدقيق أمن الطيران في نهاية سنة ٢٠٠٧.

وإذ تسلّم بأن تنفيذ الدول لخطط الإجراءات التصحيحية لمعالجة الثغرات التي كشفتها عمليات التدقيق تنفيذا فعالا يعد عنصرا أساسيا وحرجا من عملية التدقيق ولتحقيق الهدف العام وهو تعزيز أمن الطيران العالمي.

وإذ تسلّم بأن استمرار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران أساسي لتوفير الثقة المتبادلة في مستوى أمن الطيران بين الدول المتعاقدة والتشجيع على التنفيذ الملائم لقواعد الأمن.

وإذ تسلّم بأهمية استراتيجية منسقة للعمل مع الدول التي تبين لديها ثغرات هامة في الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية التي وضعتها الايكافو وإذ تحيط علما بإنشاء مجلس رفيع المستوى تابع للأمانة العامة لاستعراض نتائج التدقيق لمساعدة المجلس في الاضطلاع بمسؤولياته.

### فإن الجمعية العمومية:

١- تلاحظ بارتياح أن برنامج الايكافو العالمي لتدقيق أمن الطيران قد أثبت فاعليته في تحديد المخاوف الأمنية في مجال الطيران وتقديم توصيات لحلها.

٢- تعرب عن تقديرها للدول المتعاقدة على تعاونها في عملية التدقيق وتوفير خبراء الأمن الذين ينبغي ترخيصهم كمدققي البرنامج العالمي لأمن الطيران ليعملوا كخبراء لفترات قصيرة الأجل للقيام بعمليات التدقيق.

٣- تطلب الى المجلس ضمان استمرار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، بعد دورة التدقيق الأولى في نهاية سنة ٢٠٠٧ مسترشدا في ذلك بمبدأ العالمية ومدركا لتفاوت حاجة الدول الى التدقيق، ومع التركيز على قدرة الدول على توفير المراقبة الوطنية الملائمة لأنشطة أمن الطيران لديها من خلال التنفيذ الفعال للعناصر الحرجة لنظام مراقبة الأمن وتوسيع نطاق عمليات التدقيق في المستقبل بحيث تشمل الأحكام المتعلقة بالأمن في الملحق التاسع: التسهيلات.

٤- تطلب من المجلس ضمان مواصلة التحقق من تنفيذ خطط الإجراءات التصحيحية التي تقوم بها الدول وذلك من خلال مهام المتابعة وغيرها من الوسائل.

- ٥- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على تقديم الدعم الكامل للايكاو عن طريق قبول بعثات التدقيق في المواعيد التي تحددها المنظمة، بالتنسيق مع الدول المعنية، وتسهيل عمل فرق التدقيق، واعداد وتقديم خطة عمل تصحيحية ملائمة الى الايكاو لسد الثغرات المكتشفة من خلال التدقيق.
- ٦- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على أن تتبادل على النحو الملائم ووفقا للسيادة التي تتمتع بها نتائج عمليات التدقيق التي تجريها الايكاو والاجراءات التصحيحية التي تتخذها الدولة التي خضعت للتدقيق في حالة طلبها من قبل أي دولة أخرى.
- ٧- **تكلف** المجلس بإجراء دراسة لتوفير مستوى محدود من الشفافية في نتائج تدقيق أمن الطيران الذي تقوم به الايكاو بما يوازن بين حاجة الدول الى الوعي بالمخاوف الأمنية التي لم يتم تبديدها والحاجة الى إبقاء معلومات الأمن الحساسة بعيدة عن متناول الجمهور.
- ٨- **تطلب** الى المجلس أن يقدم الى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية تقريرا عن التنفيذ العام للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران.

## المرفق (و)

### مساعدة الدول على تنفيذ التدابير الفنية لحماية الطيران المدني الدولي

**لما كان** تنفيذ التدابير الفنية لمنع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي يتطلب موارد مالية وتدريباً للأفراد. **ولما كانت** بعض البلدان، وخصوصاً البلدان النامية، تواجه صعوبات في تنفيذ التدابير الوقائية تنفيذاً تاماً رغم المساعدة المقدمة لها لأن مواردها المالية والفنية والمادية غير كافية.

### فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تكلف** المجلس بأن يطلب إلى الأمين العام تسهيل وتنسيق المساعدة والدعم الفنيين للدول التي تحتاج إلى تحسين مراقبة الأمن وأمن المطارات كما يرد في تقارير البرنامج العالمي لأمن الطيران.
- ٢- **تدعو** البلدان المتقدمة إلى تقديم المساعدة إلى البلدان غير القادرة على تنفيذ البرامج أو التدابير الفنية الموصى بها لحماية الطائرات على الأرض، ولاسيما من أجل إنهاء إجراءات الركاب وأمتعتهم اليدوية وأمتعتهم المسجلة والبضائع والبريد الممتاز وطرود البريد العاجل.
- ٣- **تدعو** الدول المتعاقدة إلى أن تتظر في طلب المساعدة من فرع دعم التنفيذ والتنمية والمنظمات الدولية الأخرى مثل برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، وبرنامج التعاون الفني، لتلبية احتياجاتها إلى المساعدة الفنية الناشئة عن الحاجة لحماية الطيران المدني الدولي.
- ٤- **تدعو** الدول المتعاقدة إلى الاستفادة من المساعدات قصيرة الأجل التي يقدمها برنامج دعم التنفيذ والتنمية ومشاريع المساعدات طويلة الأجل التي يقدمها برنامج التعاون الفني لسد الثغرات المكتشفة من خلال عمليات التدقيق.
- ٥- **تحث** جميع الدول التي لديها الموارد الكافية على زيادة المساعدات المالية والفنية والمادية التي تقدمها إلى البلدان التي هي بحاجة إلى هذه المساعدة لتحسين أمن الطيران، وذلك من خلال الجهود الثنائية ومتعددة الأطراف المنسقة بالكامل من خلال برنامج دعم التنفيذ والتنمية في الايكاو.
- ٦- **تحث** الدول المتعاقدة على استخدام مراكز الايكاو للتدريب على أمن الطيران لغرض التدريب الأمني.



٧- **تحث** المجتمع الدولي على النظر في زيادة المساعدات التي يقدمها إلى الدول، وفي العمل على تعزيز التعاون فيما بينها، حتى تستفيد من أهداف وأغراض اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها، ولاسيما من خلال اللجنة الفنية الدولية المعنية بالمتفجرات.

### المرفق (ز)

#### إجراءات المجلس إزاء التعاون المتعدد الأطراف والتعاون الثنائي في مختلف مناطق العالم

لما كان التعاون الثنائي بين الدول يكمل ويعزز حقوق والتزامات الدول المنصوص عليها في الموانئ القانونية الدولية بشأن أمن الطيران وفي القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن المجلس بشأن أمن الطيران.

ولما كانت اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية تشكل الأساس القانوني الرئيسي للنقل الدولي التجاري للركاب والأمتعة والبضائع والبريد عن طريق الجو.

ولما كانت أحكام أمن الطيران ينبغي أن تشكل جزءاً لا يتجزأ من اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية.

#### فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تدرك** أن النجاح في إزالة الأخطار التي تهدد الطيران المدني لن يتسنى إلا من خلال تضافر جهود جميع المعنيين ومن خلال إقامة علاقات عمل وثيقة بين الهيئات الوطنية ومنظمي أمن الطيران في جميع الدول المتعاقدة.
- ٢- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على إدراج بند يتعلق بأمن الطيران في اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية، مع مراعاة البند النموذجي الذي اعتمده المجلس في ١٩٨٦/٦/٢٥، وعلى أن تأخذ في الحسبان نص الاتفاق النموذجي الذي اعتمده المجلس في ١٩٨٩/٦/٣٠.
- ٣- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على أن تشترك في شبكة ضباط الاتصال لشؤون أمن الطيران التي أنشأتها الايكاو — إن لم تكن قد اشتركت فيها — والتي أنشئت للإبلاغ عن الأخطار المحدقة بعمليات النقل الجوي المدني بهدف توفير شبكة دولية لاتصالات أمن الطيران في داخل كل دولة.
- ٤- **تحث** المجلس على النهوض، من خلال المكاتب الإقليمية، بالمبادرات التي تسهل إنشاء منابر تكنولوجية لتبادل معلومات أمن الطيران بين الدول المتعاقدة.
- ٥- **توصي** المجلس بأن يواصل ما يلي:
  - (أ) جمع نتائج الخبرة التي اكتسبتها الدول من التعاون فيما بينها على منع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي.
  - (ب) تحليل الظروف والاتجاهات المتباينة في منع التهديدات التي يتعرض لها الطيران المدني الدولي في مختلف مناطق العالم.
  - (ج) إعداد توصيات لتعزيز التدابير الرامية إلى منع أفعال التدخل غير المشروع هذه.
- ٦- **تطلب** من المجلس العمل على وجهي الاستعجال والسرعة اللازمين لمعالجة التهديدات الجديدة والناشئة ضد الطيران المدني والتخفيف من حدة أي اضطراب في السفر الجوي نتيجة للخلط أو التنفيذ أو التفسير غير المتسق للإجراءات الضرورية، وذلك بتسهيل الاستجابة المشتركة والمتسقة من الدول، والتشجيع على قيام الدول بإعلام جمهور المسافرين بشكل واضح بتلك الأمور.

## المرفق (ح)

### التعاون الدولي والإقليمي في مجال أمن الطيران

#### إن الجمعية العمومية:

- إنه تقر بأن التهديد الموجه إلى الطيران المدني يتطلب ردا عالميا فعالا من الدول والمنظمات الدولية والإقليمية المعنية.
- ١- تدعو منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، والوكالة الدولية للطاقة الذرية، ومنظمة الشرطة الجنائية الدولية (الانتربول)، ومنظمة الأمن والتعاون في أوروبا، ومكتب الأمم المتحدة لمراقبة المخدرات ومنع الجريمة، والاتحاد البريدي العالمي، والاتحاد الدولي للنقل الجوي، والمجلس الدولي للمطارات، والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية، وغير ذلك من الجهات المعنية إلى مواصلة التعاون مع الايكاو إلى أقصى درجة ممكنة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع.
  - ٢- تطلب إلى المجلس أن يأخذ في الحسبان مبادرة مجموعة البلدان الثمانية (G8) الخاصة بالسفر الدولي الآمن والميسر، وأن يواصل تعاونه مع تلك المجموعة ومجموعات الدول الأخرى المعنية مثل مبادرة التجارة الأمنية في منطقة رابطة التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ (STAR) فيما تقوم به من عمل يتصل بإعداد التدابير المضادة للتهديد الذي تمثله الصواريخ الجوية المحمولة (المانباز) وتشجع على تنفيذ جميع الدول المتعاقدة لتلك التدابير.
  - ٣- تطلب إلى المجلس أن يواصل تعاونه مع "لجنة الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب" في إطار الجهد العالمي لمكافحة الإرهاب.

القرار ٣٦-١٨: المساهمات المالية في خطة عمل أمن الطيران

#### إن الجمعية العمومية،

- إنه تعتبر تطوير الطيران المدني الدولي يساعد بشكل كبير على إقامة وصون أو اصر الصداقة والتفاهم بين الأمم وشعوب العالم، ولما كانت إساءة استخدامه تشكل تهديدا على الأمن العام.
- ولما كان خطر الأعمال الإرهابية والاستيلاء غير المشروع على الطائرات وأفعال التدخل غير المشروع الأخرى ضد الطيران المدني، بما في ذلك الأعمال التي تستهدف تدمير الطائرات، والأعمال التي تستخدم الطائرات كأسلحة تدمير، ينطوي على تأثير خطير يناوئ السلامة الجوية وكفاءة وانتظام الطيران المدني الدولي، ويعرض للخطر أرواح الأشخاص على متن الطائرات وعلى الأرض، ويقوض بالتالي ثقة شعوب العالم في سلامة الطيران المدني الدولي.
- وإن تشير إلى القرار ٣٥-١٠.

وإن تعرب عن تأييدها لخطة عمل أمن الطيران التي اعتمدها المجلس، للقيام على نحو عاجل بالتصدي للتهديدات الجديدة والناشئة ضد الطيران المدني، لا سيما إنشاء برنامج الايكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران الذي يتعلق ضمن جملة أمور بترتيبات أمن المطارات وبرامج أمن الطيران المدني، واستعراض مدى كفاية اتفاقيات أمن الطيران الراهنة، واستعراض برنامج الايكاو لأمن الطيران، بما في ذلك مراجعة الملحق السابع عشر وغيره من ملاحق اتفاقية شيكاغو.

واقترعا منها بأن أمن الطيران سيظل برنامجا حرجا وذا أولوية بالنسبة للايكاو، وبالحاجة إلى وضع برامج عمل وتنفيذها في الفترة الثلاثية المقبلة لمعالجة المسائل المحددة في قرار الجمعية العمومية ٣٥-١٠.

وإذ تلاحظ أن الأمين العام قد أدرج ما يقارب ٥٠ في المائة من خطة عمل أمن الطيران في الميزانية العادية، وأن الأموال اللازمة لتنفيذ برنامج عمل أمن الطيران لا يمكن أن تدرج بالكامل في الميزانية العادية للفترة الثلاثية ٢٠٠٨-٢٠١٠ نظرا للقيود المالية والتمويلية.

- ١- تعرب عن تقديرها للدول المتعاقدة التي تبرعت بموارد بشرية ومالية يتوقع أن تبلغ قيمتها ما لا يقل عن ٤,٦ مليون دولار أمريكي بحلول نهاية سنة ٢٠٠٨ من أجل تنفيذ خطة عمل أمن الطيران على مدى الفترة الثلاثية ٢٠٠٨-٢٠١٠.
- ٢- تحث جميع الدول المتعاقدة على تقديم التبرعات في أقرب وقت ممكن، ويحبذ أن تكون هذه التبرعات جزءا من اشتراكاتها المقررة لسنة ٢٠٠٨، لتمويل تنفيذ خطة عمل أمن الطيران. ويقترح أن تكون هذه التبرعات على أساس جدول الأنصبة المقررة الذي اعتمده الجمعية العمومية للميزانية العادية لسنة ٢٠٠٨.
- ٣- تحث جميع الدول المتعاقدة على أن تعلن سلفا عن تبرعاتها وأن تقدم إسهاماتها في أوائل سنة ٢٠٠٨ على نحو يكفل التخطيط والتنفيذ الملائمين لخطة عمل أمن الطيران.
- ٤- تحث المجلس على أن يدعم استدامة خطة عمل أمن الطيران على الأجل الطويل بمواصلة إدراج الاحتياجات التمويلية تدريجيا في الميزانية العادية، وتطلب بناء على ذلك أن يقدم الأمين العام اقتراحات محددة من أجل دمجها الكامل في الميزانية البرنامجية للفترة ٢٠١١-٢٠١٣.
- ٥- تعلن أن هذا القرار يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٥-١٠.

**القرار ٢٧-٩: أفعال التدخل غير المشروع التي تهدف الى تدمير الطائرات المدنية أثناء طيرانها**

إن تضع في اعتبارها أفعال التدخل غير المشروع التي ارتكبت مؤخرا ضد الطيران المدني الدولي وتسببت في مقتل الكثير من الأبرياء وفي تدمير طائرات مدنية، وإذ تعرب عن تعاطفها العميق مع أسر جميع الأشخاص الذين لقوا حتفهم نتيجة لتلك الأفعال الإجرامية.

وإذ 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.

واعتراها بأنها بأن جميع أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني الدولي تشكل جرما خطيرا في انتهاك القانون الدولي.

وإذ تذكر بقراريها ١٧-١ و ٢٧-٧.

وإذ تلاحظ القرار رقم ٦٣٥ الصادر عن مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة.

**فإن الجمعية العمومية :**

- ١- تدین بشدة كل الأفعال الإجرامية 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 أي تدابير أمنية اضافية ملائمة عندما يتطلب ذلك حدوث زيادة في مستوى التهديد.

- ٣- **ترجو** من الدول الأعضاء، التي في مقدورها أن تفعل ذلك، أن تزيد من المساعدة الفنية والمالية والمادية للدول التي تحتاج إليها من أجل كفالة تنفيذ هذه الأحكام على الصعيد العالمي.
- ٤- **ترجو على وجه الاستعجال** من الدول الأعضاء أن تسرع في اجراء الدراسات والبحوث المتعلقة بمعدات الأمن وبالكشف عن المتفجرات، من أجل تطبيقها على نطاق واسع في أسرع وقت ممكن عمليا، وأن تشارك بنشاط في اعداد نظام دولي لوضع علامات على المتفجرات بغرض تسهيل الكشف عنها.
- ٥- **تكلف** المجلس باتخاذ التدابير الضرورية لاستئناف نشاطه ونشاط هيئاته الفرعية في أقرب وقت ممكن بعد هذه الدورة للجمعية العمومية، بغية القيام بانجاز مجمل البرنامج الذي اعتمده المجلس في قراره الصادر بتاريخ ١٦ فبراير ١٩٨٩ في أقصر وقت ممكن، وأن يقوم بأى اجراء آخر يراه ضروريا.

### شؤون أخرى متعلقة بالتدخل غير المشروع

القرار ٣٦-١٩: الأخطار التي تهدد الطيران المدني من جراء الصواريخ الجوية المحمولة (أسلحة المانبادز)

#### إن الجمعية العمومية

- إن تعبر** عن قلقها الشديد إزاء الأفعال الإرهابية التي تهدد الطيران المدني في جميع أنحاء العالم، وخاصة الأخطار المتمثلة في الصواريخ الجوية المحمولة (أسلحة المانبادز)، والصواريخ الأخرى أرض-جو والأسلحة الخفيفة والقذائف الصاروخية.
- وإن تشير** الى قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم ٦٦/٦١ بشأن "الاتجار غير المشروع بالأسلحة الصغيرة والأسلحة الخفيفة من جميع جوانبه" والقرار ٧٧/٦٠ بشأن منع النقل غير المشروع لصواريخ الدفاع الجوي التي يحملها الأفراد والحصول عليها واستخدامها دون إذن، والقرار ٧١/٦١ بشأن تقديم المساعدة الى الدول من أجل كبح الاتجار غير المشروع بالأسلحة الصغيرة والأسلحة الخفيفة وجمعها والقرار ٢٨٨/٦٠ بشأن استراتيجية الأمم المتحدة العالمية لمكافحة الإرهاب.
- وإن تحيط علما** "بالصك الدولي الذي يمكن الدول من التعرف على الأسلحة الصغيرة والأسلحة الخفيفة غير المشروعة وتعقبها في الوقت المناسب وبطريقة يعول عليها"، المرفق بقرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم (٨٨/٦٠) واتفاق فاسنار بشأن مراقبة تصدير الأسلحة التقليدية والسلع والتكنولوجيات مزدوجة الاستخدام وعناصر فرض الضوابط على تصدير الصواريخ الجوية المحمولة يدويا والاتفاقية الأمريكية المشتركة لمكافحة التصنيع والاتجار غير المشروع في الأسلحة النارية والذخيرة والمتفجرات والمواد الأخرى ذات الصلة.
- وإن تلاحظ** بارتياح الجهود المستمرة التي تبذلها المنظمات الدولية والإقليمية الأخرى لإعداد رد أكثر شمولا واتساقا لمواجهة الأخطار التي تهدد الطيران المدني من جراء أسلحة المانبادز.
- وإن تقر** بأن الأخطار الخاصة التي تمثلها أسلحة المانبادز تتطلب من الدول نهجا شاملا وسياسات مسؤولة.

- ١- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على اتخاذ التدابير اللازمة لتطبيق ضوابط صارمة وفعالة على استيراد أسلحة المانبادز وتصديرها ونقلها أو إعادة نقلها وإدارة المخزونات منها وعلى التدريب عليها والتكنولوجيات ذات الصلة بها بالإضافة الى الحد من نقل قدرات إنتاج أسلحة المانبادز.
- ٢- **تدعو** جميع الدول المتعاقدة الى التعاون على المستويات الدولية والإقليمية وشبه الإقليمية بغية تعزيز وتنسيق الجهود الدولية الرامية الى تنفيذ تدابير مكافحة التي يتم اختيارها بعناية حسب فاعليتها وتكلفتها، والتصدي للأخطار التي تمثلها أسلحة المانبادز.

- ٣- تدعو جميع الدول المتعاقدة الى أن تبادر بأسرع ما يمكن الى اتخاذ التدابير اللازمة لتدمير أسلحة المانبادز غير المصرح بها والموجودة في أراضيها.
- ٤- تحث جميع الدول المتعاقدة على تنفيذ "الصك الدولي لتمكين الدول من التعرف على الأسلحة الصغيرة والأسلحة الخفيفة غير المشروعة وتعقبها في الوقت المناسب وبطريقة يعول عليها" كما هو مذكور في قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة ٦١/٦٦ بشأن "الاتجار غير المشروع بالأسلحة الصغيرة والأسلحة الخفيفة من جميع جوانبه".
- ٥- تحث جميع الدول المتعاقدة على تطبيق المبادئ المحددة في الوثيقة الصادرة بعنوان عناصر فرض ضوابط اتفاق فاسنار على تصدير أسلحة المانبادز.
- ٦- تكلف المجلس بأن يطلب من الأمين العام أن يقوم بعملية رصد مستمرة للخطر الذي تمثله أسلحة المانبادز على الطيران المدني والاستمرار في إعداد الأساليب المناسبة لمكافحة هذا الخطر وأن يطلب بصورة دورية من الدول المتعاقدة إبلاغ المنظمة بشأن حالة تنفيذ هذا القرار والإجراءات المتخذة للاستجابة الى أحكامه.
- ٧- تعلن أن هذا القرار يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٥-١١.

**القرار ٣٥-٢: تطبيق المادة الرابعة من اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها**

**ان الجمعية العمومية:**

أذ تقر بأهمية اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها في منع الأفعال غير المشروعة ضد الطيران المدني. واذ 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.

واذ تضع في اعتبارها الرغبة في الإبقاء على طريقة موحدة لنظام كشف المتفجرات، لا سيما بعد تعديل الملحق الفني.

واذ تأخذ علماً بتوصية اللجنة القانونية التي وافق عليها المجلس بضرورة تطبيق المادة الرابعة من هذه الاتفاقية، مع ادخال التعديلات اللازمة، بما يساير التطورات، على المتفجرات البلاستيكية التي أصبحت غير مميزة بسبب تعديل الملحق الفني.

تحث الدول المتعاقدة لدى الايكاو الأطراف في هذه الاتفاقية على تطبيق المادة الرابعة من هذه الاتفاقية في علاقاتها المتبادلة، وذلك على النحو التالي:

- ١- أن المتفجرات التي استوفت في وقت التصنيع المواصفات الواردة في الجزء الثاني من الملحق الفني، ولكنها لم تعد مستوفية للمواصفات الواردة في هذا الجزء الثاني نتيجة للتعديل الوارد أعلاه على الملحق الفني، ألا وهو زيادة أدنى نسبة تركيز لمادة DMNB الكاشفة من ٠,١ في المائة الى ١ في المائة بالكتلة، يجب أن تخضع لأحكام الفقرتين ٢ و ٣ من المادة الرابعة اعتباراً من وقت سريان مفعول هذا التعديل.
- ٢- بناء على ذلك عندما يسري هذا التعديل على الجزء الثاني من الملحق الفني، يجب على كل دولة طرف لم تعترض صراحة على هذا التعديل أن تتخذ التدابير اللازمة لتضمن ما يلي:

(أ) أن جميع المخزونات من المتفجرات المذكورة في الفقرة السابقة والموجودة في اقليمها قد تم اتلافها أو استهلاكها لأغراض لا تتنافى مع أهداف هذه الاتفاقية، أو قد تم تمييزها أو ابطال مفعولها بصفة مستديمة في غضون ثلاث سنوات من تاريخ سريان مفعول هذا التعديل، ما لم تكن هذه المتفجرات في حوزة السلطات التي تؤدي مهام عسكرية أو شرطية.

(ب) أن جميع المخزونات من المتفجرات المذكورة في الفقرة الفرعية (أ)، والموجودة لدى السلطات التي تؤدي مهام عسكرية أو شرطية، والتي لا تشكل جزءاً لا يتجزأ من آلات عسكرية مصرح بها حسب الأصول قد تم اتلافها أو استهلاكها لأغراض لا تتنافى مع أهداف هذه الاتفاقية، أو قد تم تمييزها أو ابطال مفعولها بصفة دائمة في غضون ١٥ سنة من تاريخ سريان مفعول هذا التعديل.

٣- تطبق الفقرة السابقة على أي دولة طرف تسحب اعتراضها على هذا التعديل، ويبدأ هذا التطبيق اعتباراً من التاريخ الذي تعرب فيه عن موافقتها على الالتزام.

٤- تطبق الفقرات المذكورة أعلاه، مع ادخال التعديلات اللازمة، على أي تعديل لاحق يدخل على الملحق الفني ما لم تقم أي دولة متعاقدة باخطار جميع الدول المتعاقدة الأخرى والمجلس بأنها لا توافق على هذا التطبيق. وينبغي أن يتم هذا الاخطار في غضون فترة التسعين يوماً المذكورة في الفقرة ٣ من المادة السابعة من الاتفاقية.

القرار ٢٠-١: قيام طائرات عسكرية اسرائيلية بتحويل مسار طائرة مدنية لبنانية والاستيلاء عليها

القرار ٢٢-٥: تخريب وتدمير طائرة مدنية كويبة أثناء طيرانها في رحلة منتظمة في منطقة الكاريبي، مما نتج عنه فقدان ٧٣ من الركاب وأعضاء الطاقم

القرار ٣٥-١: الأعمال الارهابية وتدمير طائرتين مدنيتين روسيتين نتج عنهما مصرع ٩٠ شخصاً: الركاب وأعضاء الطاقم

## الباب الثامن — الشؤون التنظيمية والموظفون

### الشؤون التنظيمية

القرار ٣١-٢: تحسين انتاجية منظمة الطيران المدني الدولي

القرار ٣١-١: تحسين انتاجية المنظمة (التدابير اللازمة لمواصلة التحسينات في الفترة الثلاثية ١٩٩٩-٢٠٠١ وما بعدها)

القرار ٣٣-٣: تحسين انتاجية المنظمة (في مواجهة التحديات الجديدة)

القرار ٢٢-٧: لائحة وحدة التفتيش المشتركة

### السياسة العامة للموظفين

القرار ١-٥١: السياسة العامة للموظفين

لما كانت الجمعية العمومية قد استعرضت الاجراءات التي اتخذها المجلس المؤقت في وضع وتطوير السياسات والقواعد التنظيمية التي تحكم شروط الخدمة لموظفي المنظمة المؤقتة.

ولما كان من الضروري أن يحدد المجلس شروط الخدمة لموظفي المنظمة الدائمة.

ولما كانت الجمعية العمومية تلاحظ أن المنظمة المؤقتة لم تتمكن من تحقيق القدر المرغوب فيه من دولية التعيينات في الأمانة العامة.

لذلك، فإن الجمعية العمومية:

١- تؤيد من ناحية المبدأ السياسات والقواعد التنظيمية الخاصة بالموظفين التي وضعها المجلس المؤقت وتؤيد استمرار العمل بها الى حين تغييرها بقرار من المجلس.

٢- تصدر تعليماتها بوضع سياسة دائمة وقواعد تنظيمية تحكم الخدمة في المنظمة وذلك استنادا للقواعد التنظيمية المؤقتة، مع اقامة الاعتبار بصفة خاصة للتوصيات الواردة في تقرير اللجنة الخامسة حول هذا الموضوع (Doc 4383, AI-AD/29).

٣- **وتكلف** المجلس بوضع الاجراءات التي يمكن على أساسها قيام الدول المتعاقدة بأعارة الأشخاص المؤهلين تأهيلا خاصا للخدمة في الأمانة العامة، كلما حققت تلك السياسة المصلحة العليا للمنظمة.

**القرار ٣٦-٢٨: وضع حد أقصى لمدد عمل الأمين العام ورئيس المجلس**

**بعد إقامة الاعتبار** لقرار الجمعية العامة ٢٤١/٥١ بعنوان "تعزيز منظومة الأمم المتحدة"، الذي أصدرته الجمعية العامة للأمم المتحدة بالإجماع في سنة ١٩٩٧، وأوصت فيه بتوحيد مدد عمل الرؤساء التنفيذيين لبرامج الأمم المتحدة وصناديقها وهيئاتها الأخرى التابعة للجمعية العامة للأمم المتحدة وللمجلس الاقتصادي والاجتماعي بحيث تكون مدة العمل أربع سنوات وقابلة للتجديد مرة واحدة، وشجعت فيه الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة على النظر في وضع أحكام وحدود قصوى موحدة لمدد عمل رؤسائها التنفيذيين.

**ولما كان** بوسع الجمعية العمومية، عملا بالمادة ٥٨ من اتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو، سنة ١٩٤٤)، أن تضع قواعد تنظم عمل المجلس بشأن تحديد طريقة تعيين الأمين العام وإنهاء تعيينه.

**وإذ تضع في اعتبارها** أن المجلس قد قرر، في ٢ و ٩/٦/٢٠٠٦، أن يعين الأمين العام لمدة عمل محددة من ثلاث إلى أربع سنوات، وأن الأمين العام لا يعين لمدة ثلاثة إذا كان قد عمل لمدتين.

**ولما كانت** المادة ٥١ من اتفاقية شيكاغو لم تحدد عدد مرات إعادة انتخاب رئيس المجلس، وتركت بذلك الباب مفتوحا أمام أي حد أقصى معقول يمكن تطبيقه في الواقع.

**وإدراكا** لأن المستصوب والملائم تحديد الحد الأقصى لمدد عمل الأمين العام ورئيس المجلس، حيث أن تحديد هذا الحد الأقصى سيعطي شاغلي هذين المنصبين مدة زمنية معقولة لبلوغ الأهداف التي وضعها المجلس قبل شغلها المنصبين، ويساعد أيضا على ضمان استفادة الايكاو بصفة دورية من حقن الأفكار الجديدة والخبرة على أعلى المستويات، واستفادتها من مجموعة أكبر من أساليب القيادة والتنوع الثقافي والإقليمي الذي سيأتي به التغيير المنتظم لشاغلي هذين المنصبين الأعلى.

**وإدراكا** لأن من المستصوب، لأسباب مماثلة، تطبيق هذا الحد الأقصى بحيث لا يمكن العمل لأكثر من مدتين في أي من مناصبي رئيس المجلس والأمين العام أو كليهما:

**فإن الجمعية العمومية:**

١- **تحيط علما** بقرار المجلس بوضع حد أقصى لا يتجاوز مدتي عمل لمنصب الأمين العام، مع الإبقاء على المرونة اللازمة لتغيير طول مدة كل منهما لتتراوح بين ثلاث سنوات وأربع سنوات، على أساس أن مدة الأربع سنوات لا تنطبق إلا في الحالات الاستثنائية.

٢- **تطلب من** المجلس أن يبقي قراره هذا ساريا.

٣- **تحث** الدول المتعاقدة على ألا ترشح، **وتطلب** من المجلس ألا يقبل لمنصب رئيس المجلس، أي شخص كان عند حلول تاريخ بدء العمل قد قضى مدتين كاملتين في منصب الرئيس.

٤- **تحث** الدول المتعاقدة ألا ترشح، **وتطلب** من المجلس ألا يقبل لمنصب رئيس المجلس ولا لمنصب الأمين العام، أي شخص يكون عند حلول تاريخ انتهاء مدة العمل قد قضى اجمالا أكثر من مدتين كاملتين في كلا المنصبين مجتمعين.



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 المعينين دوليا ينتمون، بنسبة كبيرة، الى مجموعة من الدول تنتمي الى نفس الأصل التاريخي والسياسي، والتي تستعمل لغة واحدة مشتركة.

فإن الجمعية العمومية تكلف المجلس:

دون مساس بالكفاءة اللازمة، أو بالمسؤولية الصريحة التي تعود الى الأمين العام، بأن يتخذ اجراءات ملائمة لكفالة وجود توزيع متوازن بين مواطني الدول المتعاقدة في موظفي المنظمة.

القرار ١٤-٦: احترام مبدأ التوزيع الجغرافي العادل في وظائف الأمانة العامة

للايكاو وفي مكاتبها الإقليمية

لما كانت المادة ٥٨ من اتفاقية شيكاغو تقضي بأن يقوم المجلس، مع مراعاة أية قواعد تضعها الجمعية العمومية، بتحديد طريقة تعيين موظفي المنظمة.

ولما كان المجلس يدرس حاليا الهيكل التنظيمي للمنظمة وسياسة التوظيف وشروط الخدمة فيها.

ولما كان العبء الرئيسي في توجيه عمل الأمانة للايكاو 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.

#### فإن الجمعية العمومية تقرر:

- ١- أن يعطى وزن لمبدأ التوزيع الجغرافي العادل مع كل العوامل الأخرى ذات الصلة عند تعيين موظفين جدد أو تجديد عقود الموظفين الحاليين.
- ٢- باستثناء فئتي الخدمات العامة وخدمات اللغات، أن يتبع المجلس سياسة للتوظيف من شأنها أن تعطي نسبة أكبر للعقود قصيرة الأجل التي لا تزيد على ثلاث سنوات عند أول تعيين مع امكانية تمديد الخدمة من وقت لآخر لفترات أخرى لا تتعدى ثلاث سنوات في كل حالة من حالات التمديد هذه.
- ٣- في الحالات التي يكون من المرغوب توظيف شخص من الخدمة الحكومية لدولة متعاقدة، على الأمين العام أن يتخذ كل الخطوات العملية للحصول على موافقة تلك الدولة وتعاونها، وإذا كان ذلك ملائماً للحصول على رأيها بشأن مدى ملاءمة الشخص للمنصب المعني.

#### 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 حالياً في التعيينات والترقيات وأن يقرر مبادئ وسياسات وطرائق تحكم التعيين وانهاء التعيين والترقية ومد الخدمة وتجديد العقود ومدة العقود بالنسبة للمناصب الرئيسية في الأمانة.

- (د) أن يتخذ تدابير جديدة لتطبيق السياسات والطرأق والاجراءات التي توضع وفقا للفقرات (أ) و (ب) و (ج) أعلاه تطبيقا فعالا في التوقيت المناسب.
- (هـ) أن يقدم الى الجمعية العمومية في دورة ١٩٨٦ تقريرا عن التدابير المتخذة لتنفيذ هذا القرار على أساس تقرير مرحلي سنوي يقدمه الأمين العام الى المجلس.
- ٢- وتدعو الدول المتعاقدة الى تشجيع المرشحين المؤهلين الى تقديم طلبات لشغل الوظائف الشاغرة في الفئة التخصصية.

**القرار ٣٦-٢٧: المساواة بين الجنسين**

**إن الجمعية العمومية:**

إن تذكر بمختلف إعلانات واتفاقيات الأمم المتحدة التي تطالب الدول بالقضاء على التمييز ضد المرأة وتدعو، ضمن جملة أمور، الى تقدم المرأة في جميع المجالات وتطالب الدول على وجه الخصوص بأن تكفل مشاركة المرأة في صياغة السياسات الحكومية وتنفيذها وشغل المناصب العامة وأداء جميع الوظائف العامة على جميع المستويات الحكومية.

إن تذكر بأن الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية قد قامت بما يلي ضمن جملة أمور:

- (أ) أحاطت علما بأن المجلس سيواصل رصد الخطوات المتخذة لتنفيذ الأهداف وخطة العمل المرتبطة بتوظيف النساء ووضع المرأة في الايكاو.
- (ب) أحاطت علما بأن الأمين العام للأمم المتحدة قد حث المنظمات والوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة، مثل الايكاو، على وضع البرامج من أجل الوصول الى النسبة المثالية وقدرها ٥٠ في المائة لتمثيل الإناث في منظومة الأمم المتحدة.
- (ج) كلفت الأمين العام بإعداد برنامج عمل ايجابي على غرار البرنامج الخاص بالتمثيل الجغرافي العادل.
- (د) كلفت المجلس بأن يعدل القاعدة ٤-١ من قانون الخدمة في الايكاو ليبين برنامج العمل الايجابي الذي تدعو الحاجة اليه بإلحاح حسبما طلب أمين عام الأمم المتحدة.
- (هـ) كلفت الأمين العام بأن يدرس بعناية ويضع السياسات المواتية للأسر في سياق الأمانة العامة للايكاو.

وإن تحيط علما بالإجراءات التي اتخذها الأمين العام بالفعل وفقا لهذه التوجيهات، وخصوصا تعديل القاعدة ٤-١ من قانون الخدمة ليبين أنه ينبغي أيضا تأمين "التمثيل المتساوي للجنسين" عند النظر في تعيين الموظفين وترقيتهم، وأنه قد تم تعيين نساء في هيئات استشارية.

وإن تحيط علما بتعيين امرأة في منصب مدير إقليمي لأول مرة في سنة ٢٠٠٦.

وإن تحيط علما بتعيين ثلاث نساء في مناصب بدرجة مدير في المقر في سنة ٢٠٠٧، مما أدى إلى زيادة مستوى تمثيل النساء على مستوى المناصب بدرجة مدير من صفر٪ إلى ٦٠٪.

وإن تحيط علما بأن عدد النساء اللاتي تم تعيينهن في مناصب فنية قد ارتفع من ٢ إلى ٦ بين ٢٠٠٤/١٢/٣١ و ٢٠٠٦/١٢/٣١، بما يمثل زيادة من ٢٢٪ إلى ٣٥٪ في مجموع التعيينات المنفذة.

وإذ تحيط علما بأنه في سنة ٢٠٠٦ أنشأ الأمين العام هيئة استشارية بشأن المساواة والإنصاف بين الجنسين، وأنه في يناير ٢٠٠٧ قدمت هذه الهيئة الاستشارية إطار السياسة المتعلقة بالمساواة بين الجنسين وتعميم هذه السياسة، والتي شملت عددا من التوصيات الموجهة إلى الأمين العام.

وإذ تحيط علما بأنه قد تم الاتصال بجميع الدول المتعاقدة طلبا لتعاونها في تحديد النساء المؤهلات، وتشجيعهن على التقدم بطلبات لشغل الوظائف في أمانة الايكاو.

بناء عليه:

(١) تقرر ما يلي:

(أ) أن يواصل المجلس رصد ودعم الخطوات المتخذة بالعلاقة الى تحسين المساواة بين الجنسين في الايكاو ويُشجع أيضا على أن يدعم اقتراحات الأمين العام المقدمة عملا بتوصيات الهيئة الاستشارية المعنية بالمساواة والإنصاف بين الجنسين.

(ب) أن تواصل الايكاو بذل كل الجهود من أجل تحقيق المساواة والإنصاف بين الجنسين مع الامتثال الكامل لمبدأ التمثيل الجغرافي العادل، مع مراعاة أن الأمين العام لمنظمة الأمم المتحدة قد حث المنظمات الدولية والوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة، مثل الايكاو، على وضع برامج من أجل تحقيق هدف التوازن التام بين الجنسين على جميع المستويات.

(ج) أن يواصل المجلس والأمين العام جهودهما لإحراز التقدم في الأعمال بشأن برنامج العمل الايجابي الذي يجب أن تعاد تسميته ليصبح "برنامج المساواة بين الجنسين" مع مراعاة التطورات المستمرة في الأمم المتحدة وخاصة فيما يتعلق بتعميم المساواة بين الجنسين.

(د) الاستمرار في تطوير السياسات المواتية للأسر الجاري وضعها وذلك ضمن سياق الأمانة العامة للايكاو.

(٢) تؤكد من جديد التزامها القوي بالمساواة بين الجنسين والإنصاف بين الجنسين، تمشيا مع أهداف وغايات كل من الأمم المتحدة والجمعية العمومية للايكاو ومجلس الايكاو، وتطلب إلى المجلس أن يرفع تقريرا إلى الدورة القادمة للجمعية العمومية عن التطورات في هذا الخصوص.

(٣) تشجع الدول على تعيين نساء كممثلات لها في الجمعية العمومية والمجلس والاجتماعات أو الهيئات الأخرى في المنظمة.

القرار ٣٦-١٣، المرفق (ر): موظفو الأمانة العامة الفنيون في المقر الرئيسي  
وفي المكاتب الإقليمية

القرار ١-٥١، الفقرة ٣: الاعارة

## التعيينات والترقيات

القرار ٨-١: التعيينات والترقيات في الايكاو

لما كانت المادة ٥٨ من اتفاقية الطيران المدني الدولي تقضي بأن يقوم المجلس، مع مراعاة أية قواعد تضعها الجمعية العمومية للايكاو ومع مراعاة أحكام الاتفاقية، بتحديد طريقة التعيين وإنهاء الخدمة، والتدريب والمراتب والعلاوات، وشروط الخدمة للأمين العام وموظفي الايكاو الآخرين، وأنه يجوز له استخدام أو الاستعانة بمواطني أية دولة متعاقدة.

ولما كانت هذه الجمعية العمومية ترى أنه من المرغوب فيه تعريف طريقة تعيين وترقية موظفي الايكاو بشكل أكثر تحديداً.

ولما كانت الاجراءات التي اعتمدها المجلس المؤقت للبيكاو تحظى بقبول الجمعية العمومية، تلك الاجراءات التي تقضي بإنشاء مجالس للتعيينات والترقيات لاستعراض مؤهلات المرشحين وتقديم المشورة بشأن التعيينات والترقيات.

لذلك، فإن الجمعية العمومية تقرر:

(أ) أن يجري الأمين العام تعيينات وترقيات موظفي هيئة العاملين بالمنظمة، باستثناء منصب الأمين العام نفسه، وذلك بعد النظر في مشورة مجالس التعيينات والترقيات، التي يقوم المجلس بإنشائها لهذا الغرض وتتألف من أعضاء الأمانة العامة الذين يحددهم المجلس، وتعمل وفقاً للقواعد والجراءات التي يضعها المجلس.

(ب) أن التعيينات والترقيات في المناصب العليا التي يحددها المجلس تخضع لموافقة رئيس المجلس.

## مسائل متنوعة

القرار ٩-٣: صندوق ادخار العاملين وخطة المعاشات

ان الجمعية العمومية الثالثة:

٥- تقرر تفويض المجلس سلطة الأعضاء في لجنة المعاشات لموظفي الايكاو، وذلك بالنيابة عن الجمعية العمومية، عملاً بالمادة ٢١ من القواعد التنظيمية لصندوق المعاشات التقاعدية لموظفي الأمم المتحدة، وتحديد عدد أعضاء تلك اللجنة.

القرار ١-١٤، الفقرة ٥: برنامج التعريف بالايكاو

## الباب التاسع — اللغات والخدمات الادارية

### اللغات

القرار 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.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تعيد التأكيد على قراراتها السابقة بشأن تعزيز لغات عمل المنظمة.
- ٢- تقرر أن المساواة بين جميع لغات عمل المنظمة ونوعية الخدمة التي تقدم بهذه اللغات يشكلان الهدف المستمر للمنظمة.
- ٣- تقرر أن العمل بأي لغة جديدة ينبغي ألا يؤثر في نوعية الخدمة التي تقدم بلغات العمل الأخرى في المنظمة.
- ٤- تقرر 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.

وان 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 الملاحه الجوية**

**ان الجمعية العمومية:**

**لما كانت** قد طلبت من المجلس، في دورتها الحادية والعشرين أن يدرس الجوانب المالية لخدمات اللغات في الايكاو، ولا سيما ادخال لغات عمل اضافية في المنظمة.

**ولما كان** المجلس قد بحث هذه المسألة في دوراته ٨٣ و ٨٤ و ٩٠، وأنه قد قدم في ورقة العمل رقم ١٧ دراسة وافية جدا لاستعمال اللغات في الايكاو وفي الأمم المتحدة ووكالاتها المتخصصة، وللاثار الوظيفية والمالية لتعدد اللغات.

**وبما أن** المجلس وفقا للمادة ٢٣ من النظام الأساسي للجنة الملاحه الجوية يختص بتحديد اللغات التي " تجرى بها مناقشات اللجنة وتعد بها وثائقها".

**ولما كانت** الترجمة الفورية بلغات المنظمة الأربع تقدم لمناقشات لجنة الملاحه الجوية، بينما تعد وثائق اللجنة وتوزع بلغة واحدة فقط من اللغات الأربع وهي الانجليزية.

**وبما أن** المادتين ٦٤ و ٦٥ من النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية للايكاو تقضيان باعداد وتوزيع الوثائق التحضيرية للجمعية العمومية فضلا عن توصياتها وقراراتها ومقرراتها باللغات الانجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية وبأن "الكلمات الملقاة بأي من اللغات الأربع يجب أن تترجم شفويا الى اللغات الثلاث الأخرى"، وأن نفس الشيء ينطبق على المجلس وفقا للمادتين ٥٦ و ٥٧ من نظامه الداخلي، وأن المجلس قد قرر كذلك، 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 لجانه ولجانه الفرعية، وأن هذه المادة يشار اليها 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 الملاحه الجوية هو الاستثناء الوحيد في أسرة الأمم المتحدة.

**ولما كان** ذلك الأسلوب ينطوي على ضرر ليس لأعضاء اللجنة فحسب بل أيضا للادارات الوطنية التي تهتم بأعمالها، وأن تعديل هذا الوضع سيمكن الدول من الاشتراك بشكل أكثر فاعلية في الأنشطة الأساسية للايكاو.

**ولما كان** من الضروري والعملي 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 الملاحه الجوية بلغات عمل المنظمة الأربع.
- ٢- **تكلف** المجلس، وفقا لمسؤولياته بموجب المادة ٢٣ من النظام الداخلي للجنة الملاحه الجوية، أن يرصد التطبيق التدريجي لهذا القرار، مع بذل كل الجهود للحفاظ على كفاءة عمل اللجنة وزيادة هذه الكفاءة اذا أمكن ذلك.

القرار ١٦-١٦: النص الفرنسي والنص الاسباني للاتفاقية

القرار ٢٢-٢: تعديل بشأن النص الروسي المعتمد للاتفاقية

المقرر ٢١: الاستعمال المحدود للغة العربية

(انظر الوثيقة Doc 9113, A21-EX، الصفحة ٥٢، الفقرة 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:**

ان تذكر بالقرارات المتخذة في دوراتها الحادية والعشرين والرابعة والعشرين والسادسة والعشرين والسابعة والعشرين بخصوص اعتماد اللغة العربية والتوسع في استخدامها في المنظمة.

وان تلاحظ أن عددا من الدول العربية قدم تبرعات لتعزيز استخدام اللغة العربية في المنظمة.

وان تلاحظ رغبة الدول الناطقة باللغة العربية والدول المهتمة بها في توسيع استخدام هذه اللغة ليشمل جميع نشاطات المنظمة بما فيها المجلس.

- ١- **تطلب** من المجلس والأمين العام اتخاذ الاجراءات اللازمة لتعزيز الاستخدام المطرد للغة العربية في خدمات الترجمة الفورية والتحريرية ابتداء من ١ يناير ١٩٩٣، بما فيه المجلس.



- ٢- **تطلب** من المجلس المتابعة الحثيئة لتلك الاجراءات بهدف تحقيق استخدام اللغة العربية في المنظمة أسوة باللغات الأخرى في المنظمة على أن يتم تحقيق هذا الهدف بنهاية عام ١٩٩٨.
- ٣- **تطلب** الى المجلس أن يرفع تقريراً عن مدى التقدم المحرز في تنفيذ هذا القرار الى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية.

**المقرر ٢٢: ادخال اللغة الصينية في الايكاو**

(انظر الوثيقة Doc 9210, A22-EX، الصفحة ٥١، الفقرتان ١:١٧ و ٢:١٧)

**القرار ٣١-١٦: تعزيز استخدام اللغة الصينية في المنظمة**

**ان الجمعية العمومية:**

- أن تشير الى ما قرره في دورتها الثانية والعشرين، والى ما قرره المجلس في دورته ١٤٠، بشأن اعتماد اللغة الصينية والتوسع في استخدامها في المنظمة.
- وأن تلاحظ أن استخدام اللغة الصينية لم يتجاوز أعمال الترجمة الفورية في دورات الجمعية العمومية والمجلس.
- وأن تحيط علماً بأن جمهورية الصين الشعبية قد قدمت تبرعات لتعزيز استخدام اللغة الصينية في المنظمة.
- وأن تحيط علماً بأهمية التوسع في استخدام اللغة الصينية لتشمل جميع نشاطات المنظمة.
- ١- **تطلب** الى المجلس والأمين العام اتخاذ التدابير اللازمة في أقرب وقت ممكن لتكثيف استخدام اللغة الصينية في خدمات الترجمة الفورية والتحريرية بطريقة اطرادية.
- ٢- **تطلب** الى المجلس متابعة هذه التدابير عن كثب بهدف تحقيق استخدام اللغة الصينية في المنظمة على قدم المساواة مع اللغات الأخرى في المنظمة بحلول نهاية عام ٢٠٠١ في حدود موارد المنظمة.
- ٣- **تطلب** الى الأمين العام أن يعد النص الصيني الرسمي لاتفاقية شيكاغو لاعتماده في مؤتمر دولي يجتمع ابان انعقاد الدورة المقبلة للجمعية العمومية.
- ٤- **تطلب** الى المجلس أن يقدم تقريراً مرحلياً عن تنفيذ هذا القرار الى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية.

**القرار ٣٢-٢: تعديل اتفاقية الطيران المدني الدولي فيما يتعلق بالنص الصيني الرسمي للاتفاقية**

**القرار ٣٢-٣: التصديق على البروتوكول بتعديل البند الختامي لاتفاقية الطيران المدني الدولي**

## الخدمات الادارية

القرار ٣١-١: الشعار الرسمي والختم الرسمي للإيكاو

القرار ٣٦-١٣، المرفق (د): تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية

القرار ٣٦-١٣، المرفق (هـ): الأدلة الفنية والكتب الدورية الصادرة عن المنظمة

القرار ١-٥٤: مطبوعات الإيكاو

لما كان من الضروري لتحقيق أهداف المنظمة أن نتاح للدول المتعاقدة في شكل مطبوعات مناسبة نتائج أعمال المنظمة ومعلومات عن أنشطتها.

ولما كانت الجمعية العمومية تهتم، فيما يتعلق بهذه المطبوعات، بخفض التأخير في الانتاج والتوزيع وتفاذي ازدواج المحتويات، وخفض النفقات الى الحد الأدنى.

لذلك، فإن الجمعية العمومية تقرر:

١- أن تكون سياسة المنظمة اصدار نشرة شهرية، ومحاضر المناقشات والقواعد القياسية، ومراجع فنية ومعاجم متعددة اللغات وغيرها من المطبوعات التي يقرر المجلس، بناء على توصيات لجنة المطبوعات، أنها ضرورية لتحقيق أهداف المنظمة، وذلك في حدود الاعتمادات المالية للسنة المالية.

٢- أن يضع المجلس القواعد التنظيمية التي تحكم كل مراحل اعداد وتوزيع المطبوعات، ويجب أن تحدد هذه القواعد العلاقات بين لجان المجلس الدائمة وسلطة المطبوعات المركزية في الأمانة العامة التي تتولى المسؤولية الكاملة عن تنسيق برنامج المطبوعات من كافة جوانبه.

٣- أن يقدم الأمين العام الى المجلس توصيات ليسترشدها في وضع هذه القواعد التنظيمية، مع الإشارة بوجه خاص الى شكل المطبوعات وأسلوب الطباعة وحجم المطبوعات وطريقة انتاجها، مع اقامة الاعتبار الواجب لاحتياجات المنتفعين بها، والوفورات الكبيرة التي يمكن تحقيقها من خلال استعمال أسلوب "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 الإيكاو، وتحقيق التجانس في سياسة التسعير، وتعيين وكلاء في جميع أنحاء العالم لبيع مطبوعات الإيكاو.

**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 وادارة الاجتماعات.

وحيث أنه توجد قواعد واتفاقات في الايكاو بشأن لغات العمل.

وحيث أن من الأهمية القصوى الاعتراف بأن لغات العمل المتفق عليها هي، من حيث النشر والتوزيع، متساوية في الأهمية في جميع مجالات المنظمة وأوجه نشاطها.

وحيث أن الجمعية العمومية قد اتخذت بالفعل قرارات أخرى تنص على استخدام اللغات في لجنة الملاحظة الجوية، اعترافا صريحا منها بمبدأ المساواة.

وحيث أنه يجب أن تتوفر لجميع الدول المتعاقدة فرص عادلة ومتكافئة للاطلاع على الوثائق التي تنتجها المنظمة في مختلف لغات العمل المتفق عليها.

**فإن الجمعية العمومية:**

١- **تعتمد** التوزيع المتزامن بجميع لغات عمل الايكاو كمبدأ يطبق على مطبوعات ووثائق المنظمة وفقا للشروط التي تقرها الجمعية العمومية والمجلس.

٢- **تطلب** الى المجلس:

(أ) أن يطبق، بالتعاون الوثيق مع الأمين العام، المبدأ أنف الذكر الخاص بالتوزيع المتزامن في اللغات المتفق عليها، وأن يراقب عن كثب الامتثال لهذا المبدأ.

(ب) أن يبلغ الدورات القادمة للجمعية العمومية بما يتم احرازه من تقدم فيما يتعلق بالتطبيق الفعال والكامل للمبدأ أنف الذكر.

٣- **تدعو** الدول المتعاقدة الى التعاون مع المنظمة في تحقيق أهداف هذا القرار.

**القرار ١١-١٦: الكفاءة في الاعداد للاجتماعات وفي تصريف أعمالها**

**القرار ١٦-١٣: انعقاد الدورات العادية للجمعية العمومية ومكان انعقادها**

القرار ٣-٥: ارسال الوثائق الخاصة باجتماعات الايكاو

ان الجمعية العمومية الثالثة تقرر:

٢- أن يبقى المجلس الى الحد الممكن عمليا على أسلوبه الجاري الذي يتمثل في ارسال الوثائق\* الرئيسية المساندة لجدول أعمال الاجتماعات قبل افتتاح الاجتماع بتسعين يوما على الأقل.

القرار ٣٦-١٣، المرفق (ب): اجتماعات الملاحة الجوية العالمية

القرار ٣٦-١٣، المرفق (ك): اجتماعات الملاحة 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

### النظم المالية

القرار ٣٦-٣٥: تعديل النظام المالي

حيث أن المجلس قد وافق على إنشاء الصندوق الفرعي لإدارة الإيرادات لإضفاء المزيد من الزخم وكفالة استدامة الأنشطة المدرة للدخل، وفي الوقت نفسه لزيادة الشفافية والمساءلة في مجال العمليات؛

وحيث أن المجلس قد وافق على مبدأ الميزنة على أساس النتائج من أجل المواءمة بشكل أفضل بين الاحتياجات المالية للمنظمة والنتائج المخططة؛

وحيث أن المجلس قد وافق على اعتماد المعايير المحاسبية الدولية التي اعتمدها الأمم المتحدة ومجلس الرؤساء التنفيذيين المعني بالتنسيق في الأمم المتحدة وتطبيقها في ٢٠١٠/١/١ أو قبل ذلك من أجل تحسين نوعية التقارير المالية في منظومة الأمم المتحدة وزيادة قابليتها للمقارنة وتعزيز مصداقيتها؛

وحيث أن المجلس قد وافق على تعديلات أخرى على النظام المالي للمزيد من التوضيح وتبسيط الضوء بقدر أكبر على الإجراءات والممارسات الجاري تطبيقها والإجراءات والممارسات التي ستطبق في المستقبل عندما ينفذ النظام المالي الجديد؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن التعديلات الواردة أدناه المدخلة على القاعدتين الماليتين ٢-٥ و ٢-٦ قد تم إقرارها وستصبح نافذة اعتباراً من ٢٠٠٨/١/١.

٢- تؤكد النظام المالي الذي أقره المجلس وسيصبح نافذاً اعتباراً من ٢٠٠٨/١/١ بصيغته الواردة في المرفق بورقة العمل A36-WP/45, AD/11.

٣- تحيط علماً بأن هذا القرار يحل، اعتباراً من ٢٠٠٨/١/١، محل جميع القرارات السابقة بشأن النظام المالي (١٢-٣٥ و ١٤-٥٤ و ١٤-٥٥ و ١٨-٢٧ و ٢١-٣٥ و ٢٤-٢٩ و ٣٢-٢٩ و ٣٣-٢٩ و ٣٥-٢٥).

٤- وتوافق على التغييرات التالية في ورقة العمل A36-WP/45, AD/11:

القاعدة المالية ٢-٥

ج) حتى المبلغ الذي يمثل الزيادة في الإيرادات المتفرقة الفعلية في أي سنة مالية أو أكثر لم تعرض بعد على الجمعية العمومية عن مبلغ الإيرادات الذي أخذته في الاعتبار الجمعية العمومية عند اقرار اعتمادات تلك السنة الواحدة أو الأكثر، وذلك بصرف النظر عن أحكام الفقرتين أ) وب) أعلاه، لتمويل الإنفاق على مشاريع مرتبطة بكفاءة تنفيذ خطة أعمال المنظمة.

## القاعدة المالية ٦-٢

يُحدد الفائض النقدي على أنه الفرق بين الفائض المتراكم المقيد في البيانات المالية تحت بند "الصندوق العام" وبين الاشتراكات واجبة التحصيل من الدول المتعاقدة. ويجوز استخدام الفائض النقدي للوفاء بالمصروفات وتمويل حالات العجز في الصندوق المتجدد المنشأ بموجب القاعدة المالية ٧-٨، بشرط موافقة المجلس إلا أنه يتم التصرف في الفائض النقدي المتبقي في نهاية السنة السابقة لسنة انعقاد الجمعية العمومية على النحو الذي تقررته الجمعية العمومية

## أنصبة الاشتراكات

القرار ٣٦-٣١: قسمة نفقات الايكاو فيما بين الدول المتعاقدة (المبادئ التي يجب أن تطبق عند تحديد جداول أنصبة الاشتراكات)

ان الجمعية العمومية تقرر:

- ١- أن تحدد جداول أنصبة الاشتراكات لقسمة نفقات المنظمة على أساس المبادئ المذكورة أدناه:
  - (أ) فيما يلي بيان المبادئ العامة التي تحدد قسمة النفقات بين الدول المتعاقدة:
    - (١) قدرة الدول المتعاقدة على الدفع، مقيمة بالدخل القومي مع الأخذ في الاعتبار نصيب الفرد من الدخل القومي.
    - (٢) شأن الدول المتعاقدة وأهميتها في الطيران المدني.
    - (٣) استعمال نظام من النسب المئوية لتحديد حصة كل دولة من نفقات المنظمة من رقم كلي قدره ١٠٠ في المائة.
    - (٤) تحديد حد أدنى وحد أقصى للاشتراك.
  - (ب) فيما يتعلق بالمبادئ الواردة في الفقرة (أ) أعلاه:
    - (١) يحدد نظام النسبة المئوية اشتراكات الدول حتى رقمين عشريين.
    - (٢) يكون الحد الأدنى لاشتراك أية دولة متعاقدة ٠,٠٦ في المائة عن كل سنة مالية كاملة.
    - (٣) الحد الأقصى لاشتراك أية دولة متعاقدة في أي سنة لا يفوق، من حيث المبدأ، نسبة ٢٥ في المائة من إجمالي الاشتراكات.
  - (ج) يؤخذ ما يلي في الحساب عند تطبيق المبادئ الواردة في الفقرة (أ) أعلاه:
    - (١) في احتساب جدول الأنصبة، يكون لشرط القدرة على الدفع وزن بنسبة ٧٥ في المائة، ويكون للشأن والأهمية في الطيران المدني وزن بنسبة ٢٥ في المائة، ويتم الحصول منهما على رقمي المعاملين لكل دولة في صورة نسب مئوية من الكل.
    - (٢) عند احتساب قدرة الدول المتعاقدة على الدفع يجب النظر فحسب الى الدخل القومي الكلي ونصيب الفرد من الدخل القومي وحدهما وإخضاعهما للتقييم الكمي وإدخالهما في جدول الأنصبة المحسوب.

- ٣) يجرى تعديل للدخل القومي لكل دولة استنادا الى الترتيبات السارية في هذا الصدد في الأمم المتحدة في الوقت الذي يقوم فيه الأمين العام بإعداد جداول أنصبة اشتراكات المنظمة.
- ٤) يقاس الشأن والأهمية في الطيران المدني بالحمولة المتاحة بالأطنان الكيلومترية على خطوط النقل الجوي المنتظمة للدولة.
- ٥) تعطى الحمولة المتاحة بالأطنان الكيلومترية وزنا بنسبة ٧٥ في المائة للخطوط الجوية الدولية و ٢٥ في المائة للخطوط الجوية الداخلية.
- د) يوزع الفرق بين الحد الأقصى للاشتراك المحسوب وفقا للمبادئ المذكورة والحد الأقصى الثابت للاشتراك على الدول المتعاقدة المتبقية وفقا لنفس المبادئ.
- هـ) الزيادة في اشتراك دولة ما عن اشتراكها في السنة السابقة، والمعبر عنها بنسبة مئوية من الاشتراكات الكلية، يجب ألا تتعدى نسبة ٢٠ في المائة من اشتراك السنة السابقة لعام ٢٠٠٨ ولن يتم المزيد من تطبيق مبدأ الحدود للسنوات التالية.
- ٢- ألا تخضع جداول أنصبة الاشتراكات المعتمدة للتعديل بغية إدخال اشتراكات الدول الأعضاء الجدد التي 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 بإعداد مشروع جداول أنصبة الاشتراكات لكل فترة من فترات السنوات الثلاث المتتالية، وذلك على أساس المبادئ المذكورة في الفقرة ١ أعلاه.
- ٤- إن هذا القرار يوحد المبادئ القائمة فيما يتعلق بأنصبة الاشتراكات في المنظمة، ويحل، اعتبارا من أول يناير ٢٠٠٨، محل القرارات ٢١-٣٣ و ٢٣-٢٤.

**القرار ٢٦-٢٣: السبل والوسائل الرامية الى التغلب على التأخيرات في تسديد الاشتراكات**

**ان الجمعية العمومية ان تلاحظ:**

- ١- ان المجلس قدم الى الجمعية العمومية، وفقا للقرار ٢٤-٢٨، الفقرة ٥، تقريرا عن السبل والوسائل الرامية الى التغلب على التأخيرات في تسديد الاشتراكات، ونظرت الجمعية العمومية فيه.
- ٢- أنه بينما يترتب على المتأخرات طويلة الأجل مصاعب مالية للمنظمة، فإن ما يثير القلق بوجه خاص هو التأخير في دفع اشتراكات السنة الجارية الذي ينشأ عنه عجوزات في النقد السائل ويهدد قدرة المنظمة على الوفاء بالتزاماتها الجارية.
- ٣- أنه في اعداد الميزانية، يجب أن يقتصر ادراج الفوائد على ايرادات الفوائد التي ينتظر أن تتحقق من استثمار الأموال غير المستخدمة من صندوق رأس المال العامل. وينبغي عدم ادراج أي دخل من الفوائد الأخرى التي يعتمد تحقيقها على توقيت سداد الاشتراكات من جانب الدول المتعاقدة، ذلك لأن توقيت دفع الاشتراكات يخرج عن نطاق سيطرة المنظمة.

**تقرر:**

- ١- أن تكثف السياسة الجارية التي تتمثل في السعي المباشر لدى الدول لكي تقوم بدفع اشتراكات السنة الجارية في مواعيدها، وابلغها بالآثار الخطيرة التي يجرها التأخير في دفع الاشتراكات على أعمال المنظمة.

٢- أن تنفذ خطة للحوافز اعتباراً من أول يناير ١٩٨٧ للتشجيع على دفع الاشتراكات في مواعيدها، وهي خطة تقضي بأن الفائض الذي يتحقق في كل سنة من السنوات المالية الثلاث التي تسبق سنة الجمعية العمومية، بحد أقصى مساو للفوائد التي تجنيها المنظمة من الاستثمارات في كل سنة من هذه السنوات، سوف يوزع على الدول المتعاقدة وفقاً لجدول محسوبة فيه عوامل الترجيح على أساس تواريخ ومبالغ الاشتراكات المدفوعة عن السنة الجارية، كما توزع عليها حصتها من الفوائض غير الموزعة المتراكمة من ميزانيات السنوات السابقة.

٣- أن يوزع بين الدول المتعاقدة، بعد اعتماد الجمعية العمومية للحسابات المراجعة، مبلغ تشجيعي مساو لقيمة الفائدة المجنية خلال السنوات الثلاث، وفقاً لنقاط الحوافز المجمعّة على مدى فترة السنوات الثلاث. وإذا قل مبلغ الفائض المتاح للتوزيع عن قيمة الفوائد المجنية فعلاً فلا يوزع غير المبلغ المتاح للتوزيع. ويوزع النصيب المستحق من الحوافز المحتسب بهذه الصورة على الدول المتعاقدة بالإضافة إلى الفوائض الأخرى في الميزانية، وهي الفوائض التي توزع وفقاً للمادة ٦-٢ (أ) من النظام المالي.

القرار ٣٦-٣٤: صندوق رأس المال العامل

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 عملاً بالمادة (٦١) من الفصل الثاني عشر من اتفاقية شيكاغو يجب أن تحدد وفقاً 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 إلى الجمعية العمومية القادمة.

2007	2006	2005	
%	%	%	
0.06	0.06	0.06	أفغانستان
0.06	0.06	0.06	البيانيا
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	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



2007	2006	2005	
%	%	%	
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	بيلاروس
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	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
2.48	2.49	2.46	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
0.30	0.30	0.30	شيلي
2.02	1.84	1.67	الصين
0.23	0.23	0.23	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

2007	2006	2005	
%	%	%	
0.15	0.15	0.16	الجمهورية التشيكية
0.06	0.06	0.06	جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية
0.06	0.06	0.06	جمهورية الكونغو الديمقراطية
0.55	0.55	0.56	الدنمارك
0.06	0.06	0.06	جيبوتي
0.06	0.06	0.06	الجمهورية الدومينيكية
0.06	0.06	0.06	اكوادور
0.18	0.18	0.19	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
0.06	0.06	0.06	فيجي
0.44	0.45	0.45	فنلندا
5.06	5.08	5.12	فرنسا
0.06	0.06	0.06	غابون
0.06	0.06	0.06	غامبيا
0.06	0.06	0.06	جورجيا
7.05	7.09	7.14	المانيا
0.06	0.06	0.06	غانا
0.43	0.43	0.43	اليونان
0.06	0.06	0.06	غرينادا
0.06	0.06	0.06	غواتيمالا
0.06	0.06	0.06	غينيا
0.06	0.06	0.06	غينيا بيساو
0.06	0.06	0.06	غيانا
0.06	0.06	0.06	هايتي
0.06	0.06	0.06	هندوراس
0.12	0.12	0.12	هنغاريا
0.06	0.06	0.06	ايسلندا
0.45	0.45	0.46	الهند
0.24	0.24	0.24	اندونيسيا
0.15	0.15	0.16	جمهورية ايران الاسلامية
0.06	0.06	0.06	العراق

2007	2006	2005	
%	%	%	
0.35	0.36	0.35	ايرلندا
0.51	0.52	0.52	اسرائيل
3.56	3.57	3.60	ايطاليا
0.06	0.06	0.06	جامايكا
14.39	14.46	14.57	اليابان
0.06	0.06	0.06	الأردن
0.06	0.06	0.06	كازاخستان
0.06	0.06	0.06	كينيا
0.06	0.06	0.06	كيريباتي
0.18	0.18	0.18	الكويت
0.06	0.06	0.06	قيرغيزستان
0.06	0.06	0.06	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
0.06	0.06	0.06	لاتفيا
0.06	0.06	0.06	لبنان
0.06	0.06	0.06	ليسوتو
0.06	0.06	0.06	ليبيريا
0.09	0.09	0.09	الجمهورية العربية الليبية
0.06	0.06	0.06	ليتوانيا
0.34	0.35	0.31	لكسمبورج
0.06	0.06	0.06	مدغشقر
0.06	0.06	0.06	ملاوي
0.50	0.50	0.51	ماليزيا
0.06	0.06	0.06	ملديف
0.06	0.06	0.06	مالي
0.06	0.06	0.06	مالطة
0.06	0.06	0.06	جزر مارشال
0.06	0.06	0.06	موريتانيا
0.06	0.06	0.07	موريشيوس
1.22	1.11	1.01	المكسيك
0.06	0.06	0.06	ولايات ميكرونيزيا الموحدة
0.06	0.06	0.06	موناكو
0.06	0.06	0.06	منغوليا
0.08	0.08	0.08	المغرب
0.06	0.06	0.06	موزمبيق
0.06	0.06	0.06	ميانمار

2007	2006	2005	
%	%	%	
0.06	0.06	0.06	ناميبيا
0.06	0.06	0.06	ناورو
0.06	0.06	0.06	نيبال
1.86	1.87	1.88	هولندا
0.34	0.34	0.34	نيوزيلندا
0.06	0.06	0.06	نيكاراغوا
0.06	0.06	0.06	النيجر
0.06	0.06	0.06	نيجيريا
0.53	0.53	0.53	النرويج
0.09	0.09	0.09	عمان
0.14	0.14	0.14	باكستان
0.06	0.06	0.06	بالاو
0.06	0.06	0.06	بنما
0.06	0.06	0.06	بابوا غينيا الجديدة
0.06	0.06	0.06	باراغواي
0.09	0.09	0.09	بيرو
0.18	0.18	0.18	الفلبين
0.35	0.36	0.36	بولندا
0.42	0.42	0.42	البرتغال
0.13	0.13	0.13	قطر
2.40	2.41	2.43	جمهورية كوريا
0.06	0.06	0.06	جمهورية مولدوفا
0.06	0.06	0.06	رومانيا
0.61	0.61	0.62	الاتحاد الروسي
0.06	0.06	0.06	رواندا
0.06	0.06	0.06	سانت كيتس ونيفيس
0.06	0.06	0.06	سانت لوسيا
0.06	0.06	0.06	سانت فنسنت وجرينادين
0.06	0.06	0.06	ساموا
0.06	0.06	0.06	سان مارينو
0.06	0.06	0.06	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

2007	2006	2005	
%	%	%	
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	طاجكستان
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
0.06	0.06	0.06	أوروغواي
0.06	0.06	0.06	أوزبكستان
0.06	0.06	0.06	فانواتو
0.14	0.14	0.14	فنزويلا
0.06	0.06	0.06	فيتنام

2007	2006	2005	
%	%	%	
0.06	0.06	0.06	اليمن
0.06	0.06	0.06	زامبيا
0.06	0.06	0.06	زمبابوي
100.00	100.00	100.00	

القرار ٣٦-٣٢ : أنصبة الاشتراك في الصندوق العام للسنوات ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠

إن الجمعية العمومية تقرر:

١- أن تحسب المبالغ المتوجبة على الدول المتعاقدة للسنوات ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠ عملا بالمادة ٦١ من الفصل الثاني عشر من اتفاقية شيكاغو وفقا للجداول المحددة أدناه.

٢٠١٠	٢٠٠٩	٢٠٠٨	
%	%	%	
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	أفغانستان
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	ألبانيا
٠,٠٨	٠,٠٨	٠,٠٨	الجزائر
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	أندورا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	أنغولا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	أنتيغوا وبربودا
٠,٣١	٠,٣١	٠,٣٣	الأرجنتين
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	أرمينيا
١,٧١	١,٧١	١,٧٧	أستراليا
٠,٧١	٠,٧١	٠,٧٤	النمسا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	أذربيجان
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	جزر البهاما
٠,٠٩	٠,٠٩	٠,٠٧	البحرين
٠,٠٨	٠,٠٨	٠,٠٨	بنغلادش
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	بربادوس
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	بيلاروس
٠,٨٠	٠,٨٠	٠,٨٣	بلجيكا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	بليز
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	بنن
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	بوتان
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	بوليفيا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	البوسنة والهرسك
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	بوتسوانا

٢٠١٠	٢٠٠٩	٢٠٠٨	
%	%	%	
٠,٨٩	٠,٨٩	٠,٩٢	البرازيل
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	بروني دار السلام
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	بلغاريا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	بوركينافاسو
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	بوروندي
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	كمبوديا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	الكاميرون
٢,٣٩	٢,٣٩	٢,٤٨	كندا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	الرأس الأخضر
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	جمهورية أفريقيا الوسطى
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	تشاد
٠,٢٥	٠,٢٥	٠,٢٦	شيلي
٣,٦٧	٣,٦٧	٢,٤٢	الصين
٠,٢٠	٠,٢٠	٠,٢١	كولومبيا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	جزر القمر
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	كونغو
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	جزر كوك
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	كوستاريكا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	كوت ديفوار
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	كرواتيا
٠,٠٧	٠,٠٧	٠,٠٧	كوبا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	قبرص
٠,٢٢	٠,٢٢	٠,١٨	الجمهورية التشيكية
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	جمهورية الكونغو الديمقراطية
٠,٥٤	٠,٥٤	٠,٥٦	الدنمارك
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	جيبوتي
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	الجمهورية الدومنيكية
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	اكوادور
٠,١٦	٠,١٦	٠,١٧	مصر
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	السلفادور
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	غينيا الاستوائية
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	اريتريا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	استونيا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٧	اثيوبيا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	فيجي
٠,٤٧	٠,٤٧	٠,٤٨	فنلندا

٢٠١٠	٢٠٠٩	٢٠٠٨	
%	%	%	
٥,٠٠	٥,٠٠	٥,١٧	فرنسا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	الغابون
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	غامبيا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	جورجيا
٦,٨٥	٦,٨٥	٧,٠٨	ألمانيا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	غانا
٠,٤٤	٠,٤٤	٠,٤٦	اليونان
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	غرينادا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	غواتيمالا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	غينيا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	غينيا-بيساو
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	غيانا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	هايتي
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	هندوراس
٠,١٩	٠,١٩	٠,١٤	هنغاريا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٧	ايسلندا
٠,٥٥	٠,٥٥	٠,٥٤	الهند
٠,٢٨	٠,٢٨	٠,٢٩	أندونيسيا
٠,١٩	٠,١٩	٠,١٨	جمهورية إيران الاسلامية
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	العراق
٠,٥٠	٠,٥٠	٠,٤٢	ايرلندا
٠,٤٥	٠,٤٥	٠,٤٧	اسرائيل
٣,٥٩	٣,٥٩	٣,٧١	ايطاليا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	جامايكا
١١,٧٥	١١,٧٥	١٢,١٦	اليابان
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	الأردن
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	كازاخستان
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	كينيا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	كيريباتي
٠,١٨	٠,١٨	٠,١٩	الكويت
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	قيرغيزستان
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	لاتفيا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	لبنان
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	ليسوتو



٢٠١٠	٢٠٠٩	٢٠٠٨	
%	%	%	
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	ليبيريا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	الجمهورية العربية الليبية
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	ليتوانيا
٠,٣٦	٠,٣٦	٠,٣٨	لكسمبورغ
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	مدغشقر
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	ملاوي
٠,٥٥	٠,٥٥	٠,٥٧	ماليزيا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	ملايف
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	مالي
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	مالطة
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	جزر المارشال
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	موريتانيا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٧	موريشيوس
١,٦٣	١,٦٣	١,٤٦	المكسيك
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	ولايات ميكرونيزيا الموحدة
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	موناكو
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	منغوليا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	الجيل الأسود
٠,٠٨	٠,٠٨	٠,٠٩	المغرب
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	موزمبيق
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	ميانمار
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	ناميبيا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	ناورو
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	نيبال
١,٩٠	١,٩٠	١,٩٦	هولندا
٠,٣٦	٠,٣٦	٠,٣٧	نيوزيلندا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	نيكاراغوا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	النيجر
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	نيجيريا
٠,٥٥	٠,٥٥	٠,٥٧	النرويج
٠,١١	٠,١١	٠,١١	عمان
٠,١٦	٠,١٦	٠,١٦	باكستان
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	بالاو
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	بنما
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	بابوا غينيا الجديدة

٢٠١٠	٢٠٠٩	٢٠٠٨	
%	%	%	
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	باراغواي
٠,١٠	٠,١٠	٠,١٠	بيرو
٠,١٧	٠,١٧	٠,١٨	الفلبين
٠,٤١	٠,٤١	٠,٤٢	بولندا
٠,٤٥	٠,٤٥	٠,٤٧	البرتغال
٠,٢٤	٠,٢٤	٠,١٦	قطر
٢,٣٧	٢,٣٧	٢,٤٥	جمهورية كوريا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	جمهورية مولدوفا
٠,٠٨	٠,٠٨	٠,٠٧	رومانيا
٠,٧٩	٠,٧٩	٠,٧٣	الاتحاد الروسي
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	رواندا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	سانت كيتس ونيفيس
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	سانت لوسيا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	سانت فنسنت والغرينادين
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	ساموا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	سان مارينو
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	ساو تومي وبرينسيبي
٠,٦٩	٠,٦٩	٠,٧١	المملكة العربية السعودية
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	السنغال
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	صربيا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	سيشيل
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	سيراليون
١,٢٠	١,٢٠	١,٢٤	سنغافورة
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	سلوفاكيا
٠,٠٧	٠,٠٧	٠,٠٧	سلوفينيا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	جزر سليمان
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	الصومال
٠,٤٥	٠,٤٥	٠,٤٦	جنوب أفريقيا
٢,٣٠	٢,٣٠	٢,٣٨	اسبانيا
٠,٠٨	٠,٠٨	٠,٠٨	سري لانكا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	السودان
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	سورينام
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	سوازيلند
٠,٧٥	٠,٧٥	٠,٧٧	السويد
٠,٩٧	٠,٩٧	١,٠٠	سويسرا

٢٠١٠	٢٠٠٩	٢٠٠٨	
%	%	%	
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	الجمهورية العربية السورية
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	طاجيكستان
٠,٥٤	٠,٥٤	٠,٥٦	تايلند
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	جمهورية مقدونيا اليوغسلافية السابقة
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	تيمور - ليشتي
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	توغو
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	تونغا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	ترينيداد وتوباغو
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	تونس
٠,٤٣	٠,٤٣	٠,٤٤	تركيا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	تركمستان
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	أوغندا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	أوكرانيا
٠,٨٨	٠,٨٨	٠,٦٤	الإمارات العربية المتحدة
٥,٧٤	٥,٧٤	٥,٩٤	المملكة المتحدة
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	جمهورية تنزانيا المتحدة
٢٥,٠٠	٢٥,٠٠	٢٥,٠٠	الولايات المتحدة
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	أوروغواي
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	أوزبكستان
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	فانواتو
٠,١٥	٠,١٥	٠,١٦	فنزويلا
٠,٠٩	٠,٠٩	٠,٠٧	فيتنام
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	اليمن
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	زامبيا
٠,٠٦	٠,٠٦	٠,٠٦	زمبابوي
<u>١٠٠,٠٠</u>	<u>١٠٠,٠٠</u>	<u>١٠٠,٠٠</u>	

القرار ٣٦-٣٠: تأكيد إجراء المجلس بشأن تحديد أنصبة الاشتراكات المقرر أن تدفعها الدول التي انضمت إلى اتفاقية شيكاغو في الصندوق العام وتحديد السلفيات التي تقدم إلى صندوق رأس المال العامل

### إن الجمعية العمومية

١- إن تحيط علما بما يلي:

(أ) أن المادتين ٦-٩ و ٧-٥ من النظام المالي تتصان على قيام المجلس - إذا لم تكن الجمعية العمومية في دور الانعقاد - بتحديد أنصبة الاشتراكات وسلفيات لصندوق رأس المال العامل المقررة على أي دولة متعاقدة جديدة، على أن يخضع ذلك للموافقة أو التعديل من جانب الجمعية العمومية في دورتها التالية.

(ب) وأن المجلس قد تصرف على هذا النحو بالنسبة للدولتين اللتين أصبحتا عضوين في منظمة الطيران المدني الدولي بعد الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية، وأصبح معدل اشتراكهما في الميزانية قابلاً للتقرير على النحو المبين أدناه.

٢- تؤكد إجراء المجلس المتخذ لتحديد اشتراكي الدولتين التاليتين ومقدار السلفيتين اللتين تقدمانها إلى صندوق رأس المال العامل اعتباراً من التاريخ المذكور أدناه:

اسم الدولة المتعاقدة الجديدة	تاريخ العضوية بالمنظمة	تاريخ سريان الاشتراك	معدل الاشتراك
تيمور - ليشتي	٢٠٠٥/٩/٣	٢٠٠٥/١٠/١	٠,٠٦ %
الجبل الأسود	٢٠٠٧/٣/١٤	٢٠٠٧/٤/١	٠,٠٦ %

### الميزانيات

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 إلى الجمعية العمومية، وفقاً للمادة ٦١ من اتفاقية شيكاغو، ميزانيات سنوية تقديرية (تقديرات إرشادية لتكاليف الخدمات الإدارية 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 وفقاً للمادتين ٤٩ (هـ) و ٦١ من اتفاقية شيكاغو.

(ب) فيما يتعلق ببرنامج التعاون الفني، فإن الجمعية العمومية:

أد تدرك أن تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني تمول أساساً بإيرادات محصلة من تنفيذ المشاريع المسند تنفيذها إلى المنظمة من مصادر تمويل خارجية مثل الحكومات وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي ومصادر أخرى.

وإن تدرك أنه لا يمكن تحديد برنامج التعاون الفني بدرجة عالية من الدقة إلى أن تبنت حكومات البلدان المانحة والبلدان المستفيدة في المشاريع ذات الصلة.

وإن 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

وإن تدرك أن التعاون الفني وسيلة لا غنى عنها لتعزيز تنمية الطيران المدني وسلامته.

وإن تدرك الظروف التي تواجه برنامج التعاون الفني للمنظمة وضرورة اتخاذ تدابير متواصلة.

وإن 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 كآخر 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.

### (ج) فيما يتعلق بالميزانية العادية، فإن الجمعية العمومية:

إن تدرك أن زيادة الطلب على الموارد نتيجة لاضافة 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.

وإن 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 ٢٠٠٧	سنة ٢٠٠٦	سنة ٢٠٠٥	
١ ٧١٨ ٠٠٠	١ ١١٨ ٠٠٠	١ ٠٩٠ ٠٠٠	١- السياسة العامة والتوجيه
٩ ٥٢١ ٠٠٠	٩ ٣١٤ ٠٠٠	٩ ١٣٨ ٠٠٠	٢- الملاحة الجوية
٥ ٥٦١ ٠٠٠	٥ ٤٦٨ ٠٠٠	٥ ٣٦٣ ٠٠٠	٣- النقل الجوي
١ ٠٦٩ ٠٠٠	١ ١٢٣ ٠٠٠	١ ١٧١ ٠٠٠	٤- الشؤون القانونية
١٦ ٣٩٢ ٠٠٠	١٦ ٤٩٣ ٠٠٠	١٧ ١٢٠ ٠٠٠	٥- البرامج الاقليمية والبرامج الأخرى
٢٦ ٤٠١ ٠٠٠	٢٦ ٠٤٧ ٠٠٠	٢٥ ٦٤٦ ٠٠٠	٦- الدعم الاداري
			٧- المالية، والعلاقات الخارجية والاعلام، وتقييم
٤ ١٠١ ٠٠٠	٤ ٠٨١ ٠٠٠	٣ ٩٨٤ ٠٠٠	البرامج والتدقيق والمراجعة الادارية

٢ ٥٩٩ ٠٠٠	٣ ٠٢٧ ٠٠٠	٢ ٠٠٧ ٠٠٠	٨- البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية
(٨٥١ ٠٠٠)	(٨٥١ ٠٠٠)	(٨٥٠ ٠٠٠)	تخفيض (على ألا يؤثر سلباً على أنشطة السلامة والأمن وحماية البيئة على مستوى المقر والمستوى الاقليمي)
٦٦ ٥١١ ٠٠٠	٦٥ ٨٢٠ ٠٠٠	٦٤ ٦٦٩ ٠٠٠	مجموع الاعتمادات المصرح بها

٢- أن يمول مجموع الاعتمادات المصرح بها لكل سنة على حدة، على النحو التالي وفقاً للنظام المالي:

سنة ٢٠٠٧	سنة ٢٠٠٦	سنة ٢٠٠٥	
٦٠ ٧٨٨ ٠٠٠	٦٠ ٤٠٧ ٠٠٠	٥٨ ٥٠٧ ٠٠٠	أ) باشتراكات تقرر على الدول المتعاقدة وفقاً لقرار جدول أنصبة الاشتراكات
٥ ٧٢٣ ٠٠٠	٥ ٤١٣ ٠٠٠	٥ ١٦٢ ٠٠٠	ب) بالائردادات المتفرقة
		١ ٠٠٠ ٠٠٠	ج) بمبلغ محول من خطة الحوافز لتسوية الاشتراكات التي طال تأخرها
٦٦ ٥١١ ٠٠٠	٦٥ ٨٢٠ ٠٠٠	٦٤ ٦٦٩ ٠٠٠	المجموع

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.

#### القرار ٣٦-٢٩: ميزانيات السنوات ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠

أ) إن الجمعية العمومية تحيط علماً بالنسبة لميزانية السنوات ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠ بما يلي:

١- قدم المجلس إلى الجمعية العمومية، وفقاً للمادة ٦١ من اتفاقية شيكاغو تقديرات الميزانية السنوية [تقديرات إرشادية لتكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني] لكل من السنوات المالية ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠، وأن الجمعية العمومية نظرت فيها.

٢- توافق الجمعية العمومية وفقاً للمادتين ٤٩ (هـ) و ٦١ من اتفاقية شيكاغو على ميزانيات المنظمة.

ب) فيما يتعلق ببرنامج التعاون الفني، فإن الجمعية العمومية:

إن تدرك أن تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني تمول أساساً من الرسوم مقابل تنفيذ المشاريع المسند تنفيذها إلى المنظمة من مصادر تمويل خارجية مثل الحكومات وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي ومصادر أخرى.

وإن تدرك أنه لا يمكن تحديد برنامج التعاون الفني بدرجة عالية من الدقة إلى أن تتخذ حكومات البلدان المانحة والبلدان المستفيدة قراراً بشأن المشاريع ذات الصلة.

وإن تدرك أنه بسبب الوضع المذكور أعلاه، فإن صافي أرقام الميزانية السنوية لتكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية المبينة أدناه بالدولار الكندي للسنوات ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠ لا تمثل سوى تقديرات إرشادية:

سنة ٢٠١٠	سنة ٢٠٠٩	سنة ٢٠٠٨
١٠ ٣٢٨ ٠٠٠	٩ ٨٢٧ ٠٠٠	٩ ٧٢٣ ٠٠٠

وإن تدرك أن التعاون الفني وسيلة مهمة لتعزيز تنمية الطيران المدني وسلامته.

وإن تدرك الظروف التي تواجه برنامج التعاون الفني للمنظمة وضرورة اتخاذ تدابير متواصلة.

وإن تدرك أن أي عجز مالي في الميزانية في نهاية أي سنة مالية ينبغي أن يمول أولاً من الفائض المتراكم في صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية وأن طلب المساندة من ميزانية البرنامج العادي سيكون بمثابة الملجأ الأخير.

تقرر اعتماد التقديرات الإرشادية لميزانية تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية التابعة لبرنامج التعاون الفني بموجب هذا القرار، على أن يكون مفهوماً أن أي تعديلات لاحقة على التقديرات الإرشادية ستتم ضمن إطار التقديرات السنوية لميزانية تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية وذلك وفقاً لأحكام المادة ٩ من النظام المالي، بشرط ألا تتجاوز الاحتياجات الإجمالية في أي وقت الأموال الموضوعة تحت تصرف المنظمة لهذا الغرض.

(ج) فيما يتعلق بالبرنامج العادي، فإن الجمعية العمومية:

تقرر:

١- الترخيص بإنفاق المبالغ التالية على البرنامج العادي للسنوات المالية ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠ وفقاً للنظام المالي وطبقاً لأحكام هذا القرار، وذلك لكل سنة على حدة من السنوات المذكورة أدناه:

2010	2009	2008	البرنامج
16 185 000	15 014 000	14 415 000	أ) - السلامة
8 778 000	6 532 000	5 019 000	ب) - الأمن
1 755 000	1 672 000	1 674 000	ج) - البيئة
21 304 000	21 436 000	20 640 000	د) - الكفاءة
2 046 000	2 114 000	1 951 000	هـ) - الاستمرارية
790 000	658 000	607 000	و) - القانون
19 638 000	18 582 000	18 670 000	التنظيم والإدارة
14 871 000	14 001 000	14,086,000	دعم البرامج
140 000	76 000	2 889 000	إعادة الهيكلة التنظيمية
<b>85 507 000</b>	<b>80 085 000</b>	<b>79 951 000</b>	مجموع الاعتمادات المصرح بها
85 371 000	79 692 000	79 386 000	المصروفات التشغيلية
136 000	393 000	565 000	رأس المال

٢- تمويل مجموع الاعتمادات المصرح بها لكل سنة على حدة على النحو التالي بالدولار الكندي، وفقا للنظام المالي:

2010	2009	2008	
			(أ) باشتراكات مقررة على الدول المتعاقدة وفقا للقرار المتعلق بجدول الاشتراكات
79 204 000	74 060 000	74 060 000	
1 917 000	1 917 000	1 917 000	(ب) بالإيرادات المتفرقة
			(ج) بفائض الصندوق الفرعي لإدارة الإيرادات
4 386 000	4 108 000	4 108 000	
<u>85 507 000</u>	<u>80 085 000</u>	<u>79 951 000</u>	<b>المجموع</b>

٣- يستعرض المجلس طريقة قسمة الأنصبة على الدول المتعاقدة، بما يتماشى مع المادة ٦-٦ من النظام المالي لتحديد ما إذا كان ينبغي للأمين العام أن يطلب، كممارسة اعتيادية، الاشتراكات بأكثر من عملة واحدة اعتبارا من عام ٢٠٠٨، بالنظر إلى الحاجة لإدارة مخاطر سعر الصرف بفعالية، وكذلك ضرورة تجنب تحميل الدول المتعاقدة والأمانة العامة أعباء إدارية مفرطة.

#### صندوق رأس المال العامل

القرار ٣٦-٣٤: صندوق رأس المال العامل

#### إن الجمعية العمومية:

١- إذ تحيط علما بما يلي:

- (أ) أن المجلس قد قدم وفقا للقرار ٣٥-٢٨ تقريرا عن مدى كفاية المستوى المقرر لصندوق رأس المال العامل وعن سلطة الاقتراض المرتبطة به، وأن الجمعية العمومية قد نظرت في هذا الموضوع.
- (ب) أن تراكم الاشتراكات المتأخرة في السنوات الماضية والتأخر في دفع اشتراكات السنة الجارية شكلا عقبة متزايدة عاقت تنفيذ برنامج العمل وزعزت الحالة المالية.
- (ج) أن دورة ميزانية 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 باقين في وظائفهم ويجب أن يتقاضوا رواتبهم في كل الأحوال.



- (هـ) أن متوسط الاشتراكات التراكمية المحصلة حتى سبتمبر من كل سنة كانت أقل من النفقات التقديرية بنسبة ٥,٠ في المائة فقط مقارنة بنسبة ١٧,٧ في المائة في الفترة الثلاثية السابقة.
- (و) أن الاتجاهات الماضية دلت على أن المجازفة بعدم كفاية صندوق رأس المال العامل لتغطية الاحتياجات في سنة ٢٠٠٧ مجازفة محدودة.
- (ز) أن التجربة أظهرت أن الاشتراكات لا تدفع في بداية السنة عند استحقاق دفع الاشتراكات، وأن الايكاو لا يمكنها أن تعمل على دفع جميع الاشتراكات حتى وان دفعت بحلول نهاية سنة استحقاق الدفع، وأن عدم وفاء بعض الدول المتعاقدة لالتزاماتها المالية في إطار اتفاقية شيكاغو بهذه الصورة غير المقبولة يؤدي إلى أزمة مالية خطيرة في المنظمة يمكن أن يكون لها وقع على كل الدول المتعاقدة.
- (ح) أنه مادامت السيولة النقدية غير مؤكدة ستلجأ الايكاو إلى صندوق رأس المال العامل كصمام أمان يمكنها الاعتماد عليه للوفاء بالتزاماتها النقدية التي لا مناص منها.
- (ط) أن المجلس استعرض مستوى صندوق رأس المال العامل في نوفمبر ٢٠٠٦ وقرر أن زيادة مستواه البالغ ٦ ملايين دولارات أمر غير ضروري في الوقت الحالي.

٢- تقرر ما يلي:

- (أ) أن يظل مستوى صندوق رأس المال العامل عند ٦ ملايين دولارات.
- (ب) أن يستعرض المجلس مستوى صندوق رأس المال العامل كل سنة في موعد أقصاه شهر نوفمبر من السنوات ٢٠٠٧ و ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠ ليقدر ما اذا كانت هناك حاجة ملحة الى زيادته في أثناء السنة أو في السنة اللاحقة.
- (ج) أن يرتفع مستوى صندوق رأس المال العامل الى مستوى لا يزيد على ٨ ملايين دولارات اذا قرر المجلس أن لذلك ما يبرره، وذلك رهنا بالزيادات الناتجة عن السلفيات التي تدفعها الدول حديثة العضوية في المنظمة بعد الموافقة على جدول الاشتراكات. وسوف يستند هذا التعديل في صندوق رأس المال العامل على جدول الاشتراكات السارية للسنة التي تعتمد لها زيادة مستوى صندوق رأس المال العامل.
- (د) أن يصرح للأمين العام، بعد موافقة اللجنة المالية التابعة للمجلس، بأن يمول الاعتمادات الاعتيادية والاضافية التي لا يمكن تمويلها من الصندوق العام وصندوق رأس المال العامل، عن طريق الاقتراض الخارجي للمبالغ اللازمة لمواجهة الالتزامات الفورية للمنظمة، وأن يطلب من الأمين العام رد هذه المبالغ بأسرع ما يمكن، وألا يزيد مجموع الديون المستحقة على المنظمة نتيجة لهذا الاقتراض على ٣ ملايين دولارات في أي وقت خلال الفترة الثلاثية.
- (هـ) يقدم المجلس الى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية تقريراً عما يلي:
- (١) مدى كفاية مستوى صندوق رأس المال العامل في ضوء الخبرة المكتسبة في السنوات ٢٠٠٧ و ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩.
- (٢) ما إذا كان الوضع المالي للصندوق العام وصندوق رأس المال العامل ينم عن الحاجة إلى تحميل أنصبة اشتراكات على الدول المتعاقدة بقيمة العجز النقدي الناشئ عن التأخر في دفع الاشتراكات.
- (٣) مدى ملاءمة مستوى سلطة الاقتراض.
- (و) ان القرار ٣٥-٢٨ لم يعد سارياً وان القرار الحالي حل محله.

## ٣- بحث:

- (١) كل الدول المتعاقدة على أن تدفع اشتراكاتها بأسرع ما يمكنها خلال السنة التي يستحق فيها دفع تلك الاشتراكات، وذلك للتقليل من احتمال اضطرار المنظمة الى السحب من صندوق رأس المال العامل واللجوء الى الاقتراض الخارجي.
- (٢) الدول المتعاقدة المتأخرة في دفع اشتراكاتها على الوفاء بالتزاماتها نحو المنظمة بأسرع ما يمكنها، حسبما جاء في القرار ٣٣/٣٦.

## الاشتراكات المتأخرة

القرار ٣٦-٣٣: اضطلاع الدول المتعاقدة بالتزاماتها المالية نحو المنظمة والاجراءات التي يجب اتخاذها تجاه الدول التي لا تفي بتلك الالتزامات

لما كانت المادة ٦٢ من اتفاقية الطيران المدني الدولي تقضي بأنه يجوز للجمعية العمومية أن تعلق حق التصويت في الجمعية العمومية وفي المجلس لكل دولة لا تفي في أجل معقول بالتزاماتها المالية نحو المنظمة.

فإن الجمعية العمومية:

إن تضع في اعتبارها أن المادة ٦-٥ من النظام المالي للايكاو تنص على أن الاشتراكات المقررة على الدول المتعاقدة تعتبر مستحقة وواجبة الدفع بالكامل في اليوم الأول من السنة المالية ذات الصلة.

وإن تحيط علماً بأن تراكم المتأخرات في السنوات القليلة الماضية قد ازداد زيادة كبيرة، وأنه شكل مع التأخير في دفع اشتراكات السنة الجارية عقبة في سبيل تنفيذ برنامج العمل وسبب صعوبات خطيرة في السيولة النقدية.

تحث جميع الدول المتعاقدة التي عليها متأخرات أن تضع ترتيبات مناسبة لتصفية متأخراتها.

تحث جميع الدول المتعاقدة، وبوجه خاص الدول المنتخبة في المجلس أن تتخذ كافة الإجراءات الضرورية لدفع اشتراكاتها في مواعيدها المقررة.

تقرر ما يلي اعتباراً من ٢٠٠٨/١/١:

- ١- ينبغي أن تسلم جميع الدول المتعاقدة بضرورة دفع اشتراكاتها في بداية السنة التي تصبح فيها واجبة الدفع، حتى لا تضطر المنظمة للسحب من صندوق رأس المال العامل لتعويض العجز.
- ٢- يكلف المجلس الأمين العام بأن يرسل الى جميع الدول المتعاقدة، ثلاث مرات على الأقل في السنة، جدولاً يبين فيه المبالغ الواجبة الدفع عن السنة الجارية وحتى ٣١ ديسمبر من السنة السابقة.
- ٣- يخول المجلس سلطة مناقشة وعقد ترتيبات مع الدول المتعاقدة التي تأخرت في دفع اشتراكاتها لثلاث سنوات أو أكثر، لتسوية المتأخرات المتراكمة نحو المنظمة، وتقديم تقرير عن تلك التسويات أو الترتيبات الى الجمعية العمومية في دورتها التالية.

٤- ينبغي لجميع الدول المتعاقدة المتأخرة في دفع اشتراكاتها لمدة تزيد على ثلاث سنوات القيام بما يلي:

(أ) أن تدفع بدون تأخير المبالغ المتأخرة المستحقة لصندوق رأس المال العامل، واشتراك السنة الجارية وإجراء تسوية جزئية لتأخراتها بمبلغ لا يقل عن ٢ ٠٠٠ دولار، على أن ترفع قيمة هذا الحد الأدنى بالتناسب في حالة الدول التي يزيد نصيبها المقرر في جدول اشتراكات الايكاو عن الحد الأدنى.

(ب) أن تعقد في غضون ستة أشهر من تاريخ دفع المبالغ المشار إليها في الفقرة الفرعية (أ) أعلاه اتفاقاً مع المنظمة لتسوية متأخراتها إذا لم تكن قد فعلت ذلك، على أن ينص هذا الاتفاق على دفع كل قيمة اشتراكاتها الجارية، وما تبقى من متأخراتها على شكل أقساط على مدى فترة لا تزيد على عشر سنوات، ويجوز للمجلس، وفقاً لتقديره الخاص، تمديد هذه الفترة إلى ٢٠ سنة كحد أقصى بالنسبة للحالات الخاصة، أي للدول المتعاقدة التي صنفتها الأمم المتحدة على أنها من أقل البلدان نمواً.

٥- ينبغي للمجلس أن يواصل تكثيف السياسة الجارية التي تقضي بدعوة الدول المتعاقدة التي عليها متأخرات بتقديم مقترحات لتسوية المتأخرات القائمة منذ فترة طويلة، وفقاً لأحكام الفقرة ٤ من المنطوق أعلاه، مع 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 (ب) من المنطوق أعلاه، على أن يلغى هذا التعليق فور تسوية المبالغ القائمة والمستحقة بموجب هذه الاتفاقات.

٧- يجوز للجمعية العمومية أو للمجلس إعادة حق التصويت للدولة المتعاقدة بموجب الفقرة ٦ من المنطوق أعلاه، شريطة ما يلي:

(أ) إذا كانت هذه الدولة قد عقدت مع المجلس بالفعل اتفاقاً يقضي بتسوية التزاماتها القائمة وبدفع الاشتراكات الجارية، وإذا كانت قد أوفت بشروط ذلك الاتفاق.

(ب) أو إذا اقتنعت الجمعية العمومية بأن الدولة قد أثبتت استعدادها للتوصل إلى تسوية عادلة لالتزاماتها المالية نحو المنظمة.

٨- أن بوسع أي دولة تكون الجمعية العمومية قد علقت حقها في التصويت بموجب أحكام المادة ٦٢ من اتفاقية شيكاغو أن تسترد هذا الحق بقرار من المجلس في إطار الشروط المحددة في الفقرة ٧ (أ) من المنطوق أعلاه، بشرط أن تثبت هذه الدولة استعدادها للتوصل إلى اتفاق عادل لتسوية التزاماتها المالية نحو المنظمة.

٩- تطبق التدابير الإضافية التالية على الدول المتعاقدة التي تم تعليق حقها في التصويت بموجب المادة ٦٢ من اتفاقية شيكاغو:

(أ) فقدان الدولة أهلية استضافة الاجتماعات والمؤتمرات وحلقات العمل والندوات التي تمول كلياً أو جزئياً من البرنامج العادي.

(ب) استلام الدولة الوثائق التي تقدم بالمجان إلى الدول غير المتعاقدة، بما في ذلك تلك المتوفرة بصورة إلكترونية، وأي وثائق أخرى ضرورية لسلامة الملاحة الجوية الدولية وانتظامها وكفاءتها.

(ج) فقدان مواطني أو ممثلي الدولة أهلية الترشيح للمناصب التي تشغل بالانتخاب.

د) لأغراض التوظيف في مناصب الأمانة العامة، وإذا كانت كل الظروف الأخرى متكافئة، يعتبر المرشحون من الدول التي عليها اشتراكات متأخرة كأنهم في وضع المرشحين من دولة قد حققت مستوى التمثيل المستصوب (ضمن مبادئ التمثيل الجغرافي العادل) حتى ولو لم تكن هذه الدولة قد حققت هذا المستوى فعلياً.

هـ) فقدان الدولة حق المشاركة في دورة التعريف بالايكاو.

١٠- لا تتمتع بأهلية المشاركة في انتخابات المجلس واللجان والهيئات سوى الدول التي ليس لديها اشتراكات سنوية متأخرة باستثناء اشتراكات السنة الجارية.

١١- يكلف المجلس الأمين العام برصد ومراجعة، أثناء الفترة الثلاثية المقبلة، الحوافز القائمة لتسديد الاشتراكات المتأخرة لفترة طويلة ويقدم اقتراحات إلى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية، حسب الاقتضاء، لتعزيز التدابير المتخذة لتخفيض الاشتراكات المتأخرة.

١٢- يكلف المجلس الأمين العام بأن يقدم تقارير إلى المجلس عن أي حق تصويت يعتبر معلقاً وعن أي حق تصويت أُلغي تعليقه بموجب الفقرة ٦ من المنطوق، وبأن يطبق التدابير المنصوص عليها في الفقرة ٩ من المنطوق.

١٣- يحل هذا القرار محل قرار الجمعية العمومية ٣٥-٢٦.

#### القرار 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 إلى 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 الفوائض 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 إليها لتبادر إلى دفعها.

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 وامتلكت لشروط تلك الاتفاقات.

٢- أن توزع أنصبة الفوائض النقدي على الدول المتعاقدة التي عليها اشتراكات متأخرة لثلاث سنوات كاملة أو أكثر وعقدت ترتيبات مع المنظمة لتسوية اشتراكاتها التي طال تأخرها وامتلكت لشروط تلك الاتفاقات، حتى وان 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 الايكاو، 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 تعزيز كفاءة تنفيذ برامج الايكاو، على أن يكون ذلك تحت رقابة المجلس، وعلى أن يقدم المجلس تقريراً عنه الى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية.

وان 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 الانفاق الرئيسي هو علاج الثغرات المرتبطة بالسلامة المحددة من خلال برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية كعنصر من عناصر الخطة العالمية للسلامة الجوية.

وان تذكر أيضاً بأن الفقرة أ) من الفقرة ٥ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٣٣-١٠ تشجع الدول المتعاقدة على النظر في تقديم مساهمات طوعية لتمويل الأعمال التحضيرية اللازمة لانشاء التسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية.

وان تلاحظ أن المجلس قد نظر في دورتيه ١٦٧ و ١٦٨ في مسألة استعمال أموال من الحساب المنفصل الذي أنشئ بموجب الفقرة ٣ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٣٣-٢٧، لتمويل أنشطة معينة متعلقة بأمن الطيران والتسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية.

وتلاحظ أنه من الضروري لعمل الايكاو على الوجه السليم أن تدفع الدول المتعاقدة اشتراكاتها في مواعيد استحقاقها، وأن استخدام الأموال المودعة في الحساب المنفصل لا ينبغي أن ينشئ حافزاً للدول المتعاقدة لكي تمتنع عن سداد اشتراكاتها لتوجيه تلك الاشتراكات نحو وجه استخدام محدد.

وان تأخذ في الحسبان رأي المجلس أنه ينبغي دعوة هذه الدورة الاستثنائية للجمعية العمومية لأن تصدر قراراً، كمسألة تتعلق بالسياسة العامة ودون المساس بالقرارات المذكورة آنفاً، بشأن استخدام الأموال القائمة حالياً 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 زائداً الفوائد المحققة، وذلك على النحو التالي:
- (أ) ثلث إجمالي المبلغ المحتفظ به على هذا النحو لتمويل أنشطة أمن الطيران ذات الطابع العام والتي تعود بالنفع على جميع الدول المتعاقدة أو على عدد كبير منها.
- (ب) ثلث إجمالي المبلغ المحتفظ به على هذا النحو لتمويل تعزيز التنفيذ الفعال لبرامج الايكاو ومن ضمنها برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.
- (ج) ثلث إجمالي المبلغ المحتفظ به على هذا النحو للتمويل الكلي أو الجزئي للأنشطة المتعلقة بالتسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية، وتشمل انشاء وتشغيل وإدارة التسهيل، بما في ذلك المشاريع التجريبية التي من المزمع تنفيذها تحت رعاية التسهيل لمصلحة مجموعة محددة أو مجموعات محددة من الدول على الصعيدين الاقليمي أو الاقليمي الفرعي، ولكن لا يجوز بأي حال من الأحوال اتاحة هذا المبلغ لأي دولة واحدة بصفتها المقترض الوحيد أو المستفيد الوحيد من أي منحة في اطار التسهيل.
- ٢- **تؤكد** مجدداً على أنه يجب أن يخضع ذلك الاجراء لمراقبة 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- **تحت** جميع الدول المتعاقدة على النظر في تقديم مساهمات طوعية لتمويل عملية تطوير التسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية.

القرار ٣٦-٣٤: صندوق رأس المال العامل

**الحسابات ومراجعة الحسابات**

القرار ٣٦-٣٦: الموافقة على حسابات المنظمة عن السنوات المالية ٢٠٠٤ و ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ والنظر في تقارير المراجعة الخاصة بها

حيث أن حسابات المنظمة للسنوات المالية ٢٠٠٤ و ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ وتقارير مراجعة الحسابات عنها المقدمة من المراجع العام لكندا — العضو بالفريق المشترك للمراجعين الخارجيين لحسابات الأمم المتحدة والوكالات المتخصصة — بصفة المراجع الخارجي لحسابات الايكاو، قد عرضت على الجمعية العمومية بعد تعميمها على الدول المتعاقدة.

وحيث أن المجلس قد نظر في تقارير المراجعة وقدمها الى الجمعية العمومية لكي تنظر فيها.

وحيث أنه جرى استعراض المصروفات وفقاً للفقرة (و) من المادة ٤٩ من الفصل الثامن من الاتفاقية.

**فإن الجمعية العمومية:**

- ١- **تأخذ علماً** بتقرير المراجع الخارجي عن الحسابات المراجعة للسنة المالية ٢٠٠٤ وتعليقات الأمين العام في الرد على توصيات تقرير المراجعة.

- ٢- **تأخذ علما** بتقرير المراجع الخارجي عن الحسابات المراجعة للسنة المالية ٢٠٠٥ وتعليقات الأمين العام في الرد على توصيات تقرير المراجعة.
- ٣- **تأخذ علما** بتقرير المراجع الخارجي عن الحسابات المراجعة للسنة المالية ٢٠٠٦ وتعليقات الأمين العام ذات الصلة في الرد على توصيات تقرير المراجعة، وتقرير بشأن حالة تنفيذ توصيات السنوات السابقة الصادرة عن المراجع الخارجي.
- ٤- **توافق** على الحسابات المراجعة عن السنة المالية ٢٠٠٤.
- ٥- **توافق** على الحسابات المراجعة عن السنة المالية ٢٠٠٥.
- ٦- **توافق** على الحسابات المراجعة عن السنة المالية ٢٠٠٦.

القرار ٣٦-٣٧: الموافقة على الحسابات المتعلقة بأنشطة برنامج الأمم المتحدة الإنمائي التي أدارتها المنظمة في السنوات المالية ٢٠٠٤ و ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ بوصفها وكالة منفذة والنظر في تقارير مراجعة الحسابات عن البيانات المالية للمنظمة التي تشمل أيضا حسابات برنامج الأمم المتحدة الإنمائي

لما كانت الحسابات التي تظهر وضع الأموال التي خصصها للمنظمة مدير برنامج الأمم المتحدة الإنمائي والتي أدارتها المنظمة في السنوات المالية ٢٠٠٤ و ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ بوصفها وكالة منفذة، وكذلك تقارير مراجعة الحسابات عن البيانات المالية للمنظمة التي تشمل أيضا حسابات برنامج الأمم المتحدة الإنمائي التي قدمها المراجع العام للحسابات في حكومة كندا — عضو فريق المراجعين الخارجيين لحسابات الأمم المتحدة ووكالاتها المتخصصة — بوصفه المراجع الخارجي لحسابات المنظمة، قد قدمت الى الجمعية العمومية بعد توزيعها على الدول المتعاقدة.

ولما كان المجلس قد نظر في تقارير المراجعة وقدمها الى الجمعية العمومية للنظر فيها وتقديمها الى مدير برنامج الأمم المتحدة الإنمائي.

ولما كان النظام المالي والقواعد المالية لبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي ينصان على قيام منظمات أسرة الأمم المتحدة المكلفة بتنفيذ أو انجاز أنشطة برنامج الأمم المتحدة الإنمائي بإحالة حسابات تظهر وضع الأموال التي خصصها لها مدير برنامج الأمم المتحدة الإنمائي الى مدير البرنامج لتقديمها الى المجلس التنفيذي، وأنه يجب أن تحمل تلك الحسابات شهادات تدقيق من المراجعين الخارجيين لحسابات المنظمات وأن تكون مصحوبة بتقارير هؤلاء المراجعين.

#### فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تحيط علما** بتقرير المراجع الخارجي للحسابات عن البيانات المالية للمنظمة التي تشمل أيضا حسابات برنامج الأمم المتحدة الإنمائي التي أدارتها المنظمة في السنة المالية ٢٠٠٤ بوصفها وكالة منفذة، وتعليقات الأمين العام في الرد على التوصيات الواردة في تقرير المراجعة.
- ٢- **تحيط علما** بتقرير المراجع الخارجي للحسابات عن البيانات المالية للمنظمة التي تشمل أيضا حسابات برنامج الأمم المتحدة الإنمائي التي أدارتها المنظمة في السنة المالية ٢٠٠٥ بوصفها وكالة منفذة، وتعليقات الأمين العام في الرد على التوصيات الواردة في تقرير المراجعة.

- ٣- **تحيط علما** بتقرير المراجع الخارجي للحسابات عن البيانات المالية للمنظمة التي تشمل أيضا حسابات برنامج الأمم المتحدة الإنمائي التي أدارتها المنظمة في السنة المالية ٢٠٠٦ بوصفها وكالة منفذة، وتعليقات الأمين العام في الرد على التوصيات الواردة في تقرير المراجعة.
- ٤- **توافق** على حسابات برنامج الأمم المتحدة الإنمائي الذي تديره الايكاو بوصفها وكالة منفذة عن السنة المالية ٢٠٠٤.
- ٥- **توافق** على حسابات برنامج الأمم المتحدة الإنمائي الذي تديره الايكاو بوصفها وكالة منفذة عن السنة المالية ٢٠٠٥.
- ٦- **توافق** على حسابات برنامج الأمم المتحدة الإنمائي الذي تديره الايكاو بوصفها وكالة منفذة عن السنة المالية ٢٠٠٦.
- ٧- **تطلب** إحالة حسابات المنظمة التي تشمل أيضا حسابات برنامج الأمم المتحدة الإنمائي التي أدارتها المنظمة وتقرير مراجع الحسابات إلى مدير برنامج الأمم المتحدة الإنمائي لتقديمها إلى المجلس التنفيذي.

**القرار ١٠-٥: إجراءات 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 سيقضي اتخاذ اجراءات للربط بين النظامين المتبعين.
- فإن 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 ٣٦-٣٨: تعيين المراجع الخارجي للحسابات**

**إن الجمعية العمومية:**

- ١- **إن تلاحظ:**
- (أ) أن النظام المالي ينص على أن يعين المجلس مرجعا خارجيا لحسابات المنظمة بشرط تأكيد ذلك الاجراء من قبل الجمعية العمومية.



ب) أن المجلس استعرض الترشيحات المقدمة من الدول المتعاقدة في ٢٠٠٧، ووافق على تعيين السيد فيليب سيغان، الرئيس الأول لديوان المحاسبة بفرنسا عضو "فريق المراجعين الخارجيين لحسابات الأمم المتحدة ووكالاتها المتخصصة" في منصب المراجع الخارجي لحسابات الايكاو عن السنوات المالية ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠ ووفقا للمادة ١٣-١ من النظام المالي للمنظمة.

٢- تعرب عن خالص تقديرها للسيدة شيلا فريزر، المراجع العام لكندا لما قدمته للمنظمة من خدمات رفيعة المستوى بصفتها المراجع الخارجي لحساباتها، وعلى ما قدمته من مساعدة فعالة وتعاون لمسؤولي الايكاو ولهيئاتها خلال فترة ولايتها، وتغتتم هذه الفرصة لتعرب مجددا عن خالص شكرها لأسلافها الذين كانوا مراجعين عامين لكندا أيضا.

٣- تؤكد القرار الذي اتخذه المجلس بتعيين السيد فيليب سيغان، الرئيس الأول لديوان المحاسبة بفرنسا مراجعا خارجيا لحسابات الايكاو عن السنوات المالية ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠.

### مسائل متنوعة

القرار ٣٦-٣٩: دراسة عن توزيع التكاليف بين صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية (AOSC) وميزانية البرنامج العادي

تطلب الجمعية العمومية من المجلس أن ينظر ويقرّ سياسة استرداد التكاليف وأن يعمل مع الأمانة العامة لضمان أن يوفر المشروع التجريبي معلومات دقيقة وفي حينها كي يتخذ المجلس قرارا على أساسها.

القرار ٣٣-٢٤: صندوق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات

لما كان المجلس يعتبر أن تحسين نظم المعلومات والاتصالات في المنظمة وسيلة مهمة لتحسين الكفاءة والانتاجية في المنظمة، المنصوص عليها في 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.

ولما كانت الجمعية العمومية قد أخذت علما بتعليقات مراجع الحسابات الخارجي، الواردة في الوثيقة رقم AD/12, A33-WP/28 (Doc 9780)، بشأن عدم كفاية نظام المالية الحالي في الايكاو وتعرضه للخطر.

وإدراكا لأن الميزانية البرنامجية التقديرية لم تشمل استثمارات كبيرة في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات.

فإن الجمعية العمومية:

١- ترحو من الدول أن تقدم تبرعات نقدية أو عينية لصالح تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في الايكاو.

- ٢- **تقرر** استخدام فوائد الصندوق العام التي تربو على المبالغ المدرجة في الميزانية في بند الإيرادات المتفرقة للعامين ٢٠٠١ و ٢٠٠٢ لتحسين تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، وعلى وجه الخصوص لتنفيذ نظام معلومات جديد للمالية.
- ٣- **تقرر** أن يستخدم أيضا لتمويل تحسينات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في الايكاو رصيد الاعتمادات غير المخصصة، بما فيها من اعتمادات اضافية تحت سلطة المجلس بموجب القاعدة المالية ٥-٢، وذلك اعتبارا من ٢٠٠١/١٢/٣١.
- ٤- **تقرر** انشاء صندوق لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات بالموارد المذكورة أعلاه.
- ٥- **تكلف** الأمين العام بأن يعطي أولوية عالية لتحديث النظم المالية، وتعزيز مواقع الايكاو على شبكة الانترنت، وتوحيد أجهزة الكمبيوتر لحفظ الملفات.
- ٦- **تطلب** الى المجلس أن يرصد التقدم المحرز في استخدام صندوق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، وأن يقدم تقريرا عن استخدام هذا الصندوق الى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية.

**القرار ٣٥-٣٢: صندوق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات**

**ان الجمعية العمومية**

**اذ تشير الى:**

- ١- ان تحسينات نظم المعلومات والاتصالات في المنظمة وسيلة مهمة لتحسين كفاءة وانتاجية المنظمة على النحو المبين في قراري الجمعية العمومية ٣١-٢ و ٣٢-١.
- ٢- ان نظام المحاسبة الجاري تجاوز عمره الثلاثين سنة، وان التحسينات ضرورية لتلبية احتياجات الدول المتعاقدة من المعلومات عن البرنامج العادي وبرنامج التعاون الفني.
- ٣- ان الميزانية البرنامجية التقديرية لا تشمل استثمارات كبيرة في مجال تكنولوجيا الاتصالات والمعلومات.
- ٤- انه بموجب قرار الجمعية العمومية ٣٣-٢٤ أنشئ صندوق لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات لتمويل تحديث النظم المالية وتعزيز مواقع الايكاو على الانترنت وتوحيد أجهزة خدمة الملفات بالكمبيوتر.
- تحيط علما** بالتقرير المقدم عن صندوق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، وبالتقدم المحرز في المشاريع الثلاثة، وبالنفقات المصروفة عليها حتى الآن.

**تلاحظ:**

- ١- ان مبلغ ٢,٥ مليون دولار المخصص حتى الآن لا يكفي لتمويل تحديث النظم المالية والنظم الأخرى المتصلة بها.
- ٢- ان التكاليف التقديرية الأولية لتنفيذ النظم الحديثة المالية المتكاملة والنظم ذات الصلة تصل الى نحو ٨ ملايين دولار.
- ٣- ان تطوير موقع الايكاو على الانترنت وتعزيزه يقتضيان ٥٠٠ ٠٠٠ دولار.

**وتقرر ما يلي:**

- ١- الاذن بتحويل مبلغ مليوني دولار من الأموال المتراكمة في صندوق تكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية التابع لبرنامج التعاون الفني الى صندوق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات لتمويل جزء من تكلفة تحديث النظم المالية والنظم ذات الصلة.
- ٢- الاذن للمجلس بتحويل المبالغ المتاحة والتي تعتبر ملائمة لتمويل تحديث النظم المالية والنظم الأخرى ذات الصلة، من حوافز تسوية حساب الاشتراكات التي طال تأخرها الى صندوق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، بعد البحث الدقيق في التكاليف التقديرية ومراعاة احتياجات المنظمة.

**وتطلب:**

- ١- الى الدول أن تقدم تبرعات نقدية أو عينية لتحديث النظم المالية والنظم ذات الصلة وتطوير مواقع الايكاو على الانترنت.
- ٢- الى المجلس أن يتابع التقدم المحرز بفضل استخدام صندوق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، وأن يقدم الى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية تقريرا عن استخدام صندوق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات.
- ٣- الى المراجع الخارجي للحسابات أن يولي اهتماما خاصا للاستخدام الملائم للأموال المخصصة لتحديث النظام المالي والنظم الأخرى المرتبطة به عند قيامه بالتدقيق.

القرار ٢٢-٣٠: استعراض جميع جوانب خدمات اللغات

القرار: ٣٦-١٨: المساهمات المالية في خطة عمل أمن الطيران

## المرفق (أ)

### التحفظات على القرارات التي اعتمدها الجمعية العمومية للإيكاو (ابتداء من الدورة السادسة والثلاثين)

يشير هذا المرفق إلى التحفظات على القرارات التي اعتمدها الجمعية العمومية للإيكاو. وبالنسبة لكل تحفظ مبيّن، يشار إلى رقم وعنوان القرار و، عند الانطباق، إلى ذلك الجزء من القرار الذي يشير إليه التحفظ، وإلى الدولة (الدول) التي أبدت التحفظ، وإلى الوثيقة (الوثائق) التي تحتوي على التحفظ وإلى بيان المساندة المرافق من الدولة العضو (الدول الأعضاء) إذا كان قد تم تقديمه.

القرار	الدولة	المراجع
قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢: البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - المرفق (ل) فقط: التدابير القائمة على آليات السوق، بما فيها الاتجار بالانبعاثات	البرتغال بالنيابة عن الدول الأعضاء في الجماعة الأوروبية ودول اللجنة الأوروبية للطيران المدني الأخرى (مجموعها اثنتان وأربعون دولة)	(١) موقع الإيكاو على الإنترنت <a href="http://www.icao.int">www.icao.int</a> ، مقتطفات من: - محاضر الجلسات العامة للجمعية العمومية - الدورة السادسة والثلاثون، مونتريال، ١٨-٢٨/٩/٢٠٠٧ (الوثيقة A36-Min.P/1-9 Doc 9891) - تقرير ومحضر اللجنة التنفيذية للجمعية العمومية - الدورة السادسة والثلاثون، مونتريال، ١٨-٢٨/٩/٢٠٠٧ (الوثيقة A36-EX 9892, Doc 9892) (٢) تقرير اللجنة التنفيذية بشأن البند ١٧ من جدول الأعمال (الفقرة ١٧-٤-٢-٣٨ من ورقة العمل A36-WP/355, P/53، ٢٧/٩/٢٠٠٧)
قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٤: استخدام أساليب غير كيميائية لتنظيف مقصورة الركاب ومقصورة القيادة في طائرات الرحلات الدولية	أستراليا	موقع الإيكاو على الإنترنت <a href="http://www.icao.int">www.icao.int</a> ، مقتطف من: - محاضر الجلسات العامة للجمعية العمومية - الدورة السادسة والثلاثون، مونتريال، ١٨-٢٨/٩/٢٠٠٧ (الوثيقة A36-Min. P/1-9 Doc 9891, A36-Min. P/1-9 Doc 9891)
قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٨: وضع حد أقصى لمدد عمل الأمين العام ورئيس المجلس	الأرجنتين	(١) موقع الإيكاو على الإنترنت <a href="http://www.icao.int">www.icao.int</a> ، مقتطف من: - محاضر الجلسات العامة للجمعية العمومية - الدورة السادسة والثلاثون، مونتريال، ١٨-٢٨/٩/٢٠٠٧ (الوثيقة A36-Min.P/1-9 Doc 9891) - تقرير ومحضر اللجنة التنفيذية للجمعية العمومية - الدورة السادسة والثلاثون، مونتريال، ١٨-٢٨/٩/٢٠٠٧ (الوثيقة A36-EX 9892, Doc 9892) (٢) تقرير اللجنة التنفيذية بشأن البندين ٢٣ و ٢٤ من جدول الأعمال (الفقرتان ٢٤-٤ و ٢٤-١١ من ورقة العمل A36-WP/368, P/66، ٢٧/٩/٢٠٠٧)

## المرفق (ب)

### قرارات الجمعية العمومية التي لم تعد سارية

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.

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

الدورة	القرار
بيكاو	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.
الدورة الأولى	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، 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، (الفقرة ٤)، 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، (الفقرة ٢ من القرار والفقرة ٤-١-٦ من الملحق ١ بالقرار)، ٦٦-١، ٦٧-١، ٦٨-١، ٦٩-١، ٧٠-١، ٧١-١.
الدورة الثانية	١-٢، ٢-٢، ٣-٢، ٤-٢، ٥-٢، ٧-٢، ٨-٢، ٩-٢ (الفقرتان ٣، ١)، 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 الثالثة	١-٣، ٢-٣، ٣-٣، ٤-٣، ٥-٣، (الفقرتان ١، ٣)، ٦-٣، ٧-٣، ٨-٣، ٩-٣ (الفقرات ١، ٢، ٣، ٤ وكل الفقرات في حثيات القرار)، 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.
الدورة الرابعة	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 الخامسة	١-٥، ٢-٥، ٣-٥، ٤-٥، ٥-٥، ٦-٥، ٧-٥، ٨-٥، ٩-٥، ١٠-٥، ١١-٥، ١٢-٥، ١٣-٥، ١٤-٥، ١٥-٥، ١٦-٥، ١٧-٥، ١٨-٥، ١٩-٥، ٢٠-٥، ٢١-٥.
الدورة السادسة	١-٦، ٢-٦، ٣-٦، ٤-٦، ٥-٦، ٦-٦، ٧-٦، ٨-٦، ٩-٦، ١٠-٦، ١١-٦، ١٢-٦، ١٣-٦، ١٤-٦، ١٥-٦، ١٦-٦، ١٧-٦، ١٨-٦، ١٩-٦، ٢٠-٦، ٢١-٦، ٢٢-٦، ٢٣-٦، ٢٤-٦، ٢٥-٦، ٢٦-٦، ٢٧-٦، ٢٨-٦، ٢٩-٦، ٣٠-٦، ٣١-٦، ٣٢-٦، ٣٣-٦.
الدورة السابعة	١-٧، ٢-٧، ٣-٧، ٤-٧، ٥-٧، ٦-٧، ٧-٧، ٨-٧، ٩-٧، ١٠-٧، ١١-٧، ١٢-٧، ١٣-٧، ١٤-٧ (الفقرة ٢)، ١٥-٧، ١٦-٧، ١٧-٧، ١٨-٧، ١٩-٧، ٢٠-٧، ٢١-٧، ٢٢-٧، ٢٣-٧، ٢٤-٧، ٢٥-٧، ٢٦-٧، ٢٧-٧، ٢٨-٧، ٢٩-٧، ٣٠-٧، ٣١-٧، ٣٢-٧، ٣٣-٧.
الدورة الثامنة	١-٨، ٢-٨، ٣-٨، ٤-٨، ٥-٨، ٦-٨، ٧-٨، ٨-٨، ٩-٨، ١٠-٨، ١١-٨، ١٢-٨، ١٣-٨، ١٤-٨، ١٥-٨، ١٦-٨، ١٧-٨، ١٨-٨.
الدورة التاسعة	١-٩، ٢-٩، ٣-٩، ٤-٩، ٥-٩، ٦-٩، ٧-٩، ٨-٩، ٩-٩، ١٠-٩، ١١-٩، ١٢-٩، ١٣-٩، ١٤-٩، ١٥-٩.

الدورة	القرار
الدورة العاشرة	١-١٠، ٢-١٠، ٣-١٠، ٤-١٠، ٦-١٠، ٧-١٠، ٨-١٠، ٩-١٠، ١٠-١٠، ١٢-١٠، ١٣-١٠، ١٤-١٠، ١٥-١٠، ١٦-١٠، ١٧-١٠، ١٨-١٠، ١٩-١٠، ٢٠-١٠، ٢١-١٠، ٢٢-١٠، ٢٣-١٠، ٢٤-١٠، ٢٥-١٠، ٢٦-١٠، ٢٧-١٠، ٢٨-١٠، ٢٩-١٠، ٣٠-١٠، ٣١-١٠، ٣٢-١٠ (الفقرات ١، ٢، ٤، ٧)، ٣٣-١٠، ٣٤-١٠، ٣٥-١٠، ٣٧-١٠، ٣٨-١٠، ٣٩-١٠، 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 الحادية عشرة	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، ١٧-١١، ١٨-١١.
الدورة الثانية عشرة	١-١٢، ٢-١٢، ٣-١٢، 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، ١٩-١٢ (الفقرتان ١، ٣)، ٢٠-١٢، ٢١-١٢، ٢٢-١٢، ٢٣-١٢، ٢٤-١٢، ٢٥-١٢، ٢٦-١٢، ٢٧-١٢، ٢٨-١٢، ٢٩-١٢، ٣١-١٢، ٣٢-١٢، ٣٣-١٢، ٣٤-١٢، ٣٦-١٢، ٣٧-١٢، ٣٨-١٢، ٣٩-١٢، ٤٠-١٢، ٤١-١٢.
الدورة الرابعة عشرة*	٢-١٤، ٣-١٤، ٤-١٤، ٦-١٤ (الفقرتان ٤، ٥)، 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 الخامسة عشرة	١-١٥، ٢-١٥، ٣-١٥، ٤-١٥، ٥-١٥ (الفقرات ١، ٢، ٤، ٥) وكل الفقرات في حيثيات القرار ماعدا (الخامسة) **، ٦-١٥، ٨-١٥، ١١-١٥، ١٣-١٥، ١٤-١٥، ١٦-١٥، ١٩-١٥، ٢٠-١٥، ٢١-١٥، ٢٣-١٥، ٢٤-١٥، ٢٥-١٥، ٢٦-١٥، ٢٧-١٥، ٢٩-١٥، ٣٠-١٥، ٣١-١٥، ٣٢-١٥، ٣٣-١٥، ٣٥-١٥، ٣٦-١٥، ٣٧-١٥، ٣٨-١٥.

القرار ١٨-١: قرارات الجمعية العمومية التي لم تعد سارية

تعلم الجمعية العمومية، للأسباب المذكورة أدناه، أن القرارات الآتية، ولو أنها لم تستبدل بقرارات جديدة، لم تعد سارية:

القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
٢٨-١٥	اعتمادات الميزانية للسنة المالية ١٩٦٨	الانتهاء من التنفيذ
٣٤-١٥	قسمة مصروفات الايكافو 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 اضافية لسنة ١٩٦٨	الانتهاء من التنفيذ

\* حذفت العبارة "و١٢-٥" من الفقرة الأولى من حيثيات القرار ١٤-٣٧.

\*\* حلت عبارة "القيمة الاقتصادية للتسهيلات" محل عنوان القرار.

القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
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 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 و١٩٦٧ و١٩٦٨	الانتهاء من التنفيذ

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.



القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
١٧-١	سياسة اللغات في الايكاو	التقادم (الموضوع مشمول الآن في النظام الداخلي لمختلف أنواع الاجتماعات)
١٤-٥٤ الفقرة ٤ من المنطوق	مطبوعات الايكاو	التقادم
٦-٢	اعتماد الاتفاقية بشأن الاعتراف الدولي للحقوق على الطائرات كوثيقة مفتوحة للتوقيع عليها	الانتهاء من التنفيذ
١٩-٤	البرنامج الاحصائي للمنظمة الفقرة ٣ من حيثيات القرار الفقرة ٢ من المنطوق	التقادم التقادم
٢-١٣	التصديق على البروتوكول بتعديل المادة ٥٠ (أ) من الاتفاقية	حل محله القراران ١١٧-١ و ٢
٤٣-١٤	تعيين مراجع خارجي للحسابات	حل محله القرار ٢١-٣٩
٥٣-١٤	تكيف الهواء في مبنى مقر الايكاو والتعديلات في المبنى	الانتهاء من التنفيذ
١٢-١٥	الاجراءات الرامية لتسهيل تنفيذ "ساريس" و"بانز"	الانتهاء من التنفيذ
١٥-١٥	البحث في احتياجات الطيران العام الدولي بالعلاقة الى نطاق نشاطات الايكاو الفنية	الانتهاء من التنفيذ
٣-١٦	ضوضاء الطائرات بالقرب من المطارات الفقرتان ٤ و ٥ من حيثيات القرار والفقرتان ١ و ٤ من المنطوق	التقادم الانتهاء من التنفيذ
٢٠-١٦	امكانية اعداد صياغة جديدة للبيان الموحد الخاص بالسياسات المستمرة في مجال الملاحة الجوية	الانتهاء من التنفيذ
٣٤-١٦	شعبة الاحصاءات ولجان خبراء الاحصاءات واجتماعات الاحصاءات الفقرة ٣ من حيثيات القرار الفقرة ٤ من حيثيات القرار	التقادم الانتهاء من التنفيذ
٣٥-١٦	الأعمال الاضافية بخصوص اعادة النظر في اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي	الانتهاء من التنفيذ
٤٢-١٦	ميزانية ١٩٧١	الانتهاء من التنفيذ
٥٢-١٦	قسمة مصروفات الايكاو بين الدول المتعاقدة عن السنوات ١٩٦٩ و ١٩٧٠ و ١٩٧١	الانتهاء من التنفيذ
٤-١٧	تقارير الى المجلس	الانتهاء من التنفيذ

القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
١٧-١٠ الفقرة ٣ من المنطوق	تطبيق الدول لمواصفات وأساليب الأمن التي اعتمدها هذه الجمعية العمومية، والأعمال الإضافية من جانب الايكو بشأن هذه المواصفات والأساليب	الانتهاء من التنفيذ
١٧-١٧ البنود ٣ و ٤ من المرفق بالقرار	اجراءات الأمن العامة على متن الطائرات أثناء طيرانها	الانتهاء من التنفيذ
١٧-١٩	كتاب من رئيس المجلس الى رؤساء الحكومات	الانتهاء من التنفيذ
١٧-٢٠	اتفاقية مقترحة بشأن أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني	الانتهاء من التنفيذ
١٧-٢١	اعادة النظر في اتفاقية الطيران المدني الدولي	الانتهاء من التنفيذ
١٧-٢٢ الفقرة ٢ من منطوق القرار	اقترح بتبسيط اجراءات اعداد الاتفاقيات	الانتهاء من التنفيذ
١٧-٢٣ الفقرة ٢ من منطوق القرار	توزيع وثيقة بخصوص الربط بين اتفاقات الجو الثنائية واتفاقيات الايكو الدولية عن التدخل غير المشروع	الانتهاء من التنفيذ
١٧-٢٤	جدول زمني لأعمال المجلس وأجهزة الايكو الأخرى بشأن مكافحة التدخل غير المشروع	الانتهاء من التنفيذ
١٧-٢	التصديق على البروتوكول الذي يقضي بتعديل المادة ٥٠ (أ) من الاتفاقية	حل محله القراران ٢-٢١ و ٣-٢١
١٨-١٩	دراسة امكانية اعداد احصاءات الايكو عن انسياب الحركة	الدراسة جارية
١٨-٢٢	الميزانية الاضافية لعام ١٩٧١	الانتهاء من التنفيذ
١٨-٢٩	تثبيت قرار المجلس بشأن اشتراكات المجر وجمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية وموريشيوس واتحاد الجمهوريات السوفيتية الاشتراكية	الانتهاء من التنفيذ
١٨-٣٠	اعتماد حسابات المنظمة للسنوات المالية ١٩٦٨ و ١٩٦٩ و ١٩٧٠ والنظر في تقرير مراجع الحسابات عنها	الانتهاء من التنفيذ
١٨-٣١	اعتماد البيانات المالية لبرنامج الأمم المتحدة للتنمية عن السنوات المالية ١٩٦٨ و ١٩٦٩ و ١٩٧٠ والنظر في تقارير مراجع الحسابات عنها	الانتهاء من التنفيذ

**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.

القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
١١-١	قبول عرض بولندا لتسوية متأخراتها واستردادها لحق التصويت	الانتهاء من التنفيذ
١٦-١٢	مبنى مقر الايكاو في مونتريال	الانتهاء من التنفيذ
١٧-١٢	انشاء لجان أمن المطارات	الانتهاء من التنفيذ (انظر الملحق ١٧)
١٧-١٨	اعداد مواد ارشادية بخصوص الجوانب الأمنية لتصميم وانشاء المطارات	الانتهاء من التنفيذ
١٨-٣	التصديق على البروتوكول الذي يقضي بتعديل المادة ٥٦ من الاتفاقية	الانتهاء من التنفيذ
١٨-٥	مبنى مقر الايكاو بمونتريال	الانتهاء من التنفيذ
١٨-٢١ الفقرة ٣	النشاطات الاقليمية في مجال النقل الجوي	الانتهاء من التنفيذ
١٨-٢٣	ميزانيات ١٩٧٢ و ١٩٧٣ و ١٩٧٤	الانتهاء من التنفيذ
١٨-٢٦ ٧-٣	قسمة مصروفات الايكاو بين الدول المتعاقدة (عن السنوات ١٩٧٢ و ١٩٧٣ و ١٩٧٤)	الانتهاء من التنفيذ
١٩-٢	الاجراءات التي يجب اتخاذها لتنفيذ القرارين ٢٥٥٥ و ٢٧٠٤ الصادرين عن الجمعية العامة للأمم المتحدة بشأن البرتغال	الغي وفقاً لحكم الفقرة ٢ من القرار ٢١-٥
٢١-٥	الغاء القرار ١٩-٢	الانتهاء من التنفيذ
٢١-١١	خدمات وحدة التفتيش المشتركة	حل محله القرار ٢٢-٧
٢١-٢٠ فقرتان اضافيتان (أ) و(ب) من المنطوق	التعاون بين الدول المتعاقدة في التحقيقات بشأن حوادث طيران معينة	الانتهاء من التنفيذ
٢١-٢٦ الفقرة ١ (ج) الكلمات "الى المجلس لتقديمها الى الجمعية العمومية"	دراسات حول أجور وأسعار النقل الجوي الدولي	حل محله القرار ٢٢-٢٢ الفقرة ٤
٢١-٣٠	الميزانية الاضافية لسنة ١٩٧٤	الانتهاء من التنفيذ

القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
٣٢-٢١	المبادئ التي يجب تطبيقها في تحديد جداول أنصبة الاشتراك	يرد مقرر الجمعية العمومية في القرار ٢١-٣٣
٣٧-٢١	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	الانتهاء من التنفيذ
٣٨-٢١	اعادة تحديد اشتراك الصين	الانتهاء من التنفيذ
٤٠-٢١	اعتماد حسابات المنظمة عن السنوات المالية ١٩٧١ و ١٩٧٢ و ١٩٧٣ والنظر في تقارير مراجع الحسابات بشأنها	الانتهاء من التنفيذ
٤١-٢١	اعتماد البيانات المالية لبرنامج الأمم المتحدة للتنمية عن السنوات المالية ١٩٧١ و ١٩٧٢ و ١٩٧٣ والنظر في تقرير مراجع الحسابات بشأنها	الانتهاء من التنفيذ

**القرار ٢٣-١: قرارات الجمعية العمومية التي لم تعد سارية**

**تعلم 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 يلغي أو يقلل بأي حال من الأحوال من مديونية أي دولة متعاقدة نحو المنظمة تكون قد نشأت بموجب أي من تلك القرارات.

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 اجراءات 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

القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
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	اجراءات 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 اشتراك 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
٣٦-٢٢	اعتماد البيانات المالية لبرنامج الأمم المتحدة للتنمية عن السنوات المالية ١٩٧٤ و ١٩٧٥ و ١٩٧٦ والنظر في تقارير مراجع الحسابات عنها	الانتهاء من التنفيذ

**القرار ٢٤-٦: قرارات الجمعية العمومية التي لم تعد سارية**

**تعليق الجمعية العمومية:**

- ١- مع عدم الاخلال بأحكام الفقرة ٢ التالية، أن القرارات أو أجزاء القرارات المبينة في القائمة الواردة أدناه لم تعد سارية.
- ٢- لا يؤثر الاجراء الحالي على أي حق مكتسب أو امتياز مستحق أو التزام أو تبعة واجبة أو أي ترتيب تم التوصل اليه طبقاً لأي قرار من القرارات المبينة أدناه، وبوجه خاص فانه لا يبطل أو يقلل من مديونية أي من الدول المتعاقدة تجاه المنظمة والتي نشأت عن أي قرار من تلك القرارات.

القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
٤-١٦ الحيثية الثانية	الاستخدام التجاري للطائرات فوق الصوتية - مشكلة الانفجار الصوتي	الانتهاء من التنفيذ
١٥-٢١	دراسة نظام للتناوب بشأن مواقع عقد دورات الجمعية العمومية	الانتهاء من التنفيذ

القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
٢١-٢٢	جهاز تحديد الأسعار والأجور الدولية - مؤتمرات الحركة الجوية التابعة للولايات	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 الايكافو بين الدول المتعاقدة - أنصبة الاشتراك في الصندوق العام للسنوات ١٩٧٨ و ١٩٧٩ و ١٩٨٠	الانتهاء من التنفيذ
١٠-٢٣ الفقرة الثانية من المنطوق	ضجيج الطائرات وانبعث العادم من محركات الطائرات دون الصوتية	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
٢٨-٢٣	اقرار حسابات المنظمة بالنسبة للسنوات المالية ١٩٧٧ و ١٩٧٨ و ١٩٧٩، وفحص تقارير مراجع الحسابات عنها	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

**القرار ٢٦-٦: قرارات الجمعية العمومية التي لم تعد سارية**

**تعليق 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.

القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
٢٥-١٤	التسيق 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
١٧-٢٣	تجميع مقررات الايكاو عن مشاكل النقل الجوي	الانتهاء من التنفيذ
٢٥-٢٣	قسمة مصروفات الايكاو 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 تدفع مقدما الى صندوق رأس المال العامل بالنسبة للدول التي انضمت الي الاتفاقية	الانتهاء من التنفيذ

القرار ٢٧-٦: قرارات الجمعية العمومية التي لم تعد سارية
--

## تعلن 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	الموضوع	سبب عدم السريان
٢٨-١٦	تدابير التسهيلات من جانب الدول والمستثمرين الجويين الدوليين بهدف الاسراع في خدمة نقل الركاب والأمتعة والبضائع والبريد بطريق الجو الفقرة ٦ الفقرة ١١	الانتهاء من التنفيذ الانتهاء من التنفيذ
٣٠-١٦	لجان التسهيلات الوطنية، والتعاون بين الدول وتقديم المساعدة للدول من جانب الأمانة العامة لحل مشاكل التسهيلات الفقرة ٥ الفقرة ٧	التقادم حلت محلها فقرة منقحة
٨-٢٤ الفقرة الثانية فقط من المنطوق	اعادة فحص برنامج العمل في مجال الملاحة الجوية	حلت محلها فقرة جديدة اعتمدها الدورة ٢٧
٩-٢٤	تحسين تطبيق القواعد والتوصيات الدولية والاجراءات لخدمات الملاحة الجوية	الانتهاء من التنفيذ
١٠-٢٤	جوانب التكلفة/المنفعة في تطبيق الأسلوب الراهن لتخطيط الأنظمة على استحداث أنواع جديدة من الطائرات	الانتهاء من التنفيذ
٢٢-٢٤	ميزانيات ١٩٨٤ و ١٩٨٥ و ١٩٨٦	الانتهاء من التنفيذ
٢٧-٢٤	قسمة مصروفات الايكاو فيما بين الدول المتعاقدة والحصص التي تدفع في الصندوق العام عن السنوات ١٩٨٤ و ١٩٨٥ و ١٩٨٦	الانتهاء من التنفيذ
١-٢٦	اسهام الايكاو في برنامج السنة الدولية للسلام، ١٩٨٦	الانتهاء من التنفيذ
٤-٢٦	وضع وثيقة للقضاء على أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي	الانتهاء من التنفيذ
١٠-٢٦	فحص برنامج العمل في مجال النقل الجوي	الانتهاء من التنفيذ



القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
١٩-٢٦	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	الانتهاء من التنفيذ
٢٤-٢٦	الموافقة على حسابات المنظمة عن السنوات المالية ١٩٨٣ و ١٩٨٤ و ١٩٨٥ والنظر في تقارير المراجعة عنها	الانتهاء من التنفيذ
٢٥-٢٦	الموافقة على كشف الحسابات الخاصة ببرنامج الأمم المتحدة الانمائي عن السنوات المالية ١٩٨٣ و ١٩٨٤ و ١٩٨٥ والنظر في تقارير مراجعة الحسابات عنها	الانتهاء من التنفيذ

القرار ٢٩-٤: قرارات الجمعية العمومية التي لم تعد سارية

تعلن 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 الاحوال من مديونية أي من الدول المتعاقدة تكون قد نشأت عن أي من هذه القرارات.

القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
٢٢-٢٢	جهاز تحديد الأجور والأسعار الدولية	الانتهاء من التنفيذ أو اعتماد اجراء آخر
١٩-٢٣	المؤتمر الثاني للنقل الجوي - البند ٢ من جدول الأعمال	الانتهاء من التنفيذ أو اعتماد اجراء آخر
٣٠-٢٤	تعيين المراجع الخارجي للحسابات	الانتهاء من التنفيذ
١٨-٢٦	ميزانيات ١٩٨٧ و ١٩٨٨ و ١٩٨٩	الانتهاء من التنفيذ
٢٠-٢٦	قسمة مصروفات الايكاو فيما بين الدول المتعاقدة والحصص التي تدفع في الصندوق العام عن السنوات ١٩٨٧ و ١٩٨٨ و ١٩٨٩	الانتهاء من التنفيذ
٢٢-٢٦	ترتيبات لتسوية الاشتركاكات المتأخرة	حل محله القرار ٢٧-٢٦ والقرار ٢٨-٦ القسم (ج)
٨-٢٧	وضع علامات على المتفجرات اللدائنية والصفائحية بغرض تسهيل الكشف عنها	الانتهاء من التنفيذ

القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
١٩-٢٧	تخصيص أموال برنامج الأمم المتحدة الانمائي للبرامج المتعددة الأقطار	الانتهاء من التنفيذ
٢٢-٢٧	تثبيت اجراء المجلس المتخذ بشأن تحديد أنصبة الاشتراك في الصندوق العام وتحديد السلفيات لصندوق رأس المال العامل، وذلك بالنسبة للدول التي انضمت الى الاتفاقية	الانتهاء من التنفيذ
٢٧-٢٧	الموافقة على حسابات المنظمة عن السنوات المالية ١٩٨٦ و ١٩٨٧ و ١٩٨٨ والنظر في تقرير مراجعة الحسابات عنها	الانتهاء من التنفيذ
٢٨-٢٧	الموافقة على البيانات المالية الخاصة ببرنامج الأمم المتحدة الانمائي عن السنوات المالية ١٩٨٦ و ١٩٨٧ و ١٩٨٨ والنظر في تقارير مراجعة الحسابات عنها	الانتهاء من التنفيذ
٤-٢٨	اعتماد حسابات المنظمة عن السنة المالية ١٩٨٩ والنظر في تقرير مراجعة الحسابات عنها	الانتهاء من التنفيذ
٥-٢٨	اعتماد البيانات المالية لبرنامج الأمم المتحدة الانمائي عن السنة المالية ١٩٨٩، والنظر في تقرير مراجعة الحسابات عنها	الانتهاء من التنفيذ

**القرار ٣١-٣: قرارات الجمعية العمومية التي لم تعد سارية**

**تعلم الجمعية العمومية ما يلي:**

- ١- رهنا بأحكام الفقرة (٢) أدناه، لم تعد القرارات أو أجزاء القرارات المدرجة في القائمة الواردة أدناه سارية.
- ٢- ان هذا الاجراء لا يؤثر على أي حقوق أو امتيازات أو التزامات أو مسؤوليات مكتسبة أو متركمة أو ناشئة، ولا على أي ترتيبات تكون قد أبرمت بموجب أي من القرارات المذكورة أدناه، وأنه على وجه الخصوص لا يلغي ولا يخفض بأي طريقة مديونية أي دولة متعاقدة ازاء المنظمة تكون قد نشأت بموجب أي من هذه القرارات.

القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
٧-١٥	ادانة سياسة الفصل العنصري والنفرة العنصرية التي تطبقها جنوب أفريقيا	ألغته الدورة ٣١
١٧-١٦	توحيد وحدات القياس	الانتهاء من التنفيذ
٤-١٨	الاجراءات التي يجب أن تتخذ تجاه جنوب أفريقيا عملا بالقرارين ٢٥٥٥ و ٢٧٠٤ الصادرين عن الجمعية العامة للأمم المتحدة	ألغته الدورة ٣١
٢٠-٢١	التعاون بين الدول المتعاقدة في التحقيقات بشأن حوادث طيران معينة	أدمج في القرار ٢٩-٧

القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
٩-٢٦	سلامة الطيران والعوامل البشرية	أدمج في القرار ٧-٢٩
٢١-٢٦	قسمة مصروفات الايكاو على الدول المتعاقدة	الانتهاء من التنفيذ
٥-٢٧	ادانة سياسات الفصل العنصري والتفرقة العنصرية التي تنتهجها جنوب أفريقيا والتدابير التي ينبغي اتخاذها استجابة للقرارات الصادرة عن الجمعية العامة للأمم المتحدة في هذا الخصوص	ألغته الدورة ٣١
١١-٢٧	الازدحام في المطارات وفي الفضاء الجوي - الفقرة ٦ من المنطوق	الانتهاء من التنفيذ
٢١-٢٧	توزيع نفقات الايكاو على الدول المتعاقدة أنصبة الاشتراك في الصندوق العام للسنوات ١٩٩٠ و ١٩٩١ و ١٩٩٢	الانتهاء من التنفيذ
٢٣-٢٧	ميزانيات السنوات ١٩٩٠ و ١٩٩١ و ١٩٩٢	الانتهاء من التنفيذ
٢٤-٢٧	اجراءات منقحة تتعلق بتنفيذ الميزانية البرنامجية	الانتهاء من التنفيذ
٦-٢٨	الميزانيات الاضافية للسنوات ١٩٩٠ و ١٩٩١ و ١٩٩٢	الانتهاء من التنفيذ
٦-٢٩	دور الايكاو في تنفيذ اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها وتنفيذ القرار الوارد في البيان الختامي	الانتهاء من التنفيذ
١٠-٢٩	عقد اجتماع خاص على المستوى العالمي بشأن التحول من استخدام نظام الهبوط الآلي الى استخدام نظام الهبوط الميكروويفي	الانتهاء من التنفيذ
٢٢-٢٩	تعديل النظام المالي	الانتهاء من التنفيذ
٢٤-٢٩	نصيب اشترك جمهورية المانيا الاتحادية	الانتهاء من التنفيذ
٢٥-٢٩	نصيب اشترك جمهورية اليمن	الانتهاء من التنفيذ
٢٦-٢٩	تثبيت اجراء المجلس المتخذ بشأن تحديد أنصبة الاشتراك في الصندوق العام وتحديد السلفيات لصندوق رأس المال العامل بالنسبة للدول التي انضمت الي الاتفاقية	الانتهاء من التنفيذ
٢٧-٢٩	تحديد اشتراكات ليتوانيا واستونيا ومولدوفا وأرمينيا ولاتفيا وأوكرانيا وكازاخستان والاتحاد الروسي لعام ١٩٩٢	الانتهاء من التنفيذ
٢٨-٢٩	تحديد اشترك كل من كرواتيا وسلوفينيا لعام ١٩٩٢	الانتهاء من التنفيذ
٣٢-٢٩	الموافقة على حسابات المنظمة عن السنتين الماليتين ١٩٩٠ و ١٩٩١ والنظر في تقرير مراجعة الحسابات عنها	الانتهاء من التنفيذ
٣٣-٢٩	الموافقة على البيانات المالية بمشاريع برنامج الأمم المتحدة الانمائي التي تديرها الايكاو بوصفها الوكالة المنفذة، عن السنتين الماليتين ١٩٩٠ و ١٩٩١ والنظر في تقرير مراجعة الحسابات عنهما	الانتهاء من التنفيذ

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 معقدة 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.

القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
٤-١٦	التشغيل التجاري للطائرات الأسرع من الصوت — مشكلة الفرقة الصوتية	سيدمج في القرار ٣١-١١
١٤-٢٢	المشاكل الفنية والاقتصادية المرتبطة بالتشغيل التجاري للطائرات الأسرع من الصوت	سيدمج في القرار ٣١-١١
	الفقرة ١ ج) من المنطوق	الانتهاء من التنفيذ
	الفقرة ١ من المنطوق، الأسطر الستة الأخيرة	الانتهاء من التنفيذ
	الفقرة ٣ أ) (١) -١ من المنطوق	الانتهاء من التنفيذ
	الفقرة ٣ أ) (١) -٢ من المنطوق	سيدمج في القرار ٣١-١١
٢-٢٤	التصديق على بروتوكول ادراج المادة رقم ٨٣ مكرر في اتفاقية الطيران المدني الدولي	الانتهاء من التنفيذ
٢٦-٢٧	ترتيبات لتسوية الاشتراكات المتأخرة	حل محله القرار ٣١-٢٦
١٧-٢٩	صلاحية الطائرات للطيران	الانتهاء من التنفيذ
٢٣-٢٩	أنصبة الاشتراكات في الصندوق العام للسنوات ١٩٩٣ و ١٩٩٤ و ١٩٩٥	الانتهاء من التنفيذ
٢٩-٢٩	ميزانيات السنوات ١٩٩٣ و ١٩٩٤ و ١٩٩٥	الانتهاء من التنفيذ
٧-٣١	تنفيذ الجوانب المالية والتنظيمية والقانونية والتعاونية لنظم الايكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية	الانتهاء من التنفيذ
٨-٣١	تحديث شكل الخطة الاقليمية للملاحة الجوية واجراءات تعديلها	الانتهاء من التنفيذ
٢٢-٣١	تسوية أصول وأنصبة اشتراكات تشيكوسلوفاكيا السابقة	الانتهاء من التنفيذ

القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
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	الانتهاء من التنفيذ
٢٧-٣١	الموافقة على حسابات المنظمة عن السنوات المالية ١٩٩٢ و ١٩٩٣ و ١٩٩٤ والنظر في تقارير مراجعة الحسابات عنها	الانتهاء من التنفيذ
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	الانتهاء من التنفيذ

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 معقدة 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 .

القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
١٨-٣١	تعديل النظام المالي (تعديل المادتين السادسة والسابعة)	الانتهاء من التنفيذ
١٩-٣١	تعديل النظام المالي (تعديل المادة الخامسة)	الانتهاء من التنفيذ
٢١-٣١	الأنصبة المقررة للاشتراكات في الصندوق العام للسنوات ١٩٩٦ و ١٩٩٧ و ١٩٩٨	الانتهاء من التنفيذ
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	الانتهاء من التنفيذ
٢٤-٣١	ميزانية السنوات ١٩٩٦ و ١٩٩٧ و ١٩٩٨	الانتهاء من التنفيذ
٥-٣٢	الذكرى الخمسون لانشاء لجنة الايكافو للملاحة الجوية	الانتهاء من التنفيذ
١٠-٣٢	وضع معايير دولية للتقييم والابلاغ عن الوضع بخصوص الامتثال في سنة ٢٠٠٠	الانتهاء من التنفيذ

القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
٣٠-٣٢	الموافقة على حسابات المنظمة عن السنوات المالية ١٩٩٥ و ١٩٩٦ و ١٩٩٧ والنظر في تقارير المراجعة الخاصة بها	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

**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 معقدة 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.

القرار	الموضوع	سبب الانتهاء
٢٩-٢٩	عضوية جمهورية يوغوسلافيا الاتحادية (صربيا والجبل الأسود)	الانتهاء من التنفيذ
٢٢-١٤	المشاكل الفنية والاقتصادية المرتبطة بالتنشغيل التجاري للطائرات فوق الصوتية	الانتهاء من التنفيذ
٣١-٢٠	تقسيم حصص النفقات بين الدول المتعاقدة لدى المنظمة	التقادم
٣٢-٢٦	أنصبة الاشتراك في الصندوق العام للسنوات ١٩٩٩ و ٢٠٠٠ و ٢٠٠١	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
٣٣-٢٤	ميزانيات السنوات ١٩٩٩ و ٢٠٠٠ و ٢٠٠١	الانتهاء من التنفيذ
٣٣-٣٠	الموافقة على حسابات المنظمة عن السنوات المالية ١٩٩٨ و ١٩٩٩ والنظر في تقارير المراجعة الخاصة بها	الانتهاء من التنفيذ
٣٣-٣١	الموافقة على البيانات المالية في صدد برنامج الأمم المتحدة الإنمائي الذي تديره الايكاو بوصفها وكالة منفذة عن السنوات المالية ١٩٩٨ و ١٩٩٩ و ٢٠٠٠ والنظر في تقارير مراجعة الحسابات عنها	الانتهاء من التنفيذ

## القرار ٣٦-١٦: قرارات الجمعية العمومية التي لم تعد سارية

## تعليق الجمعية العمومية:

- ١- انتهاء سريان القرارات أو أجزاء القرارات المدرجة في القائمة الواردة أدناه شريطة مراعاة أحكام الفقرة (٢) التالية.
- ٢- عدم تأثير هذا الاجراء على أي حق أو امتياز أو التزام أو مسؤولية مكتسبة أو ناشئة أو عارضة، أو أي ترتيبات مبرمة بموجب أي من القرارات المذكورة أدناه، كما أنه لا يلغي أو يقلل بأي حال من الأحوال من التزامات الدول المتعاقدة التي نشأت عن أي من هذه القرارات.

القرار	الموضوع	سبب انتهاء السريان
٨-٢٤	إعادة فحص برنامج العمل في مجال الملاحة الجوية (إتمام الإجراء. انتقل الآن برنامج العمل الفني إلى برنامج الملاحة الجوية المتكامل الذي يتخذ شكلا الكترونيا لاستخدامه في دعم خطة أعمال المنظمة. وهو أداة إدارية ديناميكية تتضمن كل ممارسات الأعمال الحديثة بما فيها كل المعايير المحددة في الفقرة (١) من منطوق القرار ٢٤-٨).	
٢٦-٣٣	أنصبة الاشتراك في الصندوق العام للسنوات ٢٠٠٢ و ٢٠٠٣ و ٢٠٠٤	إتمام الإجراء.
٢٣-٣٥	تأكيد إجراء المجلس بشأن تحديد أنصبة الاشتراك في الصندوق العام وتحديد السلفيات لصندوق رأس المال العامل المقررة على الدول التي انضمت إلى الاتفاقية	إتمام الإجراء.
٢٣-٣٣	ميزانيات السنوات ٢٠٠٢ و ٢٠٠٣ و ٢٠٠٤	إتمام الإجراء.
٢٩-٣٥	الموافقة على حسابات المنظمة عن السنوات المالية ٢٠٠١ و ٢٠٠٢ و ٢٠٠٣ والنظر في تقارير المراجعة الخاصة بها	إتمام الإجراء.
٣٠-٣٥	الموافقة على الحسابات المتعلقة بأنشطة برنامج الأمم المتحدة الإنمائي التي أدارتها المنظمة في السنوات المالية ٢٠٠١ و ٢٠٠٢ و ٢٠٠٣ بوصفها وكالة منفذة والنظر في تقارير مراجعة الحسابات عن البيانات المالية للمنظمة التي تشمل أيضا حسابات برنامج الأمم المتحدة الإنمائي	إتمام الإجراء.

قائمة القرارات أو أجزاء القرارات التي أعلنت الجمعية العمومية عدم سريتها  
بعد دورتها السادسة عشرة (باستثناء تلك المذكورة في القرارات ١-١٨ و ١-٢١ و ١-٢٢ و  
١-٢٣ و ١-٢٤ و ١-٢٦ و ١-٢٧ و ١-٢٩ و ٣-٣١ و ٤-٣٢ و ٤-٣٣ و ٤-٣٥ و ٤-٣٦ و ١٦-٣٦)

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
٩-٢	تنفيذ المادة ٥٤ (د) - انشاء لجنة للنقل الجوي يختار أعضاؤها من بين ممثلي الأعضاء في المجلس	حل محله القرار ١٧-٣٢*
١٩-٤	البرنامج الاحصائي للمنظمة	حل محله القرار ١٧-٣٢*
٦-٧	اجراءات اعتماد مشاريع الاتفاقيات الخاصة بقانون الجو الدولي	حل محله القرار ١٥-٣١*
١٤-٧	البرنامج المستقبلي وطرائق العمل للمنظمة في المجال الاقتصادي	حل محله القرار ١٧-٣٢*
١٥-٧	فرص وطرائق عقد اتفاق دولي جديد بشأن الحقوق التجارية في النقل الجوي الدولي - الخطوط الجوية الدولية المنتظمة	حل محله القرار ١٧-٣٢*
٥-١٠	العلاقة بين الايكاو واللجنة الاوروبية للطيران المدني	حل محله القرار ١٧-٢٧*
١١-١٠	شعار الايكاو وختمها الرسميان	حل محله القرار ٤-٢١*
٣٢-١٠	اتفاق دولي جديد بشأن الحقوق التجارية	حل محله القرار ١٧-٣٢*
٣٦-١٠	سجل الرحلات	حل محله القرار ١٧-٣٢*
٤٠-١٠	تدريس قانون الجو	حل محله القرار ١٥-٣١*
١٨-١٢	الحقوق التجارية في النقل الجوي الدولي	حل محله القرار ١٧-٣٢*

\* تم استبداله أو انتهى تنفيذه - انظر القائمة الحالية.



القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
١٩-١٢	دراسة رسوم المطارات ورسوم التجهيزات والخدمات الملاحية	حل محله القرار ٣٢-١٧*
٣٠-١٢	المبادئ التي يجب أن تطبق عند تحديد جداول أنصبة الاشتراكات للأعوام ١٩٦٠ و ١٩٦١ و ١٩٦٢ وعند اعداد مشروع جداول الأنصبة للأعوام ١٩٦٣ و ١٩٦٤ و ١٩٦٥	أدمج في القرار ٢١-٣٣*
٧-١٤	المشاكل الفنية والاقتصادية المتعلقة باستخدام الطائرات فوق الصوتية في العمليات التجارية	حل محله القرار ٢٢-١٤*
٣٤-١٤	الدراسات الاقليمية للشحن الجوي	أدمج في القرار ١٨-٢٠*
٥-١٥	القيمة الاقتصادية للتجهيزات والخدمات	حل محله القرار ٣٢-١٧*
١٠-١٥	التخطيط الاقليمي بالعلاقة الى القدرة على التنفيذ	حل محله القرار ٢١-٢١*
١٧-١٥	تتمية السفر الجوي الدولي للركاب	أدمج في القرار ١٨-٢٠*
١٨-١٥	مؤتمرات النقل الجوي	حل محله القرار ٢٢-٢٥*
٢٢-١٥	احصاءات الطيران غير التجاري	حل محله القرار ٣٢-١٧*
٢-١٦	اضطلاع الدول المتعاقدة بالتزاماتها المالية تجاه المنظمة	حل محله القرار ١٨-٧*
٣-١٦	ضوضاء الطائرات بالقرب من المطارات	أدمج في القرار ٢٢-١٣*
٥-١٦	امكانية تطبيق تخطيط النظم على استحداث أنواع جديدة من الطائرات	حل محله القرار ٢٣-١٤
٦-١٦	المساعدة الفنية	حل محله القرار ١٨-٨*
٧-١٦	التدريب الفني في مجال الطيران	حل محله القرار ٣٦-١٧
٩-١٦	المساعدة والمشورة في تنفيذ المخططات الاقليمية	حل محله القرار ٢٢-١٩

\* تم استبداله أو انتهى تنفيذه - انظر القائمة الحالية.

القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
١١-١٦	اشترك الايكاو في برامج استكشاف الفضاء الخارجي واستخدامه	حل محله القرار ٢٢-٢٠*
١٤-١٦	تشكيل لجنة الملاحة الجوية والمشاركة في أعمالها	حل محله القرار ٢٢-٤
١٥-١٦	تنسيق الممارسات والاجراءات الادارية والمالية	حل محله القرار ١٨-٦*
١٧-١٦	توحيد وحدات القياس	حل محله القرار ٢٣-١١، المرفق (و)*
١٨-١٦	وحدات القياس الواردة في الملحق ٥	حل محله القرار ٢٣-١١، المرفق (و)*
١٩-١٦	البيان الموحد بسياسات الايكاو الثابتة المتعلقة بالملاحة الجوية بالتحديد	حل محله القرار ١٨-١٣*
٢٢-١٦	تنبؤات الحركة الجوية وطرائق التنبؤ	حل محله القرار ٣٢-١٧*
٢٣-١٦	نشاط النقل الجوي في المناطق — السياسة العامة	حل محله القرار ١٨-٢١*
٢٤-١٦	تطبيق التعريفات	حل محله القرار ١٨-١٨*
٢٥-١٦	اشترك الدول في الاتفاقية الدولية لعبور الخطوط الجوية	حل محله القرار ٢١-٢٨*
٢٦-١٦	البريد الجوي الدولي	حل محله القرار ٣٢-١٧*
٢٧-١٦	تنفيذ أحكام الملحق التاسع وتوصيات الايكاو في مجال التسهيلات	حل محله القرار ٣٢-١٧*
٢٨-١٦	تدابير التسهيلات من جانب الدول والمستثمرين الجويين الدوليين بهدف الاسراع في خدمة نقل الركاب والأمتعة والبضائع والبريد بطريق الجو	حل محله القرار ٣٢-١٧*
٢٩-١٦	التنسيق مع منظمات أخرى حول شؤون التسهيلات	حل محله القرار ٣٢-١٧*

\* تم استبداله أو انتهى تنفيذه - انظر القائمة الحالية.

القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
٣٠-١٦	لجان التسهيلات الوطنية، والتعاون بين الدول وتقديم المساعدة للدول من جانب الأمانة العامة لحل مشاكل التسهيلات	حل محله القرار ١٧-٣٢ *
٣١-١٦	أثر تحسينات التسهيلات على تصميم مبنى المطار	حل محله القرار ١٧-٣٢ *
٣٢-١٦	تسجيل اتفاقيات واتفاقات الطيران لدى الايكاو	حل محله القرار ٢٧-٤ *
٣٣-١٦	الملكية المشتركة والتشغيل المشترك	حل محله القرار ١٧-٣٢ *
٣٤-١٦	شعبة الاحصاءات وفرق خبراء الاحصاء واجتماعات الاحصاءات	حل محله القرار ١٧-٣٢ *
٣٦-١٦	مشاركة الدول في الاتفاقيات الدولية لقانون الجو	حل محله القرار ١٥-٣١ *
٣٧-١٦	الاستيلاء غير المشروع على الطائرات	أدمج في القرار ٢١-٩ *
٥٣-١٦	المبادئ التي يجب أن تطبق عند تحديد جداول أنصبة الاشتراكات للأعوام ١٩٧٢ و ١٩٧٣ و ١٩٧٤	حل محله القرار ١٨-٢٦ *
٥٤-١٦	تنفيذ المبدأ الخاص بأن الاشتراك الذي تدفعه دولة متعاقدة واحدة يجب ألا يتعدى ٣٠ في المائة من مجموع الاشتراكات المحددة في أي سنة واحدة	حل محله القرار ١٨-٢٦ *
٥٥-١٦	صندوق رأس المال العامل	حل محله القرار ١٨-٢٨ *
٥٦-١٦	الاجراء الذي يجب اتخاذه تجاه الدول المتعاقدة التي تعجز عن الوفاء بالتزاماتها المالية نحو المنظمة	أدمج في القرار ٢١-١٠ *
٢-١٧	القبول الأوسع لاتفاقية طوكيو بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات (١٩٦٣)	أدمج في القرار ٢١-٩ *
٥-١٧	التدابير الموصى باتباعها للتخفيف من حدة آثار الاستيلاء غير المشروع على الطائرات	أدمج في القرار ٢٦-٧ *
٦-١٧	القوانين الجنائية الخاصة بالاستيلاء غير المشروع على الطائرات	أدمج في القرار ٢٦-٧ *
٧-١٧	تعزيز الاتفاق القائم بشأن التسليم	أدمج في القرار ٢٦-٧ *

\* تم استبداله أو انتهى تنفيذه - انظر القائمة الحالية.

القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
٨-١٧	إعادة الطائرات المستولى عليها بصفة غير مشروعة وطواقمها وركابها وبضائعها	أدمج في القرار ٢١-٩*
٩-١٧	المساعي الحميدة للايكافو	أدمج في القرار ٢٦-٧*
١٠-١٧	تطبيق الدول لمواصفات وممارسات الأمن المعتمدة من الجمعية العمومية، ونشاط الايكافو الاضافي المتعلق بهذه المواصفات والممارسات	أدمج في القرار ٢٦-٧*
١١-١٧	تطبيق المواصفات والاجراءات المحددة في المرفق باء بالقرار ١٧-١٠، بناء على طلب الدول	أدمج في القرار ٢٦-٧*
١٣-١٧	مساعدة الدول في تنفيذ الاجراءات الفنية لحماية الطيران المدني الدولي	أدمج في القرار ٢٦-٧*
١٤-١٧	التعاون الدولي وتبادل المعلومات وتوزيعها بخصوص التدخل غير المشروع	أدمج في القرار ٢٦-٧*
١٦-١٧	التقارير عن وقائع التدخل غير المشروع	أدمج في القرار ٢٦-٧*
١٧-١٧	تدابير الأمن على متن الطائرات أثناء طيرانها	أدمج في القرار ٢٦-٧*
٢٣-١٧	توزيع وثيقة بشأن ربط اتفاقات الجو الثنائية باتفاقيات الايكافو الدولية المتعلقة بالتدخل غير المشروع في الطيران المدني	أدمج في القرار ٢٦-٧*
٦-١٨	خدمات وحدة التفتيش المشتركة	حل محله القرار ٢١-١١*
٧-١٨	اضطلاع الدول المتعاقدة بالتزاماتها المالية نحو المنظمة	أدمج في القرار ٢١-١٠*
٨-١٨	المساعدة الفنية	حل محله القرار ٢١-١٧*
٩-١٨	الاسراع في اعتماد والتصديق على اتفاقية بشأن أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي بخلاف أعمال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات	أدمج في القرار ٢١-٩*
١٠-١٨	الاجراءات الفنية الاضافية لحماية أمن النقل الجوي المدني الدولي	حل محله القرار ٢١-٢٣*
١١-١٨	موقف الايكافو في المؤتمر الدولي بشأن مشاكل البيئة الانسانية (ستوكهولم، يونيو ١٩٧٢)	أدمج في القرار ٢٢-١٢*
١٢-١٨	وضع القواعد والتوصيات الدولية والاجراءات والارشادات المتعلقة بنوعية البيئة الانسانية	أدمج في القرار ٢٢-١٣*

\* تم استبداله أو انتهى تنفيذه - انظر القائمة الحالية.

القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
١٣-١٨	البيان الموحد بالسياسات الثابتة المتعلقة بالملاحة الجوية على وجه التحديد	حل محله القرار ٢١-٢١*
١٤-١٨	المراجع الفنية للايكاو	حل محله القرار ١١-٢٣، المرفق (هـ)*
١٦-١٨	المشاكل الناشئة عن تأجير واستئجار وتبادل الطائرات في العمليات الدولية	حل محله القرار ٢٢-٢١*
١٧-١٨	دراسات أجور وأسعار النقل الجوي الدولي	حل محله القرار ٢٦-٢١*
١٨-١٨	تطبيق التعريفات	حل محله القرار ١٥-٢٧*
٢٠-١٨	الدراسات الإقليمية للنقل الجوي	حل محله القرار ١٧-٣٢*
٢١-١٨ الفقرة ٣	نشاط النقل الجوي في المناطق - السياسة العامة	الانتهاء من التنفيذ
الفقرة (أ)		حل محلها القرار ١٧-٢٧
بقية الفقرات		حل محلها القرار ١٧-٣٢*
٢٤-١٨	المبادئ التي يجب اتباعها في تحديد جداول أنصبة الاشتراكات (الحد الأدنى للاشتراك)	أدمج في القرار ٢١-٣٣*
٢٥-١٨	المبادئ التي يجب اتباعها في تحديد جداول أنصبة الاشتراكات (الحد الأقصى للاشتراك)	حل محله القرار ٣-١٩*
٢٦-١٨	قسمة نفقات الايكاو فيما بين الدول المتعاقدة	الانتهاء من التنفيذ
٢٧-١٨	حدود الاعتمادات الاضافية	حل محله القرار ٣٥-٢١*
٢٨-١٨	صندوق رأس المال العامل	حل محله القرار ٣٦-٢١*
٣-١٩	المبادئ التي يجب اتباعها في تحديد جداول أنصبة الاشتراكات (الحد الأقصى للاشتراك)	أدمج في القرار ٢١-٣٣*
٤-١٩	المبادئ التي يجب اتباعها في تحديد جداول أنصبة الاشتراكات (الحد الأدنى للاشتراك)	أدمج في القرار ٢١-٣٣*

\* تم استبداله أو انتهى تنفيذه - انظر القائمة الحالية.

القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
٥-١٩	المبادئ التي يجب اتباعها في تحديد جداول أنصبة الاشتراكات (مقدرة الدول المتعاقدة على الدفع)	أدمج في القرار ٢١-٣٣*
٢-٢٠	أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني	أدمج في القرار ٢٦-٧*
٤-٢١	الشعار الرسمي والختم الرسمي للايكاو	حل محله القرار ٣١-١
٨-٢١	العلاقة بين الايكاو وهيئات الطيران المدني الاقليمية وبين تلك الهيئات والدول المتعاقدة غير الأعضاء فيها	حل محله القرار ٢٧-١٧
٩-٢١	الاسراع في التصديق على الاتفاقيات المتعلقة بالتدخل غير المشروع	أدمج في القرار ٢٦-٧*
١٠-٢١	اضطلاع الدول المتعاقدة بالتزاماتها المالية نحو المنظمة والاجراءات التي يجب اتخاذها تجاه الدول التي لا تفي بتلك الالتزامات	حل محله القرار ٣٥-٢٦*
١١-٢١	لائحة وحدة التفتيش المشتركة	حل محله القرار ٢٢-٧
١٧-٢١	المساعدة الفنية	حل محله القرار ٢٢-٨*
١٨-٢١	تخصيص أموال برنامج الأمم المتحدة الانمائي للبرامج متعددة الأقطار	حل محله القرار ٢٧-١٩*
١٩-٢١	الطيران المدني والبيئة الانسانية	أدمج في القرار ٢٢-١٢*
٢١-٢١	البيان الموحد بسياسات الايكاو الثابتة وممارساتها ذات الصلة والمتعلقة بالملاحة الجوية على وجه التحديد	حل محله القرار ٢٢-١٨*
٢٢-٢١	تأجير واستئجار وتبادل الطائرات في العمليات الدولية	حل محله القرار ٢٣-١٣
٢٣-٢١	التدابير الفنية لحماية النقل الجوي المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع	حل محله القرار ٢٢-١٧*
٢٥-٢١	النظر في مشاكل النقل الجوي على أساس عالمي	حل محله القرار ٢٢-٢٥*

\* تم استبداله أو انتهى تنفيذه - انظر القائمة الحالية.

القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
٢٦-٢١ الفقرة ١ج) الكلمات: الى المجلس لتقديمها الى الجمعية العمومية" بقية الفقرات	دراسات أجور وأسعار النقل الجوي الدولي	حل محله القرار ٢٢-٢٢ (الفقرة ٤) *
٢٨-٢١	الاتفاقية الدولية لعبور الخطوط الجوية	حل محلها القرار ١٧-٣٢ *
٢٩-٢١	تطبيق التعريفات	حل محله القرار ١٥-٢٧ *
٣٣-٢١ (الفقرة ١ و)	قسمة نفقات الايكاو فيما بين الدول المتعاقدة	حل محله القرار ٢٠-٣١ *
٣٦-٢١	صندوق رأس المال العامل	حل محله القرار ٣٣-٢٢ *
٨-٢٢	المساعدة الفنية	حل محله القرار ٧-٢٣ *
٩-٢٢	تمويل أنشطة المساعدة الفنية	حل محله القرار ٨-٢٣ *
١٠-٢٢	المنح الدراسية ومنح الزمالة للتدريب الأساسي والمتقدم	حل محله القرار ٩-٢٣ *
١٢-٢٢	الطيران المدني الدولي والبيئة الانسانية	حل محله القرار ١١-٣١ *
١٣-٢٢	صياغة القواعد والتوصيات الدولية والاجراءات والمواد الارشادية المتعلقة بنوعية البيئة الانسانية	حل محله القرار ١١-٣١ *
١٥-٢٢	السياسات والبرامج الوطنية الخاصة بالحد من مشكلة ضوضاء الطائرات	حل محله القرار ١١-٣١ *
١٦-٢٢	تعزيز الاجراءات لقمع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني	أدمج في القرار ٧-٢٦ *
١٧-٢٢	التدابير الفنية لحماية النقل الجوي الدولي من أفعال التدخل غير المشروع	أدمج في القرار ٧-٢٦ *

\* تم استبداله أو انتهى تنفيذه - انظر القائمة الحالية.

القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
١٨-٢٢	البيان الموحد بسياسات الايكاو الثابتة وممارساتها ذات الصلة والمتعلقة بالملاحة الجوية على وجه التحديد	حل محله القرار ٢٣-١١ *
٢٠-٢٢	استعمال تكنولوجيا الفضاء في مجال الملاحة الجوية	حل محله القرار ٢٩-١١
٢٣-٢٢	المؤتمر الخاص للنقل الجوي للتوصيات ١، ٢، ٣ و ٤	الانتهاء من التنفيذ
	فقرات الحيثيات والمنطوق المتعلق بتطبيق التعريفات	حل محلها القرار ٢٧-١٥ *
٢٤-٢٢	قائمة بالمشاكل الرئيسية في مجال النقل الجوي	حل محلها القرار ٣٢-١٧ *
٢٥-٢٢	النظر في مشاكل النقل الجوي على أساس عالمي	حل محله القرار ٢٣-١٦ *
٢٧-٢٢	وفرة وقود الطائرات مستقبلا	حل محله القرار ٢٣-٢٠ *
٢٨-٢٢	تأجير واستئجار وتبادل الطائرات في العمليات الدولية	حل محله القرار ٢٣-١٣
٣٠-٢٢	استعراض جميع جوانب خدمات اللغات	الانتهاء من التنفيذ
	الفقرة ٣ من المنطوق	
٣٣-٢٢	صندوق رأس المال العامل	حل محله القرار ٢٣-٢٧ *
٧-٢٣	المساعدة الفنية	حل محله القرار ٢٤-١٥ *
٨-٢٣	تمويل أنشطة المساعدة الفنية	حل محله القرار ٢٤-١٦ *
٩-٢٣	المنح الدراسية ومنح الزمالة للتدريب الأساسي والمتقدم	حل محله القرار ٢٤-١٧ *
١٠-٢٣	ضوضاء وانبعاثات محركات الطائرات النفاثة دون الصوتية	حل محله القرار ٣١-١١ *

\* تم استبداله أو انتهى تنفيذه - انظر القائمة الحالية.



القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
جوانب الضوضاء		حل محله القرار ٢٨-٣*
١١-٢٣	البيان الموحد بسياسات الايكاو الثابتة وممارساتها ذات الصلة والمتعلقة بالملاحة الجوية على وجه التحديد	حل محله القرار ٢٤-٧*
١٨-٢٣	المؤتمر الثاني للنقل الجوي - البند الأول من جدول الأعمال	الانتهاء من التنفيذ
٢١-٢٣	تشجيع التصديق والانضمام الى اتفاقيات قانون الجو الدولية ومقتضيات الإبلاغ بموجب المادة ١١ من اتفاقية لاهاي والمادة ١٣ من اتفاقية مونتريال	أدمج في القرار ٢٦-٧*
٢٢-٢٣	رفض السماح بهبوط الطائرات المستولى عليها بصفة غير مشروعة	أدمج في القرار ٢٦-٧*
٢٤-٢٣ الفقرات ٢ الى ٤ والفقرة ٥	قسمة نفقات الايكاو فيما بين الدول المتعاقدة (المبادئ التي يجب أن تطبق في تحديد جداول أنصبة الاشتراكات)	ألغى تلقائيا اعتبارا من ١٩٨٣/١٢/٣١ وفقا للفقرة ٥
٢٧-٢٣	صندوق رأس المال العامل	حل محله القرار ٢٤-٢٨*
٧-٢٤	بيان بسياسات الايكاو الثابتة وممارساتها ذات الصلة المتعلقة بالملاحة الجوية على وجه التحديد	حل محله القرار ٢٦-٨*
١١-٢٤	مواصلة عمل المنظمة بشأن تنظيم خطوط النقل الجوي الدولي	الانتهاء من التنفيذ
١٢-٢٤	التدابير العملية لتقديم فرصة أفضل للدول النامية ذات المصالح المشتركة لتشغيل خطوط النقل الجوي الدولي	حل محله القرار ٣٢-١٧*
١٣-٢٤	تطبيق التعريفات	حل محله القرار ٢٧-١٥*
١٤-٢٤ الفقرة ٢	التدابير الانفرادية التي تؤثر في النقل الجوي الدولي	الانتهاء من التنفيذ
بقية الفقرات		حل محلها القرار ٣٢-١٧*
١٥-٢٤	المساعدة الفنية	حل محله القرار ٢٦-١٦*

\* تم استبداله أو انتهى تنفيذه - انظر القائمة الحالية.

القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
١٦-٢٤	تمويل أنشطة المساعدة الفنية	حل محله القرار ١٧-٢٦*
١٨-٢٤	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	أدمج في القرار ٧-٢٦*
١٩-٢٤	تعزيز التدابير الرامية لقمع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات وغيرها من الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد أمن الطيران المدني	أدمج في القرار ٧-٢٦*
٢٨-٢٤	صندوق رأس المال العامل	حل محله القرار ٢٦-٢٦*
٢-٢٦	التصديق على وثائق الايكاو الدولية	حل محله القرار ٣-٢٧*
٥-٢٦	ادانة سياسات الفصل العنصري التي تنتهجها جنوب أفريقيا والتدابير التي ينبغي اتخاذها استجابة للقرارات الصادرة عن الجمعية العامة للأمم المتحدة في هذا الخصوص	حل محله القرار ٥-٢٧**
٧-٢٦	البيان الموحد بالسياسات الثابتة للايكاو المتعلقة بحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع	حل محله القرار ٧-٢٧*
٨-٢٦	البيان الموحد بالسياسات الثابتة وبأساليب تطبيقها في مجال الملاحة الجوية على وجه التحديد	حل محله القرار ١٠-٢٧*
١١-٢٦	القيود المحتمل فرضها على الطائرات النفاثة دون الصوتية غير المستوفية لمتطلبات شهادة الضوضاء الواردة في الملحق السادس عشر	حل محله القرار ٣-٢٨*
١٢-٢٦	دور الايكاو في القضاء على النقل غير المشروع للعقاقير المخدرة بطريق الجو	حل محله القرار ١٢-٢٧*
١٣-٢٦	تمكين المسنين والمعوقين من استخدام النقل الجوي	حل محله القرار ١٧-٣٢*
١٤-٢٦	النشاطات المتعلقة بالنقل الجوي التي تقوم بها هيئات دولية أخرى لها مصلحة في تجارة الخدمات	حل محله القرار ١٤-٢٧*
١٥-٢٦	فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي	حل محله القرار ١٨-٢٩*
١٦-٢٦ الفقرة ٧	المساعدة الفنية	حل محله القرار ٢٠-٢٩*
١٧-٢٦	تمويل أنشطة المساعدة الفنية	حل محله القرار ١٨-٢٧*

\* تم استبداله أو انتهى تنفيذه - انظر القائمة الحالية.

\*\* ألغي في دورة الجمعية العمومية الحادية والثلاثين.

القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
٢٦-٢٦	صندوق رأس المال العامل	حل محله القرار ٢٧-٢٥*
٣-٢٧	التصديق على وثائق الايكاو الدولية	حل محله القرار ٣١-١٥*
٤-٢٧	تسجيل اتفاقيات واتفاقات الطيران لدى الايكاو	حل محله القرار ٣٢-١٧*
٧-٢٧	البيان الموحد بالسياسات الثابتة للايكاو المتعلقة بحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع	حل محله القرار ٢٩-٥*
١٠-٢٧	البيان الموحد بالسياسات الثابتة وبأساليب تطبيقها المتعلقة بمجال الملاحة الجوية على وجه التحديد	حل محله القرار ٢٩-٧*
١٤-٢٧	تجارة الخدمات	حل محله القرار ٣١-١٢*
١٥-٢٧	تطبيق التعريفات	حل محله القرار ٣٢-١٧*
١٦-٢٧	نظم الحجز بالكمبيوتر	حل محله القرار ٣١-١٣*
٢٠-٢٧	البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع	حل محله القرار ٣٦-١٧
٢٥-٢٧	صندوق رأس المال العامل	حل محله القرار ٢٩-٣٠*
٣-٢٨	القيود التشغيلية المحتمل فرضها على الطائرات النفاثة دون الصوتية التي تتجاوز ضوضاؤها مستويات الضوضاء المنصوص عليها في المجلد الأول من الفصل الثالث من الملحق السادس عشر	حل محله القرار ٣١-١١*
٥-٢٩	البيان الموحد بالسياسات الثابتة للايكاو المتعلقة بحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع	حل محله القرار ٣١-٤*
٧-٢٩	البيان الموحد بالسياسات الثابتة وبأساليب تطبيقها المتعلقة بمجال الملاحة الجوية على وجه التحديد	حل محله القرار ٣١-٥*
٨-٢٩	نظم الايكاو الخاصة بالاتصالات والملاحة والاستطلاع وادارة الحركة الجوية	حل محله القرار ٣١-٦*
٩-٢٩	تنظيم تنفيذ نظم الايكاو الخاصة بالاتصالات والملاحة والاستطلاع وادارة الحركة الجوية	حل محله القرار ٣١-٦*
١٢-٢٩	الأثر البيئي للطيران المدني على الغلاف الجوي العلوي	حل محله القرار ٣١-١١*

\* تم استبداله أو انتهى تنفيذه - انظر القائمة الحالية.

القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
١٨-٢٩	فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي	حل محله القرار ٣٢-١٧*
٢٠-٢٩	الانتقال الى سياسة جديدة بشأن التعاون الفني	حل محله القرار ٣١-١٤*
٣٠-٢٩	صندوق رأس المال العامل	حل محله القرار ٣١-٢٥*
٣١-٢٩	ترتيبات لتسوية الاشتراكات المتأخرة	حل محله القرار ٣١-٢٦*
٣٤-٢٩	تعيين المراجع الخارجي للحسابات	حل محله القرار ٣١-٣٥
٤-٣١	البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة في مجال حماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع	حل محله القرار ٣٢-٢٢*
٥-٣١	البيان الموحد بالسياسات المستمرة وأساليب العمل في مجال الملاحة الجوية على وجه التحديد	حل محله القرار ٣٢-١٤*
٦-٣١	البيان الموحد بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة في مجال نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ ادارة الحركة الجوية	حل محله القرار ٣٣-١٥*
١٠-٣١	تحسين سبل تفادي الحوادث في الطيران المدني	حل محله القرار ٣٦-١٠
١١-٣١	البيان الموحد بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة	حل محله القرار ٣٢-٨*
١٢-٣١	تجارة الخدمات	حل محله القرار ٣٢-١٧*
١٣-٣١	نظم الحجز الآلي	حل محله القرار ٣٢-١٧*
١٤-٣١	الانتقال الى سياسة جديدة بشأن التعاون الفني	حل محله القرار ٣٢-٢١*
١٥-٣١	البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة في المجال القانوني	حل محله القرار ٣٦-٢٦
١٨-٣١	تعديل النظام المالي (تعديل المادتين السادسة والسابعة)	الانتهاء من التنفيذ
١٩-٣١	تعديل النظام المالي (تعديل المادة الخامسة)	الانتهاء من التنفيذ

\* تم استبداله أو انتهى تنفيذه - انظر القائمة الحالية.

القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
٢٠-٣١	تقسيم حصص النفقات بين الدول المتعاقدة لدى المنظمة	الانتهاء من التنفيذ
٢١-٣١	الأنصبة المقررة للاشتراكات في الصندوق العام للسنوات ١٩٩٦ و١٩٩٧ و١٩٩٨	الانتهاء من التنفيذ
٢٤-٣١	ميزانيات السنوات ١٩٩٦ و١٩٩٧ و١٩٩٨	الانتهاء من التنفيذ
٢٥-٣١	صندوق رأس المال العامل	حل محله القرار ٢٨-٣٢*
٢٦-٣١	ترتيبات لتسوية الاشتراكات المتأخرة	حل محله القرار ٢٧-٣٢*
٢٦-٣١	ترتيبات لتسوية الاشتراكات المتأخرة	حل محله القرار ٢٦-٣٥
٥-٣٢	الذكرى الخمسون لإنشاء لجنة الايكاو للملاحة الجوية	الانتهاء من التنفيذ
٨-٣٢	البيان الموحد بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة	حل محله القرار ٧-٣٣*
٩-٣٢	منع جلب الأنواع الدخيلة الخطرة	حل محله القرار ١٨-٣٣*
١٠-٣٢	وضع معايير دولية للتقييم والابلاغ عن الوضع بخصوص الامتثال في سنة ٢٠٠٠	الانتهاء من التنفيذ
١٣-٣٢	دعم سياسة الايكاو بشأن طيف الترددات اللاسلكية	حل محله القرار ٢٥-٣٦
١٤-٣٢	البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة وأساليب العمل ذات الصلة في مجال الملاحة الجوية على وجه الخصوص	حل محله القرار ١٤-٣٣*
١٥-٣٢	خطة الايكاو العالمية للملاحة الجوية	حل محله القرار ١٦-٣٣*
١٦-٣٢	اتقان اللغة الانجليزية لأغراض الاتصال بالهاتف اللاسلكي	حل محله القرار ١١-٣٦
١٧-٣٢	البيان الموحد بسياسات الايكاو الثابتة في مجال النقل الجوي	حل محله القرار ١٩-٣٣*
١٨-٣٢	التعاون الدولي على حماية أمن وسلامة جوازات السفر	حل محله القرار ١٩-٣٣*
٢١-٣٢	الانتقال الى سياسة جديدة بشأن التعاون الفني	حل محله القرار ٢١-٣٣*

\* تم استبداله أو انتهى تنفيذه - انظر القائمة الحالية.

القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
٢٢-٣٢	البيان الموحد بالسياسات الثابتة للايكوا المتعلقة بحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع.	حل محله القرار ٣٣-٢*
٢٣-٣٢	فرض الضوابط على تصدير أسلحة الدفاع الجوي المحمولة يدويا	حل محله القرار ٣٥-١١*
٢٥-٣٢	تثبيت إجراءات المجلس المتخذ بشأن تحديد أنصبة الاشتراك في الصندوق العام وتحديد السلفيات لصندوق رأس المال العامل المقررة على الدول التي انضمت الى الاتفاقية	الانتهاء من التنفيذ
٢٧-٣٢	حواضر لتسوية الاشتراكات التي طال تأخرها	حل محله القرار ٣٣-٢٧*
٢٨-٣٢	صندوق رأس المال العامل	حل محله القرار ٣٣-٢٨*
٢٩-٣٢	تعديل النظام المالي	حل محله القرار ٣٦-٣٥
٣٠-٣٢	الموافقة على حسابات المنظمة عن السنوات المالية ١٩٩٥ و ١٩٩٦ و ١٩٩٧ والنظر في تقارير المراجعة الخاصة بها	الانتهاء من التنفيذ
٣١-٣٢	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	الانتهاء من التنفيذ
٢-٣٣	البيان الموحد بالسياسات الثابتة للايكوا المتعلقة بحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع	حل محله القرار ٣٥-٩*
٤-٣٣	اصدار تشريع وطني بشأن بعض الاعتداءات التي ترتكب على متن الطائرات المدنية (مسألة الركاب المشاغبين أو غير المنضبطين)	حل محله القرار ٣٦-٢٦
٧-٣٣	البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكوا المستمرة في مجال حماية البيئة	حل محله القرار ٣٥-٥*
٨-٣٣	مواصلة برنامج الايكوا العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وتوسيع نطاقه	حل محله القرار ٣٥-٦
١٠-٣٣	انشاء تسهيل مالي دولي للسلامة الجوية	حل محله القرار ٣٥-٨*
١٣-٣٣	استخدام الطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي	حل محله القرار ٣٦-١٤
١٤-٣٣	البيان الموحد بسياسات الايكوا المستمرة وأساليب العمل ذات الصلة في مجال الملاحة الجوية على وجه التحديد	حل محله القرار ٣٥-١٤*

\* تم استبداله أو انتهى تنفيذه - انظر القائمة الحالية.

القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
١٥-٣٣	البيان الموحد بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة في مجال نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية	حل محله القرار ١٥-٣٥
١٦-٣٣	تخطيط الايكاو العالمي للسلامة والكفاءة	حل محله القرار ٧-٣٦
١٧-٣٣	عدم إفشاء بعض سجلات الحوادث والوقائع	حل محله القرار ٨-٣٦
١٨-٣٣	منع ادخال الأنواع الغريبة الخطرة	حل محله القرار ١٩-٣٥*
١٩-٣٣	البيان الموحد بسياسات الايكاو الثابتة في مجال النقل الجوي	حل محله القرار ١٨-٣٥*
٢١-٣٣	تحديث السياسة الجديدة بشأن التعاون الفني	حل محله القرار ٢٠-٣٥*
٢٢-٣٣	ترتيبات المراجعة الخارجية لحسابات السنتين الماليين ٢٠٠٠ و ٢٠٠١	حل محله القرار ٣١-٣٥
٢٣-٣٣	ميزانيات السنوات ٢٠٠٢ و ٢٠٠٣ و ٢٠٠٤	الانتهاء من التنفيذ
٢٦-٣٣	أنصبة الاشتراكات في الصندوق العام للسنوات ٢٠٠٢ و ٢٠٠٣ و ٢٠٠٤	الانتهاء من التنفيذ
٢٧-٣٣	حوافز تسوية الاشتراكات التي طال تأخرها	حل محله القرار ٢٧-٣٥
٢٨-٣٣	صندوق رأس المال العامل	حل محله القرار ٢٨-٣٥
٢٩-٣٣	تعديل النظام المالي	حل محله القرار ٣٥-٣٦
٣-٣٥	وضع طريقة عملية للسير قدما في تحديد الجوانب القانونية والمؤسسية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM)	حل محله القرار ٢٦-٣٦
٥-٣٥	البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة	حل محله القرار ٢٢-٣٦
٧-٣٥	وضع استراتيجيات موحدة لسد ثغرات السلامة الجوية	حل محله القرار ٢-٣٦
٨-٣٥	التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران	حل محله القرار ٥-٣٦

\* تم استبداله أو انتهى تنفيذه - انظر القائمة الحالية.

القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
٩-٣٥	البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع	حل محله القرار ٣٦-٢٠
١٠-٣٥	الاستهانات المالية في خطة عمل أمن الطيران	حل محله القرار ٣٦-١٨
١١-٣٥	التحديات التي يتعرض لها الطيران المدني من استخدام الصواريخ الجوية المحمولة (أسلحة المانبادز)	حل محله القرار ٣٦-١٩
١٣-٣٥	استخدام أساليب غير كيميائية لتطهير مقصورة الركاب ومقصورة القيادة في طائرات الرحلات الدولية	حل محله القرار ٣٦-٢٤
١٤-٣٥	البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة وأساليب العمل المتعلقة بالملاحة الجوية على وجه التحديد	حل محله القرار ٣٦-١٣
١٦-٣٥	مراعاة تطور مواصفات أجهزة تسجيل بيانات الطيران	الانتهاء من التنفيذ
١٧-٣٥	حماية معلومات السلامة الجوية لنظم جمع ومعالجة البيانات بغية تحسين سلامة الطيران	حل محله القرار ٣٦-٩
١٨-٣٥	البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي	حل محله القرار ٣٦-١٥
١٩-٣٥	منع إدخال الأنواع الغريبة الغازية	حل محله القرار ٣٦-٢١
٢٠-٣٥	تحديث السياسة الجديدة بشأن التعاون الفني	حل محله القرار ٣٦-١٧
٢١-٣٥	توسيع نطاق أنشطة التعاون الفني للايكاو	حل محله القرار ٣٦-١٧
٢٣-٣٥	تأكيد اجراء المجلس بشأن تحديد أنصبة الاستراك في الصندوق العام وتحديد السلفيات لصندوق رأس المال العامل المقررة على الدول التي انضمت إلى الاتفاقية	الانتهاء من التنفيذ
٢٥-٣٥	تعديل النظام المالي	حل محله القرار ٣٦-٣٥
٢٦-٣٥	اضطلاع الدول المتعاقدة بالتزاماتها المالية نحو المنظمة والاجراءات التي يجب اتخاذها تجاه الدول التي لا تفي بتلك الالتزامات	حل محله القرار ٣٦-٣٦
٢٨-٣٥	صندوق رأس المال العامل	حل محله القرار ٣٦-٢٤



القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
٢٩-٣٥	الموافقة على حسابات المنظمة عن السنوات المالية ٢٠٠١ و ٢٠٠١ و ٢٠٠٣ والنظر في تقارير المراجعة الخاصة بها	حل محله القرار ٣٦-٣٦
٣٠-٣٥	الموافقة على الحسابات المتعلقة بأنشطة برنامج الأمم المتحدة الانمائي التي أدارتها المنظمة في السنوات المالية ٢٠٠١ و ٢٠٠١ و ٢٠٠٣ بوصفها وكالة منفذة والنظر في تقارير مراجعة الحسابات عن البيانات المالية للمنظمة التي تشمل أيضا حسابات برنامج الأمم المتحدة الانمائي	حل محله القرار ٣٦-٣٧
٣١-٣٥	تعيين المراجع الخارجي للحسابات	حل محله القرار ٣٦-٣٨

## المرفق (ج)

### قائمة القرارات الناتجة عن ادماج بعض القرارات مع الإشارة الى مصدرها

القرار	ادماج القرارات	القرار	ادماج القرارات
*٦-١٦	١٩-١٥ ، ٤-١٥ ، ٣-١٤ ، ٨-١٢ ، ٦-١٠ ، ٢٠-٤	*٩-٢١	٩-١٨ ، ٨-١٧ ، ٣-١٧ ، ٢-١٧ ، ٣٧-١٦
*٩-١٦	٥-١٢ ، ٥-١٥ ، ٨-١٥ ، المرفق (ج)	١٠-٢١	٧-١٨ ، ٦٥-١٦
١٠-١٦	٥-١٥ ، ٥-١٢	*٣٣-٢١	٣-١٩ ، ٢٥-١٨ ، ٢٤-١٨ ، ٣٠-١٢
١٣-١٦	٤-١٤ ، ٦-٤	٥-١٩ ، ٤-١٩	١٩-٢١ ، ١١-١٨
*١٤-١٦	٩-١٠ ، ٤-٤ ، ٨-٢	*١٢-٢٢	١٢-١٨ ، ٣-١٦
*٢٣-١٦	٢٠-١٥ ، ١٩-١٥ ، ٣٢-١٤	*١٣-٢٢	١٢-١٨ ، ٣-١٦
٢٦-١٦	٣٣-١٠ ، ٤٤-١	١٣-٢٣	٢٨-٢٢ ، ٢٢-٢١ ، ١٦-١٨
٢٧-١٦	٢٣-١٥ ، ٣٦-١٤ ، ٢١-١٢ ، ٣٥-١٠	*٧-٢٦	١١-١٧ ، ١٠-١٧ ، ٩-١٧ ، ٧-١٧ ، ٦-١٧ ، ٥-١٧
٢٨-١٦	٢٣-١٥ ، ٣٦-١٤ ، ٢١-١٢ ، ٣٥-١٠	١٣-١٧ ، ١٣-١٧ ، ١٤-١٧ ، ١٦-١٧ ، ١٧-١٧ ، ٢٣-١٧ ،	٢١-٢٠ ، ١٧-٢٢ ، ١٦-٢٢ ، ٩-٢١ ، ٢-٢٠ ، ٢١-٢٣ ،
٢٩-١٦	٣٦-١٤ ، ٢١-١٢ ، ٣٥-١٠ ، ١٥-٢	١٩-٢٤ ، ١٨-٢٤ ، ٢٢-٢٣	١٩-٢٤ ، ١٨-٢٤ ، ٢٢-٢٣
٣٠-١٦	٣٦-١٤ ، ٢١-١٢ ، ٣٥-١٠ ، ٤٠-١	٦-٣١	٩-٢٩ ، ٨-٢٩
*٣٢-١٦	٢١-١٥ ، ٢٢-٢ ، ٤٥-١	*١١-٣١	١٤-٢٢ ، ١٣-٢٢ ، ١٢-٢٢ ، ٤-١٦ ، فقرات توجيهية
٣٣-١٦	١٧-٤ ، ١٣-٢	١ (ج) و ٣ (أ) (١) (٢) ، ١٥-٢٢ ، ١٠-٢٣ ، ٣-٢٨ ،	١٢-٢٩
٣٤-١٦	٣٥-١٤ ، ٢٠-١٢ ، ٣٨-١٠	*١٥-٣١	٣-٢٧ ، ٣٦-١٦ ، ٤٠-١٠ ، ٦-٧
٣٦-١٦	٣٨-١٤ ، ٢٣-١٢ ، ٣٩-١٠	١٧-٣٢	٩-٢ ، ١٩-٤ ، ١٤-٧ ، ١٥-٧ ، ٣٢-١٠ ،
*٥٤-١٦	٣٦-١٥ ، ٤٨-١٤ ، ١٤-١١	٢٢-١٦ ، ٢٦-١٦ ، ٢٧-١٦ ، ٢٨-١٦ ، ١٥-١٥ ، ١٩-١٢ ، ١٨-١٢ ، ٣٦-١٠ ،	٢٢-١٦ ، ٢٩-١٦ ، ٢٨-١٦ ، ٢٧-١٦ ، ٢٦-١٦ ، ٢٢-١٦ ، ٢٠-١٨ ، ٣٤-١٦ ، ٣٣-١٦ ، ٣١-١٦ ، ٣٠-١٦ ،
*٥٦-١٦	٦-٩ ، ٧-٨ ، ١-٧ ، ٢-٦	١٢-١٨ ، ٢١-٢٤ ، ٢٤-٢٢ ، ٢٨-٢١ ، ٢٦-٢١ ، ٢١-١٨ ،	١٢-٢٤ ، ١٤-٢٤ ، ١٣-٢٦ ، ٤-٢٧ ، ١٥-٢٧ ، ١٨-٢٩ ،
٢٠-١٨	١٧-١٥ ، ٣٤-١٤	١٣-٣١ ، ١٢-٣١	١٣-٣١ ، ١٢-٣١

\* لم تعد سارية المفعول - انظر المرفق (أ) من هذه الوثيقة.

## المرفق (د)

قائمة القرارات التي تم ادماجها في قرارات جديدة مع الاشارة الى القرارات الناتجة عن الادمج

القرار	أدمج في	القرار	أدمج في	القرار
٤٠-١	٣٠-١٦	٤٨-١٤	*٥٤-١٦	
٤٤-١	٢٦-١٦	٤-١٥	*٦-١٦	
٤٥-١	*٣٢-١٦	٥-١٥	١٠-١٦ و *٩-١٦	
٨-٢	١٤-١٦	٨-١٥	*٩-١٦	
١٣-٢	٣٣-١٦	(ح) المرفق	٢٠-١٨	
١٥-٢	٢٩-١٦	١٧-١٥	*٢٣-١٦ و *٦-١٦	
٢٢-٢	*٣٢-١٦	١٩-١٥	*٢٣-١٦	
٤-٤	*١٤-١٦	٢٠-١٥	*٤٢-١٦	
٦-٤	١٣-١٦	٢١-١٥	٢٨-١٦ و ٢٧-١٦	
١٧-٤	٣٣-١٦	٢٣-١٥	*٥٤-١٦	
٢٠-٤	*٦-١٦	٣٦-١٥		
٢-٦	*٥٦-١٦	٣-١٦	١٣-٢٢	
١-٧	*٥٦-١٦	٤-١٦	١١-٣١	
٦-٧	١٥-٣١	٣٦-١٦	١٥-٣١	
٧-٨	*٥٦-١٦	٣٧-١٦	*٩-٢١	
٦-٩	*٥٦-١٦	٥٦-١٦	١٠-٢١	
٦-١٠	*٦-١٦	٢-١٧	*٩-٢١	
٩-١٠	*١٤-١٦	٣-١٧	*٩-٢١	
٣٣-١٠	٢٦-١٦	٥-١٧	*٧-٢٦	
٣٥-١٠	٢٨-١٦ و ٢٧-١٦	٦-١٧	*٧-٢٦	
٣٨-١٠	٢٨-١٦ و ٢٧-١٦ و ٣٠-١٦ و ٢٩-١٦ و	٧-١٧	*٧-٢٦	
٣٩-١٠	٣٤-١٦	٨-١٧	*٧-٢٦	
٤٠-١٠	٣٦-١٦	٩-١٧	*٧-٢٦	
١٤-١١	١٥-٣١	١٠-١٧	*٧-٢٦	
٥-١٢	*٥٤-١٦	١١-١٧	*٧-٢٦	
٨-١٢	١٠-١٦ و *٩-١٦	١٣-١٧	*٧-٢٦	
٢٠-١٢	*٦-١٦	١٤-١٧	*٧-٢٦	
٢١-١٢	٣٤-١٦	١٦-١٧	*٧-٢٦	
٢٣-١٢	٢٨-١٦ و ٢٧-١٦	١٧-١٧	*٧-٢٦	
٢٣-١٢	٣٦-١٦	٢٣-١٧	*٧-٢٦	
٣٠-١٢	٣٣-٢١	٧-١٨	*٧-٢٦	
٣-١٤	*٦-١٦	٩-١٨	١٠-٢١	
٤-١٤	١٣-١٦	١١-١٨	*٩-٢١	
٣٢-١٤	*٢٣-١٦	١٢-١٨	١٢-٢٢	
٣٤-١٤	٢٠-١٨	١٢-١٨	١٣-٢٢	
٣٥-١٤	٣٤-١٤	١٦-١٨	١٣-٢٣	
٣٦-١٤	٢٨-١٦ و ٢٧-١٦	٢٤-١٨	٣٣-٢١	
٣٨-١٤	٢٨-١٦ و ٢٧-١٦ و ٣٠-١٦ و ٢٩-١٦ و	٢٥-١٨	٣٣-٢١	
	٣٦-١٦	٣-١٩	٣٣-٢١	
		٤-١٩	٣٣-٢١	
		٥-١٩	٣٣-٢١	

\* لم تعد سارية المفعول. انظر المرفق (ب) من هذه الوثيقة

القرار	أدمج في	القرار	أدمج في	القرار
٢-٢٠	*٧-٢٦	٢٢-٢٣	*٧-٢٦	
٩-٢١	*٧-٢٦	١٨-٢٤	*٧-٢٦	
١٩-٢١	١٢-٢٢	١٩-٢٤	*٧-٢٦	
٢٢-٢١	١٣-٢٣			
١٢-٢٢	١١-٣١	٣-٢٧		
١٣-٢٢	١١-٣١	٣-٢٨		
١٤-٢٢				
		٨-٢٩		الفقرات التوجيهية
	١١-٣١	٩-٢٩	١١-٣١	١ (ج) و٣ (أ) و٢ (ب)
١٥-٢٢	١١-٣١	١٢-٢٩	١١-٣١	
١٦-٢٢	*٧-٢٦			
١٧-٢٢	*٧-٢٦			
٢٨-٢٢	١٣-٢٣			
١٠-٢٣	١١-٣١			
٢١-٢٣	*٧-٢٦			

\* لم تعد سارية المفعول. انظر المرفق (ب) من هذه الوثيقة.

## المرفق (هـ)

### فهرس القرارات السارية المفعول حسب الموضوع

الاتجار بالانبعاثات:

القرار ٣٦-٢٢، المرفق (ل) (I-72)

الاتصالات جو - أرض (العالمية)

انظر الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM)

الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM)

بيان موحد بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة: القرار ٣٥-١٥ (I-81)

أعمال المتابعة لمؤتمر سنة ١٩٩٨: القرار ٣٢-١٢ (I-84)

الاتصالات جو - أرض العالمية: الجوانب القانونية: القرار ٢٩-١٩ (I-13)

النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS):

ميثاق حقوق الدول والتزاماتها القرار ٣٢-١٩ (V-7)

تنفيذ: اطار قانوني: القرار ٣٢-٢٠ (V-8)، القرار ٣٦-٢٦، المرفق (و) (V-5)

الجوانب القانونية: القرار ٣٦-٢٦، المرفق (و) (V-5)

اتفاقيات واتفاقات:

التنائية، تنفيذ المخططات الاقليمية: القرار ٢٢-١٩، (II-27)

اتفاق بين الايكاو والأمم المتحدة: القرار ١-٢١ (I-47)

جواز سفر الأمم المتحدة: القرار ٢-٢٥ (I-48)

اتفاقية الطيران المدني الدولي، ١٩٤٤

انظر اتفاقية شيكاغو، ١٩٤٤

اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها:

المادة الرابعة: تطبيق: القرار ٣٥-٢ (VII-16)

اتفاقية شيكاغو، ١٩٤٤

السياسة فيما يتعلق بالتعديل: القرار ٤-٣ (I-2)

المادة ٣ مكرر - اضافة: القرار ٢٥-١ (I-9)، القرار ٢٥-٢ (I-11)، القرار ٢٧-١ (I-12)

المادة ٤٥ - المقر الدائم: القرار ٨-٤ (I-28)، القرار ٨-٥ (I-29)

المادة ٤٨ (أ) - الدورات الاستثنائية للجمعية العمومية: القرار ١٤-٥ (I-25)

المادة ٥٠ (أ) - عضوية المجلس: القرار ١٣-١ (I-15)، القرار ١٧-١ (I-16)، القرار ٢١-٢ (I-17)،

القرار ٢٨-١ (I-18)، القرار ٢٨-٢ (I-19)

المادة ٥٦ - لجنة الملاحة الجوية: القرار ١٨-٢ (I-20)، القرار ٢٢-٤ (I-21)، القرار ٢٧-٢ (I-22)

المادة ٨٣ مكرر - اضافة: القرار ٢٣-٣ (I-9)،

المادة ٨٣ مكرر - نقل بعض المهام والواجبات: القرار ٢٣-٢ (I-8)

المادة ٩٣ مكرر - عضوية الايكاو: القرار ١-٣ (I-14)

المواد ٤٨ (أ) و ٤٩ (هـ) و ٦١ - دورات الجمعية العمومية: القرار ٨-١ (I-24)

النص المعتمد الصيني: القرار ٣٢-٢ (I-6)

النصان المعتمدان، الفرنسي والاسباني: القرار ١٦-١٦ (I-3)

النص المعتمد، الروسي: القرار ٢٢-٢ (I-4)

البند الختامي، تعديل القرار ٢٢-٣ (I-5)، القرار ٢٤-٣ (I-6)، القرار ٣١-٢٩ (I-6)، القرار ٣٢-٣ (I-7)

اجازات، أطقم قيادة الطائرة: القرار ٢١-٢٤ (II-39)، القرار ٣٦-١٣، المرفق (ز) (II-8)

## الاجتماعات

- الملاحة الجوية: القرار ١٣-٣٦، المرفق (ب) (II-5)  
 الوثائق: القرار ٥-٣ (IX-7)، القرار ١٣-٣٦، المرفق (ب) (II-5)  
 الايكالو، اشترك منظمة التحرير الفلسطينية بصفة مراقب: القرار ٦-٢٢ (I-52)  
 الاجتماعات غير الرسمية: القرار ١٩-٢٢، الفقرة ج) (II-27)  
 اعداد الاجتماعات وتصريف أعمالها: القرار ١٦-١١ (I-35)  
 الوكالات المتخصصة، دعوة حركات التحرير لحضور اجتماعات: المقرر ٢١ (I-52)

## الاجراءات الاقليمية التكميلية

- الصياغة: القرار ١٣-٣٦، المرفق (ك) (II-8)  
 التنفيذ: القرار ١٣-٣٦، المرفق (م) (II-9)

## اجراءات خدمات الملاحة الجوية

- الانشاء: القرار ٢٢-٣٦، المرفق (ب) (I-56)  
 الصياغة: القرار ١٣-٣٦، المرفق (أ) (II-2)  
 تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحة الجوية: القرار ١٣-٣٦، المرفق (د) (II-6)

## الأجهزة

- تنسيق الأجهزة الملاحية: القرار ١٣-٣٦، المرفق (ط) (II-6)  
 التخطيط: القرار ١٤-٢٣ (II-36)

## الاحصاءات: القرار ١٥-٣٦، المرفق (ب) (III-7)

الاختلافات (القواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الحركة الجوية): القرار ١٣-٣٦، المرفق (د) (II-6)

## الأدلة الفنية: القرار ١٣-٣٦، المرفق (هـ) (II-7)

## الازدحام في الفضاء الجوي

انظر الازدحام في المطارات وفي الفضاء الجوي

الازدحام في المطارات وفي الفضاء الجوي: القرار ١١-٢٧ (II-37)

## اساءة استعمال العقاقير

- المخدرات والكحول: برامج الفحص: القرار ١٢-٣٣ (II-41)  
 مكان العمل: دور الايكالو: القرار ١٦-٢٩ (II-40)

## استبدال الهالونات: القرار ١٢-٣٦ (II-44)

استخدام الأراضي: تخطيط وإدارة: القرار ٢٢-٣٦، المرفق (و) (I-63)

الاستيلاء على طائرة لبنانية وتحويل مسارها: القرار ١-٢٠ (I-27)

الاستيلاء غير المشروع على الطائرات: ( انظر أيضا التدخل غير المشروع): القرار ٢٠-٣٦ (VII-4)

اسرائيل: القرار ١-١٩ (I-40)، القرار ١-٢٠ (I-40)

اسقاط طائرة ليبية: القرار ١-١٩ (I-40)

الاشتراكات المتأخرة السداد: القرار ٢٦-٣٥ (X-15)، القرار ٢٧-٣٥ (X-17)

اقتصاديات الناقلين الجويين: القرار ١٥-٣٦، المرفق (ز)، (III-14)

## الأمانة العامة

- التعيينات والترقيات: القرار ٨-١ (VIII-7)  
 المساواة بين الجنسين، القرار ٢٧-٣٦ (VIII-5)  
 السياسة العامة للموظفين: القرار ٥١-١ (VIII-1)  
 التمثيل الجغرافي: القرار ٦-١٤ (VIII-3)، القرار ٢٠-٢٤ (VIII-4)  
 التوزيع على المستوى الوطني: القرار ٣١-٤ (VIII-3)،  
 المزايا والحصانات: القرار ٢٧-٢ (I-37)  
 سياسة التوظيف: القرار ٦-١٤، الفقرتان ٢ و ٣ (VIII-4)  
 الاعارة: القرار ٥١-١، الفقرة ٣ (VIII-2)  
 العقود القصيرة الأجل: القرار ٦-١٤، الفقرة ٢ (VIII-4)  
 خبراء المساعدة الفنية: القرار ١٦-٢٦، المرفق (ج) (VI-5)  
 الأنشطة الفنية: القرار ١٣-٣٦، المرفق (ش) (II-21)

## الأمراض المعدية: الحماية والوقاية:

- الركاب والطواقم: القرار ١٢-٣٥ (I-76)

## الأمم المتحدة

- الاتفاق مع الايكاو: القرار ٢-١ (I-47)  
 القرار رقم (IX)A 222 الصادر عن المجلس الاقتصادي والاجتماعي: القرار ١٧-٢٦ (VI-1)  
 جواز سفر الأمم المتحدة: القرار ٢٥-٢ (I-48)  
 العلاقات مع الايكاو: القرار ٢٤-٢ (I-47)  
 الذكرى العاشرة: القرار ١٦-٩ (I-49)

## الأمم المتحدة والوكالات المتخصصة: وحدة التفتيش المشتركة: القرار ٧-٢٢ (I-50)

- انبعاثات محركات الطائرات: القرار ٢٢-٣٦، المرفق (ط) (I-67)

## الأنشطة الفنية: مشاركة الدول: القرار ١٣-٣٦، المرفق (ش) (II-21)

## أنصبة الاشتراكات

- الدفع، التأخيرات: القرار ٢٣-٢٦ (X-3)  
 المبادئ: القرار ٣١-٣٦ (X-2)  
 أنصبة الاشتراكات للسنوات ٢٠٠٥-٢٠٠٧: القرار ٢٤-٣٥ (X-4)  
 أنصبة الاشتراكات للسنوات ٢٠٠٨-٢٠١٠: القرار ٣٢-٣٦ (X-10)

## الأهداف العالمية للملاحة القائمة على الأداء: القرار ٢٣-٣٦ (II-32)

## الايكاو

- الشعار الرسمي والختم الرسمي: القرار ١-٣١ (I-35)  
 الاحتفال بالذكرى الخمسين (١٩٩٤): القرار ١-٢٩ (I-1)  
 تحسين الانتاجية: القرار ٢-٣١ (I-29)، القرار ١-٣٢ (I-32)، القرار ٣-٣٣ (I-34)  
 العضوية: القرار ٣-١ (I-14)، القرار ٩-١ (I-15)،  
 المقرر الدائم: القرار ٤-٨ (I-28)، القرار ٥-٨ (I-29)  
 سياسات: المجال القانوني: القرار ٢٦-٣٦ (V-1)  
 السياسة العامة: القرار ٢٦-٣٦، المرفق (أ) (V-1)

## برنامج الأمم المتحدة الإنمائي: القرار ١٧-٣٦ (VI-1)

- أنشطة برنامج الأمم المتحدة الإنمائي التي أدارتها الإيكاو: القرار ٣٧-٣٦ (X-27)

البرنامج العالمي للتدقيق في مراقبة السلامة الجوية: القرار ١١-٣٢ (I-86)، القرار ٦-٣٥ (I-87)، القرار ٩-٣٣ (I-89)،  
القرار ٢٠-٣٦، المرفق (هـ) (VII-10)  
تطبيق منهجية رصد مستمرة بعد سنة ٢٠١٠: القرار ٤-٣٦ (I-96)

البريد الجوي: القرار ١٥-٣٦، المرفق (ج) (III-15)

التأمين ضد مخاطر الحرب: المساعدة: القرار ٢٠-٣٣ (V-9)

تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية

المبرر الاقتصادي: القرار ١٠-١٦ (IV-5)

التنفيذ: القرار ١٩-٢٢ (II-27)، القرار ١٣-٣٦، المرفق (ل) (II-13)

التمويل المشترك: القرار ٦٥-١ (IV-1)

المخططات الإقليمية والاجراءات التكميلية: القرار ١٣-٣٦، المرفق (ي) (II-11)

القواعد والتوصيات الدولية واجراءات لخدمات الملاحة الجوية: القرار ١٣-٣٦، المرفق (أ) (II-3)

البحث والانقاذ: القرار ١٣-٣٦، المرفق (ن) (II-16)

التدخل غير المشروع

تدمير الطائرات أثناء طيرانها: القرار ٩-٢٧ (VII-15)، القرار ١١-٣٣ (VII-1)، القرار ١-٣٥ (I-44)

اعلان من الجمعية العمومية: القرار ١-١٧ (VII-2)

المجلس: اجراءات: القرار ٢٠-٣٦، المرفق (ز) (VII-12)

السياسة العامة: القرار ٢٠-٣٦، المرفق (أ) (VII-4)

الوثائق القانونية الدولية: القرار ٢٠-٣٦، المرفق (ب) (VII-5)

المنظمات الدولية: التعاون: القرار ٢٠-٣٦، المرفق (ح) (VII-13)

فرض الضوابط على تصدير أسلحة الدفاع الجوي المحمولة يدويا: القرار ١١-٣٥ (VII-15)

إساءة استعمال الطائرات: اعلان: القرار ١-٣٣ (VII-1)

الدول: اجراءات: القرار ٢٠-٣٦، المرفق (د) (VII-8)

الاجراءات الأمنية الفنية: القرار ٢٠-٣٦، المرفق (ج) (VII-6)، القرار ٢٠-٣٦، المرفق (و) (VII-11)

التدخين: القيود: رحلات الركاب الدولية: القرار ١٥-٢٩ (I-76)

التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران (إيفاس): القرار ٥-٣٦ (I-96)

التسهيلات: القرار ١٥-٣٦، المرفق (د) (III-9)

تطهير الطائرات من الحشرات: القرار ٢٤-٣٦ (I-78)

التعاون الفني: القرار ١٧-٣٦ (VI-1)

التمويل: القرار ١٧-٣٦، المرفق (ب) (VI-3)

البرنامج: القرار ١٧-٣٦، المرفق (أ) (VI-1)، المرفق (ج) (VI-5)

تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية: القرار ٣٩-٣٦ (X-29)

التعاون بين الدول المتعاقدة: سلامة الطيران المدني: القرار ٣-٢٥ (I-12)

تعليق حق التصويت: القرار ٣٣-٣٦ (X-22)

تغير المناخ: القرار ٢٢-٣٦، المرفق (ك) (I-68)

تقارير مراجعة الحسابات: القرار ٣٦-٣٦ (X-26)

التمويل المشترك: القرار ٦٥-١ (IV-1)، القرار ٣٧-١٤ (IV-5)، القرار ١٠-١٦ (IV-5)

التنبؤ والتخطيط الاقتصادي: القرار ١٥-٣٦، المرفق (ج) (III-8)



تنسيق البحث والتطوير: القرار ١٣-٣٦، المرفق (ط) (II-7)

التنظيم الاقتصادي: القرار ١٥-٣٦، المرفق (أ) (III-2)

تنفيذ المخططات الإقليمية: القرار ١٩-٢٢ (II-27) سلامة الطيران في أفريقيا القرار ١-٣٦ (II-26)

تنفيذ برنامج دعم التنفيذ والتنمية: القرار ٣-٣٦ (I-95)

التنمية الاقتصادية: القرار ١٦-٢٦ (VI-1)

التوافق العالمي للقواعد: القرار ٣-٢٩ (I-80)

#### التوصيات

التعريف: القرار ١٣-٣٦، المرفق (أ) (II-2)

الإنشاء: القرار ٢٢-٣٦، المرفق (ب) (I-56)

الصياغة: القرار ١٣-٣٦، المرفق (أ) (II-2)

التنفيذ: القرار ١٣-٣٦، المرفق (د) (II-4)

#### الجمعية العمومية

دورات استثنائية: القرار ٥-١٤ (I-25)

دعوات: القرار ٣-٥ (I-28)

قرارات، توحيدها: المرفقان (ج) و(د)

القرارات السارية المفعول: المرفق (و)

القرارات السارية المفعول: فهرس الموضوعات: المرفق (هـ)

القرارات التي لم تعد سارية:

القرار ١-١٦ و 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 و

والقرار ١٦-٣٦، المرفق (ب)

القرارات، التحفظات: المرفق (أ)

النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية (I-26)

النص العربي: المقرر ٢٥ (I-26)

النص الروسي: المقرر ٢٢ (I-26)

وتيرة انعقاد دورات الجمعية العمومية ومكان انعقادها: القرار ١-٨ (I-24)، القرار ١٣-١٦ (I-26)،

المقرر ٢٢ (I-27)

جواز سفر الأمم المتحدة: القرار ٢٥-٢ (I-48)

#### الحركة الجوية

التنسيق بين الحركتين الجويتين المدنية والعسكرية: القرار ١٣-٣٦، المرفق (ص) (II-17)

حدود المجالات الجوية لخدمات الحركة الجوية: القرار ١٣-٣٦، المرفق (م) (II-14)

تقديم خدمات الحركة الجوية: القرار ١٣-٣٦، المرفق (ث) (II-23)

#### الحقوق التجارية

انظر اتفاقات وترتيبات

#### حماية البيئة

تغير المناخ: القرار ٢٢-٣٦، المرفق (ك) (I-68)

عام: القرار ٢٢-٣٦، المرفق (أ) (I-55)

سياسات الايكاو وممارساتها: القرار ٢٢-٣٦ (I-54)

منع جلب الأنواع الدخيلة الخطرة: القرار ٢١-٣٦ (I-74)

حماية النقل الجوي الدولي العام: القرار ٢٧-١٣ (I-78)

#### الحوادث

- عدم افساء بعض سجلات الحوادث والوقائع: القرار ٣٦-٨ (I-100)  
 مساعدة ضحايا: حوادث الطيران: قواعد وبرامج القرار ٣٢-٧ (I-103)  
 التحقيق: القرار ٣٦-١٣، المرفق (ش) (II-22)، القرار ٣٦-١٠ (I-99)  
 تفادي وقوعها: القرار ٣٦-١٠ (I-99)

#### الخبراء

- المكاتب الاقليمية: القرار ٣٦-١٣، المرفق (ر) (II-21)  
 المساعدة الفنية: القرار ٢٦-١٧ (VI-1)

خدمات البحث والانتقاد: القرار ٣٦-١٣، المرفق (ن) (II-16)

خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية: القرار ٣٦-١٥، المرفق (و) (III-12)

الخطة العالمية للسلامة الجوية: القرار ٣٦-٧، المرفق (أ) (II-29)

الخطة العالمية للملاحة الجوية: القرار ٣٦-٧، المرفق (ب) (II-31)

خطة عمل أمن الطيران: المساهمات المالية: القرار ٣٦-١٨ (VII-13)

#### خطف الطائرات

انظر التدخل غير المشروع

الخلاقات: البت فيها: القرار ٢٣-١ (I-27)

خلة الكريات المنجلية: القرار ٢١-٢٤ (II-39)

دعوات للاشتراك في دورات الجمعية العمومية القادمة: القرار ٥-٣ (I-28)

#### الدول المتعاقدة

- الخطوات المطلوبة فيما يتعلق بالمساعدة الفنية: القرار ٣٦-١٧ (VI-1)  
 التعاون: التحقيق: حوادث الطائرات: القرار ٣٦-١٣، المرفق (ش) (II-22)  
 التعاون، سلامة الطيران المدني: القرار ٢٥-٣ (I-12)  
 التعاون، إعادة تشغيل المطارات: القرار ٢٢-١١ (VI-6)  
 الاضطلاع بالالتزامات المالية انظر الاشتراكات المتأخرة  
 استخدام العاملين في الخدمات الأرضية للطيران: القرار ٣٦-١٣، المرفق (ص) (II-20)  
 الاسهام في الأعمال الفنية: القرار ٣٦-١٣، المرفق (ق) (II-20)  
 العلاقات مع الايكاو: القرار ١٤-١ (I-36)، القرار ١٥-١ (I-39)، القرار ٢٦-٢ (I-36)، القرار ٢٧-٢ (I-37)

الرحلات التي تتم لأغراض انسانية: القرار ٢٩-١٤ (I-102)

الركاب المشاغبين أو غير المنضبطين: التشريعات الوطنية: القرار ٣٦-٢٦، المرفق (هـ) (V-3)

#### السلامة

- جمع ومعالجة بيانات السلامة: القرار ٣٦-٩ (II-31)  
 تخطيط الايكاو العالمي للسلامة والكفاءة: القرار ٣٦-٧ (II-29)  
 العوامل البشرية: القرار ٣٥-١٤، المرفق (ت) (II-22)  
 تنفيذ برنامج دعم التنفيذ والتنمية: القرار ٣٦-٣ (I-95)  
 الاستراتيجية الموحدة لسد ثغرات السلامة الجوية: القرار ٣٦-٢ (I-91)

سلامة الملاحة: القرار ٣٢-٦ (I-44)

- السلم والأمن: القرار ٥-٥ (I-48)
- سياسات الملاحة الجوية: القرار ٩-١٥ (II-2)، القرار ١٣-٣٦ (II-2)
- سياسة الاعلام: القرار ٥١-١ (I-39)
- السياسة العامة للموظفين: القرار ٥١-١ (VIII-1)
- شروط توظيف العاملين الأرضيين: القرار ١٣-٣٦، المرفق (ص) (II-20)
- الشعار الرسمي والختم الرسمي للايكاو: القرار ١-٣١ (I-35)
- شهادات صلاحية الطائرات للطيران: القرار ١١-٣٣ (I-81) والقرار ١٣-٣٦، المرفق (ز) (II-8)
- الشهادات
- الصلاحية للطيران: القرار ١٣-٣٦، المرفق (ز) (II-8)
- طواقم قيادة الطائرة، كفاءة واجازات: القرار ٢٤-٢١ (II-39)، القرار ١٣-٣٦، المرفق (ز) (II-8)
- المشغلون الأجانب: القرار ٦-٣٦ (I-93)
- صندوق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات: القرار ٢٤-٣٣ (X-29)، القرار ٣٢-٣٥ (X-30)
- صندوق رأس المال العامل: القرار ٣٠-٣٦ (X-16)، القرار ٣٤-٣٦ (X-20)
- الضوضاء: النهج المتوازن: القرار ٢٢-٣٦، المرفق (ج) (I-58)
- الطائرات
- قواعد عالمية لتصميم الطائرات: القرار ١١-٣٣ (I-81)
- التطهير من الحشرات: القرار ٢٤-٣٦ (I-78)
- تأجير واستئجار وتبادل الطائرات: القرار ١٣-٢٣ (II-38)
- أنواع جديدة من الطائرات، تخطيط النظم: القرار ١٤-٢٣ (II-36)
- الضوضاء: السياسات والبرامج: القرار ٢٢-٣٦، المرفق (ج) (I-58)
- الضوضاء: الطائرات النفاثة دون الصوتية: القرار ٢٢-٣٦، المرفق (د) (I-60)
- الطائرات فوق الصوتية: القرار ٢٢-٣٦، المرفق (ز) (I-65)
- الطائرات المدنية: سوء استخدام: إعلان: القرار ١-٣٣ (VII-1)
- الطائرات فوق الصوتية
- انظر الطائرات
- طائرة كوبية، تخريب وتدمير: القرار ٥-٢٢ (I-42)
- طائرتين روسيتين: أعمال إرهابية وتدمير: القرار ١-٣٥ (I-30)
- الطرق الجوية: استخدام الطرق الجوية العابرة للقطب الشمالي: القرار ١٤-٣٦ (II-24)
- طواقم قيادة الطائرة، شهادات الكفاءة والاجازات: القرار ١٣-٣٦، المرفق (ز) (II-8)
- الطيران المدني: الأثر على البيئة: القرار ٢٢-٣٦، المرفق (ح) (I-65)
- الطيران المراقب فوق المناطق الجبلية: برنامج منع وقوع الحوادث: تنفيذ: القرار ٩-٣١ (I-98)
- طيف الترددات اللاسلكية: سياسة الايكاو: القرار ٢٥-٣٦ (I-101)
- العقاقير المخدرة
- القضاء على النقل غير المشروع للعقاقير المخدرة بطريق الجو: دور الايكاو: القرار ١٢-٢٧ (I-74)
- برنامج فحص المخدرات: القرار ١٢-٣٣ (II-41)
- الغزو العراقي للكويت: آثاره على الطيران: ٧-٢٨ (I-43)

فرض الضرائب: القرار ١٥-٣٦ المرفق (هـ) (III-12)

فرق الخبراء: القرار ١٣-٣٦، المرفق (ج) (II-6)

الفرقة الصوتية: القرار ٢٢-٣٦، المرفق (ز) (I-65)

الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ: القرار ٢٢-٣٦، المرفق (ط) (I-67)

الفضاء الخارجي: القرار ١١-٢٩ (I-52)

قانون الجو

اتفاقيات: القرار ٢٦-٣٦ المرفق (ب) (V-1)

تدريس: القرار ٢٦-٣٦ المرفق (د) (V-3)

قانون المعاهدات: اتفاقية فيينا لعام ١٩٨٦: اقرار ٥-٣٣ (I-38)

القواعد القياسية

التعريف: القرار ١٣-٣٦، المرفق (أ) (II-3)

الصياغة: القرار ١٣-٣٦، المرفق (أ) (II-3)

تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحة الجوية: القرار ١٣-٣٦، المرفق (د) (II-6)

الكتب الدورية: القرار ١٣-٣٦، المرفق (هـ) (II-7)

الكحول: تعاطي المخدرات: برامج الفحص الخاصة بالمخدرات: القرار ١٢-٣٣ (II-41)

الكفاءة في اللغة الانجليزية المستخدمة في الاتصالات الهاتفية اللاسلكية: القرار ١١-٣٦ (II-42)

لجنة الخدمة المدنية الدولية: القرار ١٢-٢١ (I-51)

اللجنة القانونية: القرار ٥-٧ (I-23)

لجنة المعاشات لموظفي الايكاو: القرار ٩-٣ (VIII-7)

لجنة الملاحة الجوية

التشكيل: القرار ٤-٢٢ (I-21)

العضوية: القرار ٢-١٨ (I-20) القرار ٢-٢٧ (I-22)

فرق الخبراء: القرار ١٣-٣٦، المرفق (ج) (II-6)

استعمال اللغات: القرار ٢٩-٢٢ (IX-2)

اللغات

العربية، التوسع في استخدام خدمات اللغة العربية في الايكاو: المقرر ٢٦ (IX-3)، القرار ٢١-٢٩ (IX-3)

الاستخدام المحدود للغة العربية: المقرر ٢١ (IX-3)

استخدام اللغة العربية في دورات الجمعية العمومية: المقرر ٢٣ (IX-3)

الصينية، التوسع في استخدام خدمات اللغة الصينية في الايكاو: القرار ١٦-٣١ (IX-4)

تقديم: المقرر ٢٢ (IX-4)

خدمات: القرار ٣٠-٢٢ (IX-1)، القرار ١٧-٣١ (IX-1)

استخدام، لجنة الملاحة الجوية: القرار ٢٩-٢٢ (IX-2)

المتأخرات: تسوية: القرار ١-٣٥ (X-25)، القرار ٢٧-٣٥ (X-24)، القرار ٣٣-٣٦ (X-22)

المجلس

الهيئة التحكيمية: القرار ٢٣-١ (I-27)

الدورة الاستثنائية: القرار ٥-٢٤ (I-41)

التزامات الدول الأعضاء: القرار ١-٤ (I-19)  
 زيادة عدد الأعضاء: القرار ١-١٣ (I-15)، القرار ١-١٧ (I-16)، القرار ٢-٢١ (I-17)،  
 القرار ١-٢٨ (I-18)، القرار ٢-٢٨ (I-19)

## المخططات الإقليمية

التمويل: القرار ١٠-١٦ (IV-5)  
 الصياغة: القرار ١٣-٣٦، المرفق (ك) (II-8)  
 التنفيذ: القرار ١٩-٢٢ (II-27)، القرار ١٣-٣٦، المرفق (م) (II-9)  
 مساهمات طوعية في شكل معدات وأموال: القرار ٧-١٦ (VI49)

مدد عمل الأمين العام ورئيس المجلس: القرار ٢٨-٣٦ (VIII-2)

المراجع الخارجي: القرار ١٠-٥ (X-28)، القرار ٣٨-٣٦ (X-28)  
 التعيين القرار ٣٨-٣٦ (X-28)

المزايا والحصانات: القرار ٢٦-٢ (I-36)، القرار ٢٧-٢ (I-37)، القرار ٣-٢٦ (I-38)

مساعدات الملاحة اللاسلكية  
 انظر المساعدات الملاحية

## المساعدات الملاحية

اختبار المساعدات الملاحية: القرار ١٣-٣٦، المرفق (ف) (II-19)

المساعدة الى الدول (انظر أيضا التعاون الفني):

تمويل الخطط الإقليمية: القرار ١٠-١٦ (IV-5)  
 تنفيذ الخطط الإقليمية: القرار ١٠-١٦ (IV-5)، القرار ١٩-٢٢ (II-27)، القرار ١٣-٣٦، المرفق (ي) (II-11)  
 تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية واجراءات لخدمات الملاحة الجوية القرار ١٣-٣٦، المرفق (د) (II-6)  
 الزيارات، موظفو الأمانة العامة الفنيون: القرار ١٣-٣٦، المرفق (ت) (II-22)  
 الموظفون والمعدات، إعادة تشغيل المطارات: القرار ١١-٢٢ (VI-6)  
 خدمات البحث والانتاخذ: القرار ١٣-٣٦، المرفق (ن) (II-16)

مطار القدس: القرار ٧-٢١ (I-41)، القرار ٥-٢٣ (I-42)

## المطارات

الضوضاء: القرار ٢٢-٣٦، المرفق (هـ) (I-61)  
 توفير المطارات الملائمة: القرار ١٣-٣٦، المرفق (ع) (II-18)  
 اعادة تشغيل المطارات: القرار ١١-٢٢ (IV-6)

المطبوعات: القرار ٥٤-١ (IX-5)

المقر الرئيسي: المقر الدائم للمنظمة: القرار ٤-٨ (I-28)، القرار ٥-٨ (I-29)

المكاتب الإقليمية: الأمانة العامة: القرار ١٣-٣٦، المرفق (ش) (II-21)

منح الزمالة والمنح الدراسية: القرار ١٧-١٦، المرفق (ب) (VI-3)

## المنظمات الدولية

علاقتها مع الايكاو: القرار ١٠-١ (I-45)، القرار ١١-١ (I-46)، القرار ٣-٥ (I-28)  
 الأمم المتحدة انظر الأمم المتحدة

منظمة التحرير الفلسطينية: الاشتراك في الايكاو بصفة مراقب: القرار ٦-٢٢ (I-52)

المواصفات والاجراءات المتعلقة بالأمن  
انظر التدخل غير المشروع

مراقبة السلامة الجوية

برنامج التدقيق: القرار ١١-٣٢ (I-86)، القرار ٩-٣٣ (I-89)، القرار ٦-٣٥ (I-87)  
تحسين: القرار ١٣-٢٩ (I-85)

الميزانيات

٢٠٠٥-٢٠٠٦-٢٠٠٧: القرار ٢٢-٣٥ (X-16)

٢٠٠٨-٢٠٠٩-٢٠١٠: القرار ٢٩-٣٦ (X-18)

النشاط الفني، اسهام الدول: القرار ١٤-٣٥، المرفق (ر) (II-15)

النظام المالي: القرار ٣٥-٣٦ (X-1)

نظام GNSS

انظر الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM)

النقل الجوي

بيان موحد بسياسات الايكاو: القرار ١٥-٣٦ (III-1)

خدمات: القرار ١٣-٢٧ (I-78)

النهج المتوازن

انظر الضوضاء

نوعية الهواء: القرار ٢٢-٣٦، المرفق (ج) (I-65)

الهاتف اللاسلكي: اللغة الانجليزية: الكفاءة: القرار ١١-٣٦ (II-42)

هيئات الطيران المدني الاقليمية: علاقاتها مع الايكاو: القرار ١٧-٢٧ (I-49)

وثائق الايكاو الدولية

التصديق، حالات: القرار ٢٢-٣٦ المرفق (ج) (V-2)

الوثائق

ارسال الوثائق: القرار ٥-٣ (IX-7)، القرار ١٣-٣٦، المرفق (ب) (II-5)

اصدار الوثائق وتوزيعها: القرار ٢١-٢٤ (IX-6)

وحدات القياس: القرار ١٣-٣٦، المرفق (و) (II-8)

وحدة التفتيش المشتركة: القرار ٧-٢٢ (I-50)

اليوم الدولي للسلام: القرار ١-٢٤ (I-79)

## المرفق (و)

فهرس القرارات سارية المفعول\*  
(حسب الترتيب العددي)

الصفحة	القرار	الصفحة	القرار	الصفحة	القرار
IX-1	٣٠-٢٢	I-15	١-١٣	I-47	٢-١
B-8	١-٢٣	I-25	٥-١٤	I-14	٣-١
I-8	٢-٢٣	VIII-3	٦-١٤	VIII-7	٨-١
I-9	٣-٢٣	IV-5	٣٧-١٤	I-15	٩-١
I-42	٥-٢٣	II-2	٩-١٥	I-45	١٠-١
II-38	١٣-٢٣	B-1	١-١٦	I-46	١١-١
II-36	١٤-٢٣	IV-5	١٠-١٦	I-36	١٤-١
I-79	١-٢٤	I-26	١٣-١٦	I-39	١٥-١
I-6	٣-٢٤	I-3	١٦-١٦	I-27	٢٣-١
I-41	٥-٢٤	VII-2	١-١٧	VIII-1	٥١-١
B-9	٦-٢٤	I-16	١-١٧	IX-5	٥٤-١
VIII-4	٢٠-٢٤	B-3	١-١٨	IV-1	٦٥-١
IX-6	٢١-٢٤	I-20	٢-١٨	I-47	٢٤-٢
I-9	١-٢٥	I-40	١-١٩	I-48	٢٥-٢
I-11	٢-٢٥	I-40	١-٢٠	I-36	٢٦-٢
I-12	٣-٢٥	B-4	١-٢١	I-37	٢٧-٢
I-38	٣-٢٦	I-17	٢-٢١	IX-7	٥-٣
B-10	٦-٢٦	I-41	٧-٢١	VIII-7	٩-٣
X-3	٢٣-٢٦	I-51	١٢-٢١	I-19	١-٤
I-12	١-٢٧	II-39	٢٤-٢١	I-2	٣-٤
I-22	٢-٢٧	B-4	١-٢٢	VIII-3	٣١-٤
B-12	٦-٢٧	I-4	٢-٢٢	I-28	٣-٥
VII-14	٩-٢٧	I-5	٣-٢٢	I-48	٥-٥
II-37	١١-٢٧	I-21	٤-٢٢	X-28	١٠-٥
I-74	١٢-٢٧	I-42	٥-٢٢	I-23	٥-٧
I-78	١٣-٢٧	I-52	٦-٢٢	I-24	١-٨
I-49	١٧-٢٧	I-50	٧-٢٢	I-28	٤-٨
I-18	١-٢٨	VI-6	١١-٢٢	I-29	٥-٨
I-19	٢-٢٨	II-27	١٩-٢٢	I-49	١٦-٩
I-43	٧-٢٨	IX-2	٢٩-٢٢	I-35	١٦-١١

\* ملاحظة — القرارات التي لم تعد سارية، انظر القرار ١٦-١ (للقرارات الصادرة عن الجمعية العمومية حتى الدورة ١٥) والقرارات ١٨-١، ٢١-١، ٢٢-١، ٢٣-١، ٢٤-١، ٢٦-١، ٢٧-١، ٢٩-١، ٣١-١، ٣٢-١، ٣٣-١، ٣٥-١، والمرفق (أ) في الوثيقة الحالية.

بالإضافة الى القرارات المذكورة في هذا الفهرس، هناك ثلاثة قرارات أخرى سارية ولم تظهر نصوصها في الوثيقة الحالية للأسباب التالية:

— ١٢-٦، ١٢-١٢، ١٤-١: تحكم هذه القرارات النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية. وتظهر الطبعة الحالية من هذا النظام في Doc 7600.

الصفحة	القرار	الصفحة	القرار	الصفحة	القرار
II-24	١٤-٣٦	B-17	٦-٣٣	I-1	١-٢٩
III-1	١٥-٣٦	I-89	٩-٣٣	I-80	٣-٢٩
B-19	١٦-٣٦	I-81	١١-٣٣	B-13	٤-٢٩
VI-1	١٧-٣٦	II-41	١٢-٣٣	I-52	١١-٢٩
VII-13	١٨-٣٦	V-9	٢٠-٣٣	I-85	١٣-٢٩
VII-15	١٩-٣٦	X-29	٢٤-٣٣	I-102	١٤-٢٩
VII-4	٢٠-٣٦	X-25	١-٣٤	I-76	١٥-٢٩
I-74	٢١-٣٦	I-44	١-٣٥	II-40	١٦-٢٩
I-54	٢٢-٣٦	VII-16	٢-٣٥	I-13	١٩-٢٩
II-32	٢٣-٣٦	B-18	٤-٣٥	IX-3	٢١-٢٩
I-78	٢٤-٣٦	I-87	٦-٣٥	I-35	١-٣١
I-101	٢٥-٣٦	I-76	١٢-٣٥	I-29	٢-٣١
V-1	٢٦-٣٦	I-81	١٥-٣٥	B-14	٣-٣١
VIII-5	٢٧-٣٦	X-16	٢٢-٣٥	I-98	٩-٣١
VIII-2	٢٨-٣٦	X-4	٢٤-٣٥	IX-4	١٦-٣١
X-18	٢٩-٣٦	X-24	٢٧-٣٥	IX-1	١٧-٣١
X-16	٣٠-٣٦	X-30	٣٢-٣٥	I-6	٢٩-٣١
X-2	٣١-٣٦	II-26	١-٣٦	I-32	١-٣٢
X-10	٣٢-٣٦	I-91	٢-٣٦	I-6	٢-٣٢
X-22	٣٣-٣٦	I-95	٣-٣٦	I-7	٣-٣٢
X-20	٣٤-٣٦	I-96	٤-٣٦	B-16	٤-٣٢
X-1	٣٥-٣٦	I-96	٥-٣٦	I-44	٦-٣٢
X-26	٣٦-٣٦	I-93	٦-٣٦	I-103	٧-٣٢
X-27	٣٧-٣٦	II-29	٧-٣٦	I-86	١١-٣٢
X-28	٣٨-٣٦	I-100	٨-٣٦	I-84	١٢-٣٢
X-29	٣٩-٣٦	II-31	٩-٣٦	V-7	١٩-٣٢
		I-99	١٠-٣٦	V-8	٢٠-٣٢
		II-42	١١-٣٦	VII-1	١-٣٣
		II-44	١٢-٣٦	I-34	٣-٣٣
		II-2	١٣-٣٦	I-38	٥-٣٣

- انتهى -





ISBN 978-92-9231-077-6

© ICAO 2008  
5/08, E/P1/40

Order No. 9902  
Printed in ICAO