القرارات السارية المفعول
الصادرة عن الجمعية العمومية
(في ٧ أكتوبر ٢٠٢٢)

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

القرار ٢٦-٣: اتفاقية المزايا والحصانات للوكالات المتخصصة

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

القرار ٣٩-٥: التصديق على بروتوكول تعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية الطيران المدني الدولي

القرار ٣٩-٧: التصديق على بروتوكول تعديل المادة ٥٦ من اتفاقية الطيران المدني الدولي

القرار ٣٩-٩: الترويج لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩

القرار ٣٩-١٠: تعزيز اتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠

القرار ٤١-٤: البيان الموحَّد بسياسات الإيكاو المستمرة في المجال القانوني- المرفق (ج): التصديق على وثائق الإيكاو الدولية

القرار ٤١-١٨: البيان الموحَّد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران- المرفق (ب): مواثيق قانون الجو الدولية وسن التشريعات الوطنية وعقد الاتفاقات المناسبة لقمع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني

القرار ٤١-١٩: معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني

القرار ٤١-٢٧: البيان الموحّد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي- المرفق (أ): التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي، القسم الأول: المبادئ الأساسية والرؤية الطويلة الأجل

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

إن الجمعية العمومية:

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

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

القرار 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 أطرافا في الاتفاقية المذكورة.

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

فإن الجمعية العمومية:

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

٢- **تحث** كل الدول المتعاقدة على اتخاذ كل ما في مقدروها 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 تقريرا إلى الدورة العادية التالية للجمعية العمومية بشأن تنفيذ 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 قراريها ٢٥-٢ و٢٦-٢، والمجلس في قراريه بتاريخ ١٤ يوليو و٧ 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 ٣٩-٥: التصديق على بروتوكول تعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية الطيران المدني الدولي

إن الجمعية العمومية:

لما كانت قد قررت تعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو للسماح بزيادة عدد الأعضاء في المجلس؛

ولما كانت ترى أنه من المستصوب للغاية أن يدخل التعديل المذكور أعلاه حيز النفاذ في أسرع وقت ممكن؛

١- **توصـــي** جميع الدول المتعاقدة بأن تقوم بالتصـــديق في أســـرع وقت ممكن على تعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو؛

٢- **تكلف** الأمينة العامة بتوجيه عناية الدول المتعاقدة إلى هذا القرار في أسرع وقت ممكن

القرار ٣٩-٧: التصديق على بروتوكول تعديل المادة ٥٦ من اتفاقية الطيران المدني الدولي

إن الجمعية العمومية:

لما كانت قد قرّرت تعديل المادة ٥٦ من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" للسماح بزيادة عدد الأعضاء في لجنة الملاحة الجوية؛

ولما كانت ترى أنه من المستصوَب للغاية أن يدخل التعديل المذكور أعلاه حيز النفاذ في أسرع وقت ممكن؛

١- **توصي** جميع الدول المتعاقدة بأن تقوم بالتصديق في أسرع وقت ممكن على تعديل المادة ٥٦ من "اتفاقية الطيران المدني الدولي"؛

٢- **تكلّف** الأمينة العامة بتوجيه عناية الدول المتعاقدة إلى هذا القرار في أسرع وقت ممكن.

القرار ٣٩-٩: الترويج لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩

إن الجمعية العمومية:

إذ تذكّر بالمرفق (ج) بقرارها ٣٧-٢٢ المتعلق بالتصديق على الوثائق التي أُعدت واعتُمدت تحت رعاية المنظمة، وبالقرار ٣٨-٢٠ بعنوان "الترويج لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩"؛

وتقر بأهمية وجود نظام عالمي يحكم مسؤولية شركات الطيران تجاه الركاب والشاحنين على الرحلات الجوية الدولية؛

وتقر باستصواب وجود نظام منصف وعادل ويسير فيما يتعلق بالتعويض عن الخسائر؛

١- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على دعم وتشجيع الانضمام على الصعيد العالمي إلى اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي التي حررت في مونتريال في ١٩٩٩/٥/٢٨ (اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩)؛

٢- **وتحث** جميع الدول التي لم تقم بذلك بعد على أن تصبح طرفاً في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ في أقرب وقت ممكن؛

٣- **وتكلف** الأمينة العامة بتقديم المساعدة، على النحو الملائم، في عملية التصديق إذا طلبت منها ذلك إحدى الدول.

٤- **وتعلن** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٨-٢٠.

القرار ٣٩-١٠: تعزيز اتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠

إن الجمعية العمومية،

إذ تشير إلى قرارها ٣٨-١٩ بعنوان: تعزيز اتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠؛

وتشير كذلك إلى المرفق (ج) من قرارها ٣٧-٢٢ المتعلق بالتصديق على الوثائق التي تم إعدادها واعتمادها تحت رعاية المنظمة؛

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

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

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

٣- **تطلب** إلى الأمينة العامة تقديم ما يلزم من مساعدة في عملية التصديق إذا طلبت ذلك إحدى الدول.

٤- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٨-١٩.

القرار ٤١-٤: البيان الموحَّد بسياسات الإيكاو المستمرة في المجال القانوني- المرفق (ج): التصديق على وثائق الإيكاو الدولية

إن الجمعية العمومية:

إذ تذكِّر بقرارها ٤٠-٢٨، المرفق (ج) المتعلق بالتصديق على بروتوكولات تعديل اتفاقية شيكاغو ووثائق قانون الجو الخاص وغير ذلك من الوثائق التي أعدت واعتمدت تحت رعاية المنظمة.

وتلاحظ بقلق استمرار بطء التقدم في التصديق على بروتوكولات التعديل المذكورة أعلاه، وخصوصاً البروتوكولَيْن اللذيْن يعدّلان المادتين ٥٠ (أ) و٥٦ المعتمدتيْن في ٢٠١٦، والفقرتيْن الختاميتيْن (المتعلقيْن بالنصيْن العربي والصيني المعتمديْن في عامي ١٩٩٥ و١٩٩٨ على التوالي)؛

وتلاحظ أيضاً أنه في حين يوجد عدد كبير من الدول الأطراف في البروتوكولَيْن اللذين يدخلان المادتين ٣ مكرر و٨٣ مكرر من اتفاقية شيكاغو، لا تزال هناك حاجة لإحراز المزيد من التقدم في التصديق على هذين البروتوكولَيْن؛

وإدراكا منها لأهمية هذه التعديلات بالنسبة للطيران المدني الدولي، لاسيما بالنسبة لقدرة اتفاقية شيكاغو على الاستمرار، وما يستتبع ذلك من حاجة ملحة للإسراع في دخول تلك التعديلات غير السارية بعد حيز النفاذ؛

وإدراكا منها للحاجة إلى التعجيل في التصديق على وسريان مفعول وثائق قانون الجو التي أعدت واعتمدت تحت رعاية المنظمة؛

وتدرك أن المشاركة العالمية في بروتوكولات التعديل والوثائق الأخرى هي وحدها التي ستؤمن وتعزز من المنافع المترتبة على توحيد القواعد الدولية الواردة في تلك الاتفاقيات؛

وتحثّ كل الدول المتعاقدة على اتخاذ جميع الخطوات الضرورية للتصديق على هذه التعديلات لاتفاقية شيكاغو التي لم يسر مفعولها بعد، أي التعديلات على الفقرة الأخيرة لإضافة النصين العربي والصيني، المعتمدين في عامي ١٩٩٥ و١٩٩٨ على التوالي، إلى النصوص الأصلية للاتفاقية، والتعديلات على المادة ٥٠ (أ) والمادة (٥٦) اللتين اعتمدتا في ٢٠١٦، في أقرب وقت ممكن؛

وتحثّ كل الدول المتعاقدة التي لم تصدق بعد على بروتوكولات إدخال المادة ٣ مكرر والمادة ٨٣ مكرر من اتفاقية شيكاغو على القيام بذلك؛

وتحثّ كل الدول المتعاقدة التي لم تصدق بعد على الوثائق الأخرى لقانون الجو الدولي، وخصوصا اتفاقية مونتريال للعام ١٩٩٩ واتفاقية كيب تاون وبروتوكول الطائرات للعام ٢٠٠١، واتفاقيتي مونتريال لعام ٢٠٠٩ واتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠، وبروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤، والبروتوكولين بشأن النص الرسمي الخماسي اللغات (١٩٩٥) والنص الرسمي السداسي اللغات (١٩٩٨) من اتفاقية شيكاغو على القيام بذلك في أقرب وقت ممكن؛

وتحثّ 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؛

وتطلب 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.

القرار ٤١-١٨: البيان الموحَّد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران– المرفق (ب)**: مواثيق قانون الجو الدولية وسن التشريعات الوطنية وعقد الاتفاقات المناسبة لقمع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني**

أ) مواثيق قانون الجو 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) و"اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (لاهاي، ١٩٧٠)، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني (مونتريال، ١٩٧١)، و"البروتوكول 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)، و"اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي" (بيجين، ٢٠١٠)، و"البروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (بيجين، ٢٠١٠)، و"بروتوكول تعديل الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات" (مونتريال، ٢٠١٤) والاتفاقيات الثنائية لقمع مثل هذه الأعمال؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول الأعضاء التي لم تنضم بعد إلى "الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي تُرتكب على متن الطائرات" (طوكيو، ١٩٦٣) و"اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (لاهاي، ١٩٧٠) و"اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي تُرتكب ضد سلامة الطيران المدني" (مونتريال، ١٩٧١)، و"بروتوكول عام ١٩٨٨ المكمل لاتفاقية مونتريال" و"اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها" (مونتريال، ١٩٩١)، و"اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي" (بيجين، ٢٠١٠)، و"البروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (بيجين، ٢٠١٠)، و"بروتوكول تعديل الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي تُرتكب على متن الطائرات" (مونتريال، ٢٠١٤)[١] تحثها على الانضمام إليها؛

[١] ويمكن الاطّلاع على قوائم الدول الأطراف في مواثيق أمن الطيران القانونية على موقع الإيكاو www.icao.int تحت عنوان: ICAO Treaty Collection.

٢- **تناشد** الدول الأعضاء التي لم تصبح بعد أطرافا في مواثيق قانون الجو المذكورة أعلاه، أن تنفذ المبادئ التي تتضمنها هذه المواثيق، حتى قبل التصديق عليها أو قبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها، **وتناشد** الدول الأعضاء التي تصنع المتفجرات البلاستيكية أن تنفذ تدابير تمييز هذه المتفجرات بأسرع ما يمكنها؛

٣- **تطلب** إلى الأمين العام مواصلة تذكير الدول الأعضاء بأهمية انضمامها كأطراف في اتفاقيات طوكيو ولاهاي ومونتريال وبيجين و"بروتوكول عام ١٩٨٨ المكمل لاتفاقية مونتريال"، و"بروتوكول عام ٢٠١٠ المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات"، وبروتوكول عام ٢٠١٤ لتعديل "الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي تُرتكب على متن الطائرات"، و"اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها"، وأن يقدم المساعدة التي تطلبها الدول الأعضاء التي تصادف أي صعوبات في سبيل انضمامها إلى هذه المواثيق؛

ب) **إصدار التشريعات الوطنية وعقد الاتفاقات المناسبة**

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

فإن الجمعية العمومية:

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

٢- **تناشد** الدول الأعضاء أن تتخذ إجراءات وافية لتسليم أو محاكمة الأشخاص الذين يرتكبون أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني، وذلك بسن أحكام قانونية أو وضع معاهدة لهذا الغرض وإبرام اتفاقات مناسبة حتى يتسنى ترحيل الأشخاص الذين يرتكبون الهجمات الإجرامية ضد الطيران المدني الدولي.

القرار ٤١-١٩: معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني

لمّا كانت شبكة الطيران العالمية شبكة بالغة التعقيد والتكامل وتشتمل على نظم حيوية للغاية لسلامة وأمن عمليات الطيران المدني

وإذ تُلاحظ أنّ قطاع الطيران يعتمد اعتماداً متزايداً على توفّر المعلومات والبيانات والنُظُم، مع الحفاظ على موثوقيتها وسريّتها؛

وتُدرك أنّ التهديدات الإلكترونية ضد الطيران المدني تتطور بشكل سريع ومستمر، وأنّ الطيران المدني لا يزال هدفا جذابا لمرتكبي الجرائم في المجال الإلكتروني على غرار ما هو الحال في العالم الحقيقي، وأنّ التهديدات الإلكترونية يُمكن أن تتطور لكي تنال من منظومات الطيران المدني الحيوية بجميع أنحاء العالم؛

وتُقرّ بأنّ الهجمات الإلكترونية التي تؤثّر في سلامة الطيران المدني ليست جميعها غير مشروعة و/أو متعمدة؛

وتُقرّ بالسمة المتعدّدة الوجوه والتخصّصات للتحديات والحلول الخاصة بالأمن الإلكتروني وإذ تلاحظ بأن المخاطر الإلكترونية يمكن أن تؤثر بشكل متزامن في مجموعة واسعة من مجالات الطيران وتنتشر بسرعة؛

وإذ تؤكد من جديد الالتزامات المنصوص عليها بموجب "اتفاقية الطيران المدني الدولي" (اتفاقية شيكاغو) لضمان سلامة وأمن واستمرارية الطيران المدني؛

وبالنظر إلى أن "اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي" (اتفاقية بيجين) و"البروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (بروتوكول بيجين) ستعزّز الإطار القانوني العالمي للتصدّي للهجمات الإلكترونية ضد الطيران المدني الدولي بوصفها جرائم وبالتالي من شأن مصادقة الدول على نطاق واسع على تلك المواثيق أن يضمن ردع هذه الهجمات ومعاقبة مُرتكبيها في أي مكان تحدُث من أنحاء العالم؛

وإذ تُعيد التأكيد على الأهميّة والطابع المُلّح لمعالجة الأمن الإلكتروني وتحصين الشبكة الإلكترونية فيما يتعلق بالنظم والبيانات والمعلومات الهامة في مجال الطيران المدني من التهديدات والأخطار الإلكترونية، بما في ذلك واجهة التفاعل المشترك بين منظومتي الطيران المدني والعسكري؛

وتُراعي ضرورة العمل بصورة تعاونية من أجل وضع إطار فعّال ومنسّق وعالمي من أجل معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران، ودعم الأمن الإلكتروني وتحصين الشبكة الإلكترونية لمنظومة الطيران العالمية ضد الهجمات الإلكترونية التي قد تقوض سلامة و/أو أمن الطيران المدني؛

وإذ تُقر بالدور القيادي للإيكاو وبأعمالها في مجالي الأمن الإلكتروني وتحصين الشبكة الإلكترونية على مستوى مختلف التخصصات في مجال الطيران؛

وإذ تُقر بأن الأمن الإلكتروني في مجال الطيران يحتاج إلى التنسيق على المستويات العالمي والإقليمي والوطني من أجل وضمان الاتساق والقابلية للتشغيل البيني الكامل لتدابير الحماية ونُظم إدارة المخاطر؛

وإذ تُقر بأهمية وضع نُظُم إدارة ومساءلة وطنية واضحة للأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني، بما في ذلك تعيين سلطة وطنية مختصة تكون مسؤولة عن الأمن الإلكتروني في مجال الطيران بالتنسيق مع السلطات والوكالات الوطنية المعنيَّة،

وتُقدر قيمة المبادرات وخطط العمل والمطبوعات وغيرها من الوسائل الإعلامية في هذا المجال والمصمّمة للتصدّي للمسائل الخاصّة بالأمن الإلكتروني بطريقة تعاونية وشمولية.

فإن الجمعية العمومية تُقرّر ما يلي:

١- حث الدول الأعضاء على اعتماد "اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي" (اتفاقية بيجين) و"البروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (بروتوكول بيجين) والتصديق عليهما كوسيلة للتصدي للهجمات الإلكترونية ضد الطيران المدني؛

٢- مناشدة الدول والجهات المعنية بقطاع الطيران اتخاذ الإجراءات التالية للتصدي الهجمات الإلكترونية ضدّ الطيران المدني:

أ) تنفيذ استراتيجية الإيكاو للأمن الإلكتروني في مجال الطيران، والاستفادة من "خطة عمل الإيكاو للأمن الإلكتروني" بوصفها أداة لدعم تنفيذ "استراتيجية الأمن الإلكتروني في مجال الطيران"؛

ب) تعيين سلطة مخوَّلة لإدارة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران، وتحديد معالم التفاعل بين هذه السلطة والوكالات الوطنية المعنية؛

ج) تحديد مسؤوليات الوكالات الوطنية والجهات المعنية بقطاع الطيران فيما يتصل بالأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني؛

د) إعداد إطار عام قوي لإدارة مخاطر الأمن الإلكتروني يستند إلى الممارسات المتبعة لإدارة مخاطر السلامة والأمن، واعتماد نهج قائم على تحليل المخاطر لحماية النُظُم والمعلومات والبيانات الهامة في مجال الطيران المدني من التهديدات الإلكترونية؛

هـ) رسم السياسات وإعداد الأدوات وتخصيص الموارد من أجل نُظُم الطيران الهامة لضمان تأمين هياكل هذه النُظُم من حيث التصميم وحمايتها وتحصينها، وأن تكون البيانات مؤمَّنة ومتاحة أثناء تخزينها وأثناء نقلها، وتنفيذ أساليب رصد النُظُم واكتشاف الهجمات الإلكترونية والإبلاغ عنها، ووضع وممارسة خطط التعافي من الهجمات الإلكترونية وإجراء استعراض تحليلي للهجمات الإلكترونية؛

و) تشجيع التنسيق بين الحكومات وقطاع الطيران فيما يتعلّق باستراتيجيات الأمن الإلكتروني للطيران والسياسات والخطط في هذا الشأن، فضلاً عن تبادل المعلومات للمساعدة على تحديد أوجه الضعف الأساسية التي يتعيّن معالجتها؛

ز) تشجيع التعاون المدني والعسكري فيما يتعلق باكتشاف وحماية ورصد نقاط الضعف المشتركة وتدفق البيانات على مستوى واجهات التفاعل بين منظومتي الطيران المدني والعسكري، والتعاون في سبيل التصدي للتهديدات الإلكترونية المشتركة والتعافي من الهجمات الإلكترونية؛

ح) استحداث شراكات وآليات بين الحكومات وقطاع الطيران والمشاركة فيها على الصعيد الوطني والدولي، من أجل تبادل المعلومات بصورة منتظمة بشأن التهديدات والأحداث والاتجاهات الإلكترونية وجهود التخفيف من حدّتها؛

ط) تشجيع تصميم وتعميم ثقافة قوية في مجال الأمن الإلكتروني وعبر قطاع الطيران المدني؛

ي) تشجيع الدول على مواصلة المساهمة في الإيكاو فيما يتعلق بوضع القواعد القياسية والاستراتيجيات وأفضل الممارسات الدولية من أجل دعم النهوض بالأمن الإلكتروني وتحصين الشبكة الإلكترونية في مجال الطيران؛

ك) مواصلة التعاون في وضع إطارٍ عام للأمن الإلكتروني في الإيكاو وفقاً لنهجٍ شاملٍ وجامعٍ وعملي يتضمّن السلامة الجوية وأمن الطيران والتسهيلات والملاحة الجوية والاتصالات والمراقبة وإدارة الحركة الجوية وعمليات الطائرات وصلاحية الطائرات للطيران وغيرها من التخصّصات اللازمة.

٣- **تكليف** الإيكاو بالقيام بما يلي:

أ) مواصلة التشجيع على اعتماد "اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتصلة بالطيران المدني الدولي" (اتفاقية بيجين) و"البروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (بروتوكول بيجين)؛ والتصديق عليهما على المستوى العالمي؛

ب) مواصلة التأكد من مراعاة وتنسيق المسائل المرتبطة بالأمن الإلكتروني وتحصين الشبكة الإلكترونية بشكل شامل من خلال آلية جديدة لدى الإيكاو من أجل معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران.

القرار ٤١-٢٧: البيان الموحّد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي- المرفق (أ): التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي، القسم الأول: المبادئ الأساسية والرؤية الطويلة الأجل

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

ولما كان تعدد الأطراف إلى أقصى حد ممكن لتحرير النقل الجوي الدولي، وخاصة تبادل الحقوق التجارية، بما في ذلك حقوق النقل، على المستوى المتعدد الأطراف لا يزال يمثل واحداً من أهداف المنظمة؛

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

ولما كانت الحاجة تقضي بالتكيف مع البيئة التنظيمية والتشغيلية دائبة التغير في مجال النقل الجوي، وكانت المنظمة قد وضعت بناء على ذلك إرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي بما في ذلك البنود النموذجية وصيغة اتفاقات الخدمات الجوية؛

ولما كان التأثير الهائل لجائحة فيروس كورونا على قطاع الطيران من حيث قدرة القطاع على الصمود أو الاستدامة أو التعافي يتطلَّب التفاعل بين مختلف مجالات السياسات والمجالات الفنية لإيجاد حلول مناسبة للقطاع؛

ولما كان معظم الخدمات الجوية الدولية تحكمها اتفاقات خدمات جوية ثنائية أو متعددة الأطراف فيما بين الدول أو مجموعات إقليمية من الدول، وهي اتفاقات لا غنى عنها للنقل الجوي الدولي نظرا لأنها توفر إطارا عاما يمكن التنبؤ به حيث تستطيع من خلاله شركات النقل الجوي أن تشغل الخدمات الجوية والحفاظ على استدامتها في المستقبل، وينبغي بالتالي أن تظل أي قيود مفروضة للاستجابةً لأي لأزمة عند الحد الأدنى وأن تتواءم مع الأحكام المنصوص عليها في اتفاقات الخدمات الجوية؛

ولما كانت هناك حاجة إلى إرساء مزيد من الفهم للتحديات والمزايا المرتبطين بتحرير فتح الأسواق، من منظوري خدمات الركاب والشحن معاً؛

ولما كان توفير خدمات النقل الجوي المنتظمة والموثوقة ذا أهمية أساسية في تطوير اقتصادات الدول، لا سيما الدول النامية، بما في ذلك الدول التي تعتمد على قطاع السياحة؛

ولما كانت المنظمة قد اعتمدت الرؤية الطويلة الأجل لتحرير النقل الجوي الدولي التي تنص على ما يلي: "نحن، الدول الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي، نعقد العزم على أن نتابع بنشاط مواصلة تحرير النقل الجوي الدولي لصالح جميع الجهات المعنية وللاقتصاد بصفة عامة. ونحن سنسترشد بضرورة احترام أعلى مستويات السلامة والأمن ومبدأ إتاحة الفرص المتكافئة والمنصفة لكافة الدول والجهات المعنية التابعة لها"؛

ولما كان امتثال الدول الأعضاء لأحكام اتفاقية شيكاغو والتقيد على الصعيد العالمي باتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية و"اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي" (اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩) و"اتفاقية الضمانات الدولية على المعدات المنقولة" (اتفاقية كيب تاون) وبروتوكولها بشأن المسائل التي تخصّ معدات الطائرات. وغيره من وثائق الإيكاو التي تحكم النقل الجوي يُسهل ويساهم في تحقيق أهداف المنظمة؛

ولما كان ينبغي مراعاة مصلحة المستهلك عند تطوير السياسات الوطنية أو الإقليمية واللوائح المنظمة للنقل الجوي؛

ولما كانت المناقشات التي دارت بين أعضاء فريق خبراء تنظيم النقل الجوي تشير إلى تأييد واسع النطاق لدراسة الجوانب الاقتصادية والتنظيمية للعمليات الدولية للطائرات غير المأهولة نظرا لتزايد العمليات العالمية للطائرات غير المأهولة.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تحث** جميع الدول الأعضاء على مراعاة وتطبيق رؤية الإيكاو الطويلة الأجل من أجل تحرير النقل الجوي الدولي في وضع السياسات والممارسات التنظيمية؛

٢- **تشجع** الدول الأعضاء على مواصلة عملية التحرير التجاري لدخول الأسواق بوتيرة وطريقة مناسبتين للاحتياجات والظروف، مع مراعاة مصالح جميع الجهات المعنية وبيئة الأعمال التجارية المتغيرة ومتطلبات البنى الأساسية فضلا عن المبادئ المتعلقة بتدابير الضمانات الرامية إلى ضمان المشاركة الدائمة والفعالة لجميع الدول في، بما في ذلك مبدأ إيلاء عناية خاصة لمصالح واحتياجات البلدان النامية؛

٣- **تحث** الدول الأعضاء على أن تتفادى اتخاذ إجراءات أحادية قد تؤثر سلباً على النمو المنتظم والمستدام والمتناسق للنقل الجوي الدولي، وأن تتأكد من ألا يتم تطبيق السياسات والتشريعات المحلية على النقل الجوي الدولي دون مراعاة خصائصها؛

٤- **تحث** الدول الأعضاء التي لم تنضم بعد إلى اتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية واتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ واتفاقية كيب تاون وبروتوكولها وغيرها من وثائق الإيكاو التي تحكم النقل الجوي الدولي على أن تبادر على وجه السرعة إلى النظر في الانضمام إليهما؛

٥- **تحث** جميع الدول الأعضاء على أن تسجل لدى الإيكاو اتفاقات وجميع الترتيبات المتعلقة بالطيران المدني الدولي، وذلك وفقا لأحكام المادة (٨٣) من اتفاقية شيكاغو ووفقا لقواعد تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران لدى الإيكاو ، لتعزيز الشفافية؛

٦- **تحث** الدول الأعضاء على أن تحيط المجلس علما تاما بالمشاكل الخطيرة الناشئة عن تطبيق اتفاقات أو ترتيبات الخدمات الجوية وبأي تطورات هامة في عملية التحرير ؛

٧- **تشجع** الدول على ضمان أن تعبر اللوائح الوطنية المُنظِّمة للنقل الجوي عن الأولويات الرئيسية للإيكاو وتكملها؛

٨- **تحث** الدول الأعضاء على أن تولي الاعتبار الواجب للسمات المميزة لخدمات الشحن الجوي عند تبادل حقوق دخول الأسواق في إطار اتفاقات الخدمات الجوية وأن تمنح الحقوق المناسبة والمرونة التشغيلية اللازمة من أجل تشجيع تطور خدمات الشحن الجوي، بما في ذلك الخدمات التي تمكّن من التجارة الإلكترونية؛

٩- **تحث** الدول الأعضاء، لدى معالجة المسائل المتعلقة بتخصيص الخانات والقيود على الطيران الليلي، على أن تولي الاعتبار الواجب لاحتياجات وشواغل الدول الأخرى وأن تبذل قصارى جهدها لتبديد الشواغل من خلال المشاورات بين الأطراف المعنية بشكل شفاف وخال من التمييز ، وأن تحترم وتتبع مبدأ النهج المتوازن للإيكاو في الإجراءات التنظيمية بشأن إدارة ضوضاء الطائرات في المطارات؛

١٠- **تحث** الدول الأعضاء والجهات المعنية على مراعاة وتطبيق مبادئ الإيكاو الأساسية الرفيعة المستوى وغير الملزمة وغير الإجبارية بشأن حماية المستهلك في عملية وضع السياسات والممارسات التنظيمية والتشغيلية، بما في ذلك في وقوع اضطرابات ضخمة تؤثر على الطيران، والمواظبة على إبلاغ الإيكاو بشأن الخبرات المكتسبة أو المشكلات في تطبيقها؛

١١- **تطلب إلى** المجلس أن يدعم وبقوة تبادل الآراء والممارسات السليمة حول تطبيق مبادئ الإيكاو الرئيسية بشأن حماية المستهلك نظراً لأن هذا الجهد يمكن أن يساعد على تشجيع التوافق فيما بين النظم الوطنية أو الإقليمية، مع مراعاة احتياجات الدول للمرونة تبعاً لخصائصها الاجتماعية والسياسية والاقتصادية؛

١٢- **تشجع** الدول الأعضاء على مواصلة استخدام تسهيلات الإيكاو للتفاوض بشأن الخدمات الجوية والاستفادة منها، مما يساهم في تسهيل وتحسين فعالية المفاوضات والمشاورات المتعلقة بالخدمات الجوية؛

١٣- **تطلب إلى** المجلس مواصلة بلورة فهم أفضل لمزايا التحرير والتحديات والحواجز التي تحول دون فتح الأسواق، بحيث يمكن إيلاء مزيد من الاعتبار لتطوير نهج متعدد الأطراف في الوقت المناسب؛

١٤- **تطلب إلى** المجلس أن ينظر فيما إذا كانت هناك حاجة تستدعي النظر في وضع اتفاق دولي مُحدَّد لتسهيل المزيد من التحرير في خدمات الشحن الجوي نظرا لما كان لخدمات الشحن الجوي من دور حاسم أثناء جائحة فيروس كورونا وللزيادة المفاجئة في الطلب العالمي على هذه الخدمات؛

١٥- **تطلب إلى** المجلس أن يجري تقييما متعمقا لمدى الحاجة إلى إرشادات بشأن التنظيم الاقتصادي للعمليات الدولية لنُظُم الطائرات غير المأهولة، وأن ينسق فيما بين الدول الأعضاء من أجل جمع وتبادل المعلومات وأفضل الممارسات بشأن مسائل التنظيم الاقتصادي المتعلقة بالطائرات غير المأهولة؛

١٦- **تطلب إلى** المجلس أن يشجع على استخدام المبادئ الرئيسية لإرشادات الإيكاو بشأن التدابير الاقتصادية والمالية والالتزام بها، مع وجوب تحديثها حسب الاقتضاء؛

١٧- **تطلب إلى** المجلس أن يقيم التفاعلات اللازمة بين مختلف اللجان وأفرقة الخبراء وهيئات العمل داخل المنظمة للتأكد من أن مجالات السياسة العامة لكل منها تُعالَج على النحو المناسب في أعمال كل منها؛

١٨- **تطلب إلى** المجلس مواصلة تعزيز الحوار وتبادل المعلومات مع الدول الأعضاء وأوساط الصناعة مع مراعاة أهداف رؤية الإيكاو الطويلة الأجل لتحرير النقل الجوي فيما يتعلق بالتجارب السابقة والإنجازات التي حققتها الدول، بما في ذلك اتفاقات التحرير القائمة التي أُبرمت على أصعدة ثنائية وإقليمية ومتعددة الأطراف، فضلاً عن انطباق ومواءمة معاهدات القانون الجوي متعددة الأطراف القائمة وكذا مختلف المقترحات التي تم تقديمها خلال المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي؛

١٩- **تطلب إلى** المجلس أن يواصل التعاون مع الهيئات الإقليمية والإقليمية الفرعية على دراسة وإعداد تدابير التعاون، بما في ذلك الترتيبات المتحررة، واستعراض نتائج هذه التدابير بهدف معرفة ما إذا كان ينبغي توصية الدول الأعضاء بتنفيذ تدابير مماثلة أو غيرها من التدابير الأخرى على نطاق أوسع؛

٢٠- **تطلب إلى** المجلس أن يُعد إرشادات من أجل تزويد الدول بالمرونة اللازمة للاستجابة مؤقتا للأزمات الدولية مع حماية سلامة اتفاقات الخدمات الجوية، وتسهيل استمرار الحركة الجوية في أثناء الأزمات، وضمان العودة إلى "الوضع الطبيعي" بعد ذلك، مع مراعاة على وجه الخصوص الدروس المستفادة من جائحة فيروس كورونا، التي شكلت صدمة ذات نطاق غير مسبوق لمنظومة الطيران الدولي؛

٢١- **تطلب إلى** المجلس أن يواصل إجراء الدراسة المقارنة والتحليلية لسياسات الدول الأعضاء ولأساليب عملها في مجال تنظيم النقل الجوي الدولي بما فيها أحكام اتفاقات الخطوط الجوية، وأن يخطر جميع الدول الأعضاء بهذه المعلومات.

-انتهى-