

طبعة مؤقتة
أكتوبر ٢٠٠٤

القرارات المعتمدة

من الجمعية العمومية



الجمعية العمومية – الدورة الخامسة والثلاثون
مونتريال ، ٢٨ سبتمبر – ٨ أكتوبر ٢٠٠٤

منظمة الطيران المدني الدولي

NOT FOR SALE
11/04, A/P1/55
Printed in ICAO

القرارات المعتمدة في الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية

طبعة مؤقتة

الفهرس

القرار	الصفحة
١-٣٥	الأعمال الارهابية وتدمير طائرتين مدنيين روسيتين نتج عنهما مصرع ٩٠ شخصا - الركاب وأعضاء الطاقم 1
٢-٣٥	تطبيق المادة الرابعة من اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها 1
٣-٣٥	وضع طريقة عملية للسير قدما فيما يتعلق بالجوانب القانونية والمؤسسية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM)..... 2
٤-٣٥	قرارات الجمعية العمومية التي لم تعد سارية..... 4
٥-٣٥	بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة..... 4
٦-٣٥	الانتقال الى نهج نظامي شامل لعمليات التدقيق ضمن برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة..... 21
٧-٣٥	استراتيجية موحدة لازالة أوجه القصور المتعلقة بالسلامة 23
٨-٣٥	التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران 26
٩-٣٥	بيان موحد بسياسات الايكاو المستمرة المتعلقة بحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع 27
١٠-٣٥	الاسهامات المالية في خطة عمل أمن الطيران 37
١١-٣٥	التحديات التي يواجهها الطيران المدني المتمثلة في استخدام أسلحة الدفاع الجوي المحمولة (الماناباز)..... 38
١٢-٣٥	حماية صحة الركاب وطواقم الطائرات ومنع نقشي الأمراض المعدية من خلال السفر الدولي 39
١٣-٣٥	استخدام أساليب غير كيميائية لتطهير مقصورة الركاب ومقصورة القيادة في الطائرات المستخدمة في رحلات دولية 40
١٤-٣٥	بيان موحد بسياسات الايكاو المستمرة وأساليب العمل المتعلقة بالملاحة الجوية على وجه التحديد 41

بيان موحد بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة المتعلقة بنظام عالمي لادارة الحركة الجوية وبنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية.....	١٥-٣٥
63	
مراعاة تطور المواصفات المتعلقة بأجهزة تسجيل بيانات الطيران	١٦-٣٥
66	
حماية معلومات السلامة الجوية لنظم تحصيل ومعالجة البيانات بغية تحسين سلامة الطيران	١٧-٣٥
66	
بيان موحد بسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي	١٨-٣٥
67	
منع ادخال الأنواع الغريبة الغازية.....	١٩-٣٥
80	
تحديث السياسة الجديدة بشأن التعاون الفني	٢٠-٣٥
81	
توسيع نطاق أنشطة التعاون الفني للايكاو.....	٢١-٣٥
82	
ميزانيات السنوات ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧	٢٢-٣٥
83	
تأكيد اجراء المجلس بشأن تحديد أنصبة الاشتراك في الصندوق العام وتحديد السلفيات لصندوق رأس المال العامل المقررة على الدول التي انضمت الى الاتفاقية.....	٢٣-٣٥
85	
أنصبة الاشتراك في الصندوق العام للسنوات ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧	٢٤-٣٥
85	
تعديل النظام المالي.....	٢٥-٣٥
91	
اضطلاع الدول المتعاقدة بالتزاماتها المالية نحو المنظمة والاجراءات التي يجب اتخاذها تجاه الدول التي لا تفي بتلك الالتزامات.....	٢٦-٣٥
91	
حوافز تسوية المتأخرات التي طال تأخرها.....	٢٧-٣٥
93	
صندوق رأس المال العامل	٢٨-٣٥
94	
الموافقة على حسابات المنظمة عن السنوات المالية ٢٠٠١ و ٢٠٠٢ و ٢٠٠٣ والنظر في تقارير المراجعة الخاصة بها.....	٢٩-٣٥
96	
الموافقة على الحسابات المتعلقة بأنشطة برنامج الأمم المتحدة الانمائي 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 الانمائي.....	٣٠-٣٥
96	
تعيين المراجع الخارجي للحسابات	٣١-٣٥
97	
صندوق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات	٣٢-٣٥
98	

القرارات المعتمدة فى الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية

طبعة مؤقتة

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

لما كانت الأعمال الارهابية المرتكبة يوم ٢٤/٨/٢٠٠٤ على متن طائرات روسية تطير على رحلات منتظمة للركاب تمثل من حيث المبدأ شكلا جديدا من أشكال الارهاب الذي يستخدم الانتحاريين الذين يحملون أجهزة متفجرة على أجسادهم على متن الطائرات.

ونظرا للحاجة الى توحيد الجهود الدولية لمكافحة التهديد الذي يستخدم المنتحرين لتنفيذ أفعال ارهابية على متن الطائرات وفي مناطق الجمهور الأخرى على حد سواء.

وإدراكا لجميع الصعوبات في التعرف على الارهابيين الانتحاريين وكشف الأجهزة المتفجرة على أجسادهم.

واقترعا بالحاجة الى اعتماد تدابير ملائمة لمواجهة مثل هذه الأعمال الارهابية.

وإن ترحب بعزم جميع الدول على مفاضة منظمي ومرتكبي هذه الأعمال.

وإن تذكر بقراراتها A22-5 و A27-9 و A33-1 و A33-2.

فان الجمعية العمومية:

- ١- تدين بشدة الأعمال الارهابية على متن طائرتي الركاب الروسييتين التي أودت بالعديد من الأرواح البشرية.
- ٢- وتعرب عن عميق تعاطفها وتعازيها لأسر هؤلاء الذين لقوا مصرعهم نتيجة لهذه الأعمال الارهابية.
- ٣- وتحث الدول المتعاقدة على التعاون النشط في مسائلة ومعاينة بشدة المسؤولين عن دعم أو مساعدة أو إيواء هؤلاء الذين يرتكبون تلك الهجمات، فضلا عن هؤلاء الذين ينظمونها ويرعونها.
- ٤- وتدعو الدول المتعاقدة الى دراسة طرق وسبل تعزيز الأعمال المؤدية الى منع الهجمات الارهابية التي تستخدم فيها المتفجرات، وخاصة من خلال تعزيز التعاون الدولي وتبادل المعلومات لايجاد السبل الفنية لكشف المتفجرات، مع زيادة الاهتمام بالكشف عن المتفجرات على جسد الانسان.

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

إن تقر بأهمية اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها في منع الأفعال غير المشروعة ضد الطيران المدني.

وإن تدرك الاقتراح الحالي المقدم من اللجنة الفنية الدولية للمتفجرات بتعديل الملحق الفني للاتفاقية بغرض زيادة الحد الأدنى المطلوب من تركيز مادة الكشف DMNB من ٠,١ الى ١ في المئة بالكتلة.

وإن توضع في اعتبارها الرغبة في الإبقاء على طريقة موحدة لنظام كشف المتفجرات، لا سيما بعد تعديل الملحق الفني.

وإن 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.

فان الجمعية العمومية:

تحث الدول المتعاقدة لدى الايكاو الأطراف في هذه الاتفاقية على تطبيق المادة الرابعة من هذه الاتفاقية في علاقاتها المتبادلة، وذلك على النحو التالي:

١- يجب أن تخضع 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 الحد الأدنى من تركيز مادة DMNB الكاشفة من ٠,١ الى ١ في المئة بالكتلة، لأحكام الفقرتين ٢ و ٣ من المادة الرابعة اعتباراً من وقت سريان هذا التعديل.

٢- وبناء على ذلك، عندما يسري هذا التعديل على الجزء الثاني في الملحق الفني، فإنه يجب على كل دولة طرف لم تبد معارضة صريحة على هذا التعديل أن تتخذ التدابير اللازمة للتأكد مما يلي:

(أ) أن جميع المخزونات من المتفجرات المشار إليها في الفقرة السابقة والموجودة في اقليمها قد تم اتلافها أو استهلاكها لأغراض لا تتنافى مع أهداف هذه الاتفاقية، أو تم تمييزها أو ابطال مفعولها بصفة مستديمة في غضون فترة ثلاث سنوات من تاريخ سريان مفعول هذا التعديل، ما لم تكن هذه المتفجرات توجد لدى السلطات التي تؤدي مهامها عسكرية أو بوليسية.

(ب) أن جميع المخزونات من المتفجرات المشار إليها في الفقرة الفرعية (أ)، والتي توجد لدى السلطات التي تؤدي مهامها عسكرية أو بوليسية، والتي لا تكون مدمجة كجزء لا يتجزأ من آلات عسكرية مصرح بها حسب الأصول قد تم اتلافها أو استهلاكها لأغراض لا تتنافى مع أهداف هذه الاتفاقية، أو تم تمييزها أو ابطال مفعولها بصفة دائمة في غضون ١٥ سنة من تاريخ سريان مفعول هذا التعديل.

٣- وتطبق الفقرة السابقة على أي دولة طرف تسحب اعتراضها على هذا التعديل اعتباراً من التاريخ الذي تعرب فيه عن موافقتها على الالتزام.

٤- وتطبق الفقرات المذكورة أعلاه، مع ادخال التعديلات اللازمة، على أي تعديل لاحق على الملحق الفني ما لم تقوم أي دولة متعاقدة باخطار جميع الدول المتعاقدة الأخرى والمجلس بأنها لا توافق على هذا التطبيق. وينبغي أن يتم هذا الاخطار في غضون فترة ٩٠ يوماً المذكورة في الفقرة ٣ من المادة السابعة من الاتفاقية.

القرار ٣٥-٣: وضع طريقة عملية للسير قدما فيما يتعلق بالجوانب القانونية والمؤسسية لنظم

الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM)

لما كان التنفيذ العالمي لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) الذي يرمي، من جملة أمور أخرى، الى توفير خدمات أساسية بالنسبة للسلامة في الملاحة الجوية للطائرات، قد تقدم كثيراً منذ طرحه في المؤتمر العاشر للملاحة الجوية في عام ١٩٩١ وحظي بتأييد قوي في المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية لعام ٢٠٠٣.

لما كان الإطار القانوني الراهن لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM)، أي اتفاقية شيكاغو وملاحقها، والقرارات الصادرة عن الجمعية العمومية (وبوجه خاص ميثاق الحقوق والالتزامات في إطار النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية)، وارشادات الايكاو ذات الصلة (وبوجه خاص بيان سياسات الايكاو بشأن تنفيذ وتشغيل نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM))، وخطط الملاحة الاقليمية، ومبادلات الرسائل بين الايكاو والدول التي تشغل مجموعات الأقمار الصناعية المستخدمة في الملاحة، قد سمحت ببلوغ مستوى التنفيذ الفني الحالي.

ولما كانت الايكاو قد كرست موارد كثيرة لدراسة الجوانب القانونية والمؤسسية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) في الجمعية العمومية للايكاو، والمجلس، واللجنة القانونية، وفريق الخبراء القانونيين والفنيين، ومجموعة دراسة لدراسة هذا الموضوع، وذلك من أجل اعداد سجل مفصل والتمكن من فهم القضايا، والتحديات، والشواغل التي تواجه المجتمع العالمي.

ولما كانت هناك حاجة الى النظر في المبادرات الاقليمية لوضع التدابير التي تعالج أي قضايا قانونية أو مؤسسية تعوق تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) في الاقليم، مع ضمان توافق هذه الآليات مع اتفاقية شيكاغو.

فان الجمعية العمومية:

١- **تقر** بأهمية البند رقم ١ من برنامج العمل العام للجنة القانونية "النظر في وضع إطار قانوني فيما يتعلق بنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) بما فيها النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية"، وقرارات أو مقررات الجمعية العمومية والمجلس فيما يتعلق بذلك.

٢- **تؤكد** من جديد على عدم وجود حاجة الى تعديل اتفاقية شيكاغو لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM).

٣- **تدعو** الدول المتعاقدة الى النظر أيضا في استخدام المنظمات الاقليمية لوضع الآليات اللازمة لمعالجة أي قضايا قانونية أو مؤسسية من شأنها أن تعوق تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) في الاقليم، مع ضمان توافق هذه الآليات مع اتفاقية شيكاغو والقانون الدولي العام.

٤- **تشجع** على أن تقوم الايكاو والمنظمات الاقليمية والصناعة بتيسير المساعدة الفنية في تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM).

٥- **تدعو** الدول المتعاقدة ومختلف الوكالات المتعددة الأطراف وجهات التمويل الخاصة الى النظر في ايجاد مصادر تمويل اضافية لمساعدة الدول والمجموعات الاقليمية على تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM).

٦- **تكلف** الأمين العام برصد، وعند الاقتضاء، المساعدة على وضع أطر تعاقدية قد تتضمن اليها الأطراف، في جملة أمور أخرى، على أساس الهيكل والنموذج المقترحين من الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني ولجان الطيران المدني الاقليمية الأخرى، وعلى أساس القانون الدولي.

٧- **تدعو** الدول المتعاقدة الى احالة المبادرات الاقليمية الى المجلس.

٨- **تكلف** المجلس بأن يسجل هذه المبادرات الاقليمية، للنظر في قيمتها وجعلها علنية بأسرع ما يمكن (طبقا للمواد ٥٤ و ٥٥ و ٨٣ من اتفاقية شيكاغو).

القرار ٣٥-٤: قرارات الجمعية العمومية التي لم تعد سارية

ان الجمعية العمومية تعلن ما يلي:

- ١- انتهاء سريان القرارات أو أجزاء القرارات المدرجة في القائمة الواردة أدناه، رهنا بأحكام الفقرة (٢) أدناه.
- ٢- هذا الاجراء لا يؤثر على أي حق أو امتياز أو التزام أو مسؤولية مكتسبة أو ناشئة أو عارضة، أو أي ترتيبات معقودة بموجب أي من القرارات المذكورة أدناه، وهو لا يلغي على وجه الخصوص مديونية الدول المتعاقدة التي نشأت عن أي من هذه القرارات ولا يقلل منها بأي حال من الأحوال.

القرار	الموضوع	سبب عدم السريان
A29-2	عضوية جمهورية يوغوسلافيا الاتحادية (صربيا والجبل الأسود)	الانتهاء من التنفيذ
A22-14	المشاكل الفنية والاقتصادية المرتبطة بالتشغيل التجاري للطائرات فوق الصوتية	الانتهاء من التنفيذ
A31-20	تقسيم حصص النفقات بين الدول المتعاقدة لدى المنظمة	التقادم
A32-26	أنصبة الاشتراك في الصندوق العام للسنوات ١٩٩٩ و ٢٠٠٠ و ٢٠٠١	الانتهاء من التنفيذ
A33-25	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
A33-24	ميزانيات السنوات ١٩٩٩ و ٢٠٠٠ و ٢٠٠١	الانتهاء من التنفيذ
A33-30	الموافقة على حسابات المنظمة عن السنوات المالية ١٩٩٨ و ١٩٩٩ و ٢٠٠٠ والنظر في تقارير المراجعة الخاصة بها	الانتهاء من التنفيذ
A33-31	الموافقة على البيانات المالية في صدد برنامج الأمم المتحدة الانمائي الذي تديره الايكاو بوصفها وكالة منفذة عن السنوات المالية ١٩٩٨ و ١٩٩٩ و ٢٠٠٠ والنظر في تقارير مراجعة الحسابات عنها	الانتهاء من التنفيذ

القرار ٣٥-٥: بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة

في مجال حماية البيئة

لما كانت الجمعية العمومية قد قررت، بموجب قرارها A33-7، أن تواصل في كل دورة عادية لها اعتماد بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة.

ولما كان القرار A33-7 يتكون من نص تمهيدي وعدد من المرفقات بخصوص موضوعات محددة ولكنها مترابطة.

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

وبالنظر الى الحاجة لابرار مواد ارشادية جديدة للايكاو بخصوص ضوضاء الطائرات، ولاسيما "النهج المتوازن" في السيطرة على الضوضاء (المرفق (ج))، وتخطيط وادارة استخدام الأراضي (المرفق (و)) والاستجابة للتطورات الأخرى في هذا المجال منذ الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية.

وبالنظر أيضا الى الحاجة الى التعبير عن التطورات التي استجذت منذ الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية في مجال انبعاثات محركات الطائرات، بما في ذلك مواد ارشادية جديدة للايكوا عن التدابير التشغيلية واجراء المزيد من الدراسة عن التدابير القائمة على آليات السوق للحد من غازات الدفيئة المنبعثة من الطيران أو تخفيضها (المرفقان (ح) و(ط)).

فان الجمعية العمومية:

١- **تقرر أن مرفقات هذا القرار المدرجة أدناه تشكل البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكوا المستمرة في مجال حماية البيئة، وهو محدث في ضوء السياسات التالية القائمة عند ختام هذه الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية:**

- المرفق (أ) — عام
- المرفق (ب) — وضع القواعد والتوصيات والاجراءات و/أو المواد الارشادية 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 المتعلقة بالضوضاء في المطارات
- المرفق (و) — تخطيط وادارة استخدام الأراضي
- المرفق (ز) — الطائرات الأسرع من الصوت - مشكلة الفرقة الصوتية
- المرفق (ح) — أثر الطيران المدني على البيئة في الغلاف الجوي
- المرفق (ط) — التدابير القائمة على آليات السوق بشأن انبعاثات محركات الطائرات

٢- **تطلب الى المجلس أن يعرض على الجمعية العمومية في جميع دوراتها العادية بيانا موحدًا بسياسات وممارسات الايكوا المستمرة في مجال حماية البيئة لتستعرضه.**

٣- **تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار A33-7.**

المرفق (أ)

عام

لما كانت ديباجة اتفاقية الطيران المدني الدولي تنص على أن "تطور الطيران المدني الدولي مستقبلا يمكن أن يساعد كثيرا على ايجاد وابقاء الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبه...."، وان المادة (٤٤) من تلك الاتفاقية تنص على أنه ينبغي للمنظمة "العمل على تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وعلى تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي من أجل... تلبية احتياجات شعوب العالم الى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصاد".

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

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

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

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

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

فان الجمعية العمومية:

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

(أ) الحد من عدد المتأثرين بضوضاء الطائرات أو تخفيض عددهم.

(ب) الحد من أثر انبعاثات الطائرات على نوعية الهواء المحلي أو تخفيضه.

(ج) الحد من أثر انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران على المناخ العالمي.

٢- **تشدد** على اضطلاع الايكاو بدور قيادي في كل مسائل الطيران المدني المتعلقة بالبيئة **وتطلب** الى المجلس أن يحتفظ بزمام المبادرة في اعداد ارشادات السياسة بشأن هذه المسائل، وألا يترك زمام هذه المبادرات لمنظمات أخرى.

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

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

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

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

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

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

المرفق (ب)

وضع القواعد والتوصيات والاجراءات و/أو المواد الارشادية بشأن نوعية البيئة

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

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

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

ولما كانت انبعاثات محركات الطائرات لها تأثير على البيئة، على المستويين المحلي والعالمي، بالرغم من عدم فهمه بصورة كاملة، بشكل مصدرا للقلق.

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

ولما كان من المتوقع أن يعود الطيران الى معدلات النمو العادية في عام ٢٠٠٥ وما بعد ذلك، عقب الانخفاض الأخير في الحركة وانخفاض عدد الرحلات الجوية، الذي أدى بدوره الى تخفيض الشواغل المرتبطة بالبيئة.

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

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

وان تلاحظ المرفق (ف) بالقرار A35-14، الذي يوجه عناية منتجي ومشغلي الطائرات الى ضرورة تصميم الأجيال المقبلة من الطائرات بحيث تصبح قادرة على الطيران بكفاءة من المطارات المستعملة لتشغيل الطائرات النفاثة من الجيل الحالي واحداث أقل ازعاج بيئي ممكن.

فان الجمعية العمومية:

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

٢- **تطلب** الى المجلس أن يواصل بنشاط أعماله الخاصة بوضع القواعد والتوصيات والاجراءات و/أو المواد الارشادية التي تعالج تأثير الطيران على البيئة، وذلك بمساعدة وتعاون هيئات المنظمة الأخرى والمنظمات الدولية الأخرى.

٣- **تطلب** الى المجلس ضمان مواصلة لجنة حماية البيئة في مجال الطيران لبرنامج عملها في مجالي الضوضاء والانبعثات على وجه السرعة من أجل وضع الحلول الملائمة بأسرع ما يمكن، وأن تتوافر الموارد اللازمة لتحقيق ذلك.

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

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

المرفق (ج)

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

لما كان أحد أهداف الايكاو هو التشجيع على أكبر درجة ممكنة عملياً من التوافق في مجال الطيران المدني الدولي، بما في ذلك الأنظمة البيئية.

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

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

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

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

ولما كان تقييم الوضع الحاضر والمستقبلي لضوضاء الطائرات يعد أداة أساسية لتضع الايكاو ودولها المتعاقدة السياسة.

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

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

وإدراكاً لأن الحلول لمشكلات الضوضاء ينبغي مواضعها مع الخصائص المحددة للمطار المعني مما يستدعي اتباع نهج يختلف من مطار الى آخر، ولأنه يمكن تطبيق حلول مماثلة إذا تم التعرف على مشكلات ضوضاء متماثلة في المطارات.

وإدراكاً لأن تدابير معالجة الضوضاء قد تسفر عن تكاليف كبيرة على المشغلين وغيرهم من الشركاء المعنيين ولاسيما من البلدان النامية.

وإدراكاً لأن لدى الدول التزامات قانونية واتفاقات قائمة وقوانين سارية وسياسات ثابتة ذات صلة بالموضوع قد تؤثر على تنفيذها للنهج المتوازن" للإيكافو.

وإدراكاً لأن بعض الدول قد تكون قد وضعت 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 القواعد القياسية لترخيص الضوضاء، الواردة في الفصل الثاني من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، ولكن ضوضاءها تتجاوز مستويات الضوضاء المنصوص عليها في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر) بطائرات أقل ضوضاء، تحسينات تستحق الحماية بمراعاة استمرار النمو في المستقبل، ولا ينبغي النيل منها بالتعديات العمرانية غير المتوافقة حول المطارات.

فان الجمعية العمومية:

١- **تتشاور** جميع الدول المتعاقدة لدى الإيكافو، والمنظمات الدولية، أن تعترف بالدور القيادي للإيكافو في معالجة مشكلات ضوضاء الطائرات.

٢- **تحث** الدول على ما يلي:

أ) اعتماد نهج متوازن للسيطرة على الضوضاء، مع المراعاة التامة لإرشادات الإيكافو (Doc 9829) والالتزامات القانونية والاتفاقات القائمة والقوانين السارية والسياسات الثابتة ذات الصلة بالموضوع، 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، واختيار التدابير التي تهدف إلى تحقيق أقصى منفعة بيئية تكون ذات فعالية قصوى من ناحية التكاليف، بناء على هذا التقييم.

٣) نشر نتائج التقييم من أجل التشاور مع الجهات المعنية وحل النزاعات.

٣- **تشجع** الدول على ما يلي:

أ) تشجيع ودعم الدراسات وبرامج البحث والتكنولوجيا الهادفة إلى تخفيض الضوضاء عند المصدر أو بوسيلة أخرى.

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

- (ج) تطبيق الاجراءات التشغيلية لتخفيف الضوضاء بأقصى قدر ممكن بدون الاضرار بالسلامة.
- (د) عدم تطبيق القيود التشغيلية على أنها الملاذ الأول، بل فقط بعد دراسة المنافع الممكن تحقيقها من عناصر النهج المتوازن الأخرى، بطريقة تتوافق مع المرفق (هـ) بهذا القرار.
- ٤- **تطلب الى الدول:**
- (أ) أن تعمل معا على نحو وثيق لضمان الاتساق بين البرامج والخطط والسياسات، الى أقصى حد ممكن.
- (ب) أن تضمن أن يكون تطبيق أي تدابير لتخفيض الضوضاء متوافقا مع مبدأ عدم التمييز الوارد في المادة الخامسة عشرة من اتفاقية شيكاغو.
- (ج) مراعاة الظروف الاقتصادية الخاصة للبلدان النامية.
- ٥- **تدعو** الدول الى أن تواصل اعلام المجلس بسياساتها وبرامجها المتعلقة بالحد من مشكلة ضوضاء الطائرات في الطيران المدني الدولي.
- ٦- **تطلب** الى المجلس:

- (أ) اجراء تقييم متواصل لتطور أثر ضوضاء الطائرات.
- (ب) ضمان أن المواد الارشادية عن النهج المتوازن الواردة في الوثيقة Doc 9829 محدثة وتستجيب لحاجات الدول.
- (ج) تعزيز استخدام النهج المتوازن، من خلال حلقات الدراسة على سبيل المثال.
- ٧- **تناشد** الدول تقديم الدعم المناسب لهذه الأعمال بخصوص توجيهات الايكاو.

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 السحب، لأغراض هذا المرفق، هو سحب فئة من الطائرات، على أساس الضوضاء، من العمليات الدولية في كل المطارات في دولة أو أكثر.

ولما كانت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران قد خلصت الى أن السحب العام لطائرات الفصل الثالث من قبل جميع البلدان التي فرضت قيودا تشغيلية على عمليات طائرات الفصل الثاني، أمر ليس له ما يبرره على أساس التكاليف والمنافع.

ولما كانت بعض الدول قد نفذت أو شرعت في تنفيذ سحب الطائرات التي تتجاوز ضوابطها المستويات الواردة في الفصل الثالث بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر وكانت بعض الدول تنتظر في عمل ذلك.

وإدراكا لأن القصد من القواعد القياسية للضوابط في الملحق السادس عشر ليس فرض القيود التشغيلية على الطائرات.

وإدراكا لأن القيود التشغيلية على الطائرات الحالية تزيد من تكاليف شركات الطيران وقد تفرض عبئا اقتصاديا تقريبا، لا سيما على مشغلي الطائرات الذين قد لا يملكون الموارد المالية اللازمة لإعادة تجهيز أساطيلهم مثل المشغلين من البلدان النامية.

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

فان الجمعية العمومية:

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

(أ) ما إذا كان الانقضاء العادي لأجل الأساطيل الراهنة من هذه الطائرات سيوفر الحماية الضرورية من الضوابط 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 للاسراع بتحديث الأساطيل.

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

(د) ما يترتب على أي قيود من آثار على الدول المعنية الأخرى، واستشارة هذه الدول، وإشعارها بنواياها قبل تنفيذها بزم من معقول.

٢- **تحث** الدول التي تقرر، بالرغم من الاعتبارات المذكورة في الفقرة الأولى من منطوق هذا القرار، سحب الطائرات التي تمثل لقواعد ترخيص الضوابط المنصوص عليها في الفصل الثاني من المجلد الأول من الملحق السادس عشر ولكن ضوابطها تتجاوز المستويات المنصوص عليها في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، تحثها على القيام بما يلي:

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

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

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

(د) أن تبلغ الايكاو وجميع الدول المعنية بكل القيود المفروضة.

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

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

(ب) اقامة الاعتبار لمشكلات المشغلين التابعين للبلدان النامية فيما يخص الطائرات المستوفية لشروط الفصل الثاني والمسجلة فيها حالياً، التي 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 لقواعد ترخيص الضوضاء المنصوص عليها في الفصل الثالث أو الفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، من خلال شهادة الضوضاء الأصلية أو عند تجديدها.

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 الايكاو للسيطرة على الضوضاء ووفقاً للمرفقين (ج) و(هـ) بهذا القرار.

٦- **تحث** الدول على أن تساعد مشغلي الطائرات في جهودهم الرامية الى الاسراع 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 المتعلقة

بالضوضاء في المطارات

لما كانت القواعد القياسية لترخيص ضوضاء الطائرات النفاثة دون الصوتية مقرررة في المجلد الأول من الملحق السادس عشر.

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

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

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

ولما كانت ادارة وتخطيط استخدام الأراضي والاجراءات 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 للقواعد القياسية لترخيص 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 أنه قد يزداد نتيجة لنمو حركة الطيران ما لم تتخذ اجراءات أخرى.

ولما كانت هناك اختلافات اقليمية ملحوظة فيما يتعلق بمدى توقع ظهور المشكلة من ضوضاء الطائرات خلال العقود المقبلين وبدأت بعض الدول تتظر تبعا لذلك في فرض قيود تشغيلية على بعض الطائرات الممتثلة للقواعد القياسية للترخيص 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 الا على أساس النهج المتوازن وارشادات الايكاو (Doc 9829) وينبغي أن تكون هذه القيود موضوعة خصيصا حسب احتياجات المطار المعني.

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

وإدراكا لأن هذه القيود تتخطى السياسة الموضوعية في المرفق (د) بهذا القرار وارشادات السياسة الأخرى ذات الصلة التي وضعتها الايكاو.

وإدراكا لأن الايكاو 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 على وجه الخصوص المدرجة في الفصل الرابع بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر قد وضعت على أساس أنها تخدم أغراض الترخيص فقط.

وإدراكا على وجه الخصوص لأن الدول لديها التزامات قانونية وقوانين وترتيبات قائمة وسياسات ثابتة قد تنظم السيطرة على مشكلات الضوضاء في مطاراتها ويمكن أن تؤثر على تنفيذ هذا المرفق.

فان الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول على أن تضمن بقدر الامكان أن اعتماد أي قيود تشغيلية لا يتم الا اذا 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) اجراء 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 من خلال شهادة الضوضاء الأصلية أو عند تجديدها، من أجل ما يلي:

- أ) الاستناد في فرض هذه القيود على أداء الطائرة من حيث الضوضاء حسبما تبين من اجراءات الترخيص التي أجريت وفقا للمجلد الأول من الملحق السادس عشر.
- ب) اعداد هذه القيود بحيث تتناسب مع مشكلة الضوضاء في المطار المعني وفقا للنهج المتوازن.
- ج) الاقتصار على القيود الجزئية حسب الامكان بدلا من سحب العمليات من الخدمة تماما في 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 الى البلدان النامية، لتجنيبهم الصعوبات التي لا داعي لها، وذلك عن طريق منحهم اعفاءات.
- و) فرض هذه القيود تدريجيا، مع مرور الزمن حسب الامكان، بهدف مراعاة الآثار الاقتصادية على مشغلي الطائرات المعنية.
- ز) اعطاء مشغلي الطائرات اخطارا مسبقا لمدة معقولة.
- ح) مراعاة الآثار الاقتصادية والبيئية على الطيران المدني.
- ط) ابلاغ الايكاو بالاضافة الى الدول المعنية الأخرى بجميع القيود المفروضة.

٤- **وتحث** الدول كذلك على ألا تسمح بفرض أي قيود تشغيلية تهدف الى 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 يشكلا عنصرا من أربعة عناصر رئيسية في النهج المتوازن للسيطرة على الضوضاء.

ولما كان عدد الأشخاص المتأثرين بضوضاء الطائرات يعتمد 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 هامة في نشاط معظم المطارات وثمة خطر في أن يتسبب الاستخدام غير الملائم للأراضي بالقرب من المطارات في 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، وخفض كذلك العدد الاجمالي للسكان المعرضين للضوضاء.

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

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

وإدراكا منها أن إدارة استخدام الأراضي تشمل أنشطة تخطيط قد تدخل أساسا ضمن مسؤولية السلطات المحلية ولكنها تؤثر مع ذلك على سعة المطارات التي تؤثر بدورها على الطيران المدني.

ولما كان الجزء الثاني - استخدام الأراضي والقيود البيئية، من الوثيقة Doc 9184 الصادرة بعنوان دليل تخطيط المطارات، يشمل إرشادات بشأن التخطيط المناسب لاستخدام الأراضي وتدابير تخفيض الضوضاء، قد تم تحديثه.

فان الجمعية العمومية:

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

٢- **تحث** الدول على أن تكفل أن الاستخدام غير الملائم للأراضي أو أن التعديت على الأراضي لن تتال على نحو يمكن تفاديه من التخفيضات المحتملة في مستويات الضوضاء من جراء استخدام الطائرات الأقل ضوضاء، وخصوصا الطائرات التي تمثل لأحكام القاعدة الجديدة المدرجة في الفصل الرابع.

٣- **تحث** الدول على ما يلي اذا 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 الفهم للقارئ عن عمليات الطائرات وآثارها البيئية على المجتمعات المحلية القريبة من المطارات.

٤- **تطلب** من المجلس ما يلي:

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

(ب) النظر في الخطوات التي يمكن اتخاذها لتعزيز إدارة استخدام الأراضي، ولا سيما في أجزاء العالم التي قد تتوفر 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 اطلاق النائمين واصابة الأشخاص والممتلكات في البر والبحر بسبب تضخيم الفرقة الصوتية.

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

فان الجمعية العمومية:

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

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

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

المرفق (ح)

أثر الطيران المدني على البيئة في الغلاف الجوي

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

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

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

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

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

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

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

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

ولما كانت الايكاو طلبت من فريق الخبراء الدولي الحكومي المعني بتغير المناخ، عند اعداده لتقرير التقييم الرابع الذي من المخطط أن يصدر في عام ٢٠٠٧، أن يدرج تحديثا عن الاستنتاجات الرئيسية الواردة في التقرير الخاص.

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

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

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

ولما كان بروتوكول كيوتو يعامل انبعاثات الطيران الدولي وانبعاثات الطيران الداخلي بأسلوب مختلف، من حيث دعوته الدول المتقدمة إلى مواصلة الحد من انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران المدني الدولي أو تخفيضها بالعمل من خلال الايكاو (المادة ٢-٢ من البروتوكول)، بينما تدرج انبعاثات الطيران الداخلي في الأهداف الوطنية للدول المتقدمة التي تدعو إلى تخفيض إجمالي لانبعاثات من كل المصادر بنسبة ٥,٢ في المائة على مدى الفترة ٢٠٠٨-٢٠١٢ (بالمقارنة بمستويات عام ١٩٩٠ واعتمادا على ستة غازات محددة من غازات الدفيئة)، وقد لوحظت المزايا التي يمكن تحقيقها من جراء تنسيق معاملة انبعاثات الطيران الداخلي ومعاملة انبعاثات الطيران الدولي.

ولما كان مجلس الايكاو قد دأب على استطلاع الخيارات السياسية للحد من أو تخفيض أثر انبعاثات محركات الطائرات المدنية على البيئة، ولا سيما استجابة لقرار الجمعية العمومية A33-7 المرفقان (ح) و (ط)، وما زال العمل جاريا بشأن التكنولوجيا والقواعد القياسية، وبشأن التدابير التشغيلية لتخفيض استهلاك الوقود وبالتالي تخفيض الانبعاثات، وبشأن التدابير القائمة على آليات السوق (انظر المرفق (ط))، وتم تقديم تقارير منظمة إلى مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية المتعلقة بتغير المناخ.

والدراكا لامكانية تحقيق وفورات كبيرة في الوقود وتخفيضات كبيرة في الانبعاثات من خلال ادخال تحسينات على ادارة الحركة الجوية.

ولما كانت مرحلة بالخطوات التي اتخذتها الايكاو لتعزيز استخدام التدابير التشغيلية، بما في ذلك صدور الفرص العملية لتخفيض استهلاك الوقود وتخفيض الانبعاثات (Circ 303) وعقد حلقتي دراسة عن هذا الموضوع.

فان الجمعية العمومية:

١- تحث الدول على:

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

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

٢- تطلب الى المجلس ما يلي:

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

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

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

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

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

المرفق (ط)

التدابير القائمة على آليات السوق بشأن انبعاثات محركات الطائرات

لما كان المرفق (ح) بهذا القرار يضع السياق العام الذي تعتبر بمقتضاه بدائل السياسة، بما فيها التدابير القائمة على آليات السوق، وسيلة للحد أو التقليل من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة.

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

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

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

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

ولما كانت سياسات الايكاو تميز بين الرسم والضريبة، من حيث المفهوم، ومن حيث 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 تحسب على أساس التكاليف".

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

وإن تلاحظ أن سياسة الايكاو بشأن اعفاء وقود الطيران من الضرائب كانت موضع تساؤلات في بعض الدول المتعاقدة التي تفرض ضرائب على وسائل النقل الأخرى وعلى المصادر الأخرى لغازات الدفيئة.

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

ولما كان مجلس الايكاو قد اعتمد في ١٩٩٦/١٢/٩ بيان سياسة مؤقتاً، في صورة قرار، بشأن الرسوم والضرائب المتصلة بالانبعاثات، أوصي فيه بشدة بأن أياً من تلك الجبايات يجب أن تكون في صورة رسوم لا ضرائب، وبأن الأموال المحصلة ينبغي أن تستخدم في المقام الأول للتخفيف من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة.

ولما كان ينبغي حساب هذه الرسوم على أساس تكاليف تخفيف الأثر البيئي لانبعاثات محركات الطائرات بقدر ما يتسنى تحديد هذه التكاليف على وجه صحيح من هذه التكاليف وعزوها مباشرة الى النقل الجوي.

وإن تلاحظ أن المجلس تلقى تقارير من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بشأن البدائل الممكنة المتعلقة باستخدام التدابير القائمة على آليات السوق للحد من انبعاثات محركات الطائرات أو تخفيضها، مع التركيز في البداية على ثاني أكسيد الكربون، وأن من المزمع الاضطلاع بالمزيد من العمل.

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

وإن تلاحظ أن لجنة حماية البيئة في مجال الطيران قد أعدت نموذج اتفاق وإرشادات بشأن استخدام التدابير الطوعية من جانب الدول المتعاقدة والأطراف المهتمة على الأجل القصير.

وإدراكا منها بأن الدراسات الشاملة التي جرت لتقديم إرشادات إضافية إلى الدول المتعاقدة بشأن الجبايات المتصلة بالانبعاثات حددت وجود عدد كبير من المسائل العالقة التي تثير آراء مختلفة.

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

فإن الجمعية العمومية:

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

٢- **تشجع** الدول المتعاقدة والمجلس، مع مراعاة مصالح كل الأطراف المعنية، بما في ذلك الآثار المحتملة على الدول النامية لتقييم تكاليف ومنافع التدابير المختلفة بما في ذلك التدابير القائمة بهدف معالجة انبعاثات محركات الطائرات بأكثر الطرق جدوى من الناحية الاقتصادية وعلى اعتماد إجراءات تتوافق مع الإطار الوارد أدناه، في الوقت الذي تبذل فيه الدول المتعاقدة جهودا لاتخاذ إجراءات بشأن انبعاثات الطيران الداخلي وانبعاثات الطيران الدولي بنهج منسق:

أ) التدابير الطوعية

(١) **تشجع** الدول المتعاقدة والأطراف المعنية الأخرى على اتخاذ إجراءات للحد من انبعاثات الطيران الدولي أو تخفيضها من خلال التدابير الطوعية وإبقاء الإيكافو على علم بذلك.

(٢) **تطلب** إلى الأمين العام أن يسهل هذه الإجراءات من خلال توفير الإرشادات التي أعدها الإيكافو واللائحة لتلك التدابير، بما في ذلك اعداد نموذج اتفاق طوعي، والعمل على ضمان تمكين الأطراف التي تتخذ إجراءات مبكرة من أن تستفيد منها وألا تعرض فيما بعد لأي أضرار نتيجة لذلك.

ب) الجبايات المتعلقة بالانبعاثات

(١) **تقر** بأن قرار المجلس الصادر في ١٩٩٦/١٢/٩ بشأن الجبايات المتعلقة بالانبعاثات مازال ساريا.

(٢) **تحث** الدول على اتباع الإرشادات الحالية الواردة فيه.

(٣) **تقر** بأن إرشادات الإيكافو الحالية غير كافية في الوقت الراهن لتطبيق الرسوم المتعلقة بانبعاثات غازات الدفيئة على المستوى الدولي، بالرغم من أن فرض هذه الرسوم بالاتفاق المشترك بين الدول الأعضاء في إحدى المنظمات الإقليمية للتكامل الاقتصادي على الناقلين التابعين لهذه الدول هو أمر غير مستبعد و**تكلف** المجلس بما يلي:

- أ) أن يجري المزيد من الدراسات ويضع ارشادات إضافية بشأن هذا الموضوع.
- ب) أن يركز بوجه خاص على المسائل المتعلقة التي حددتها الدراسات السابقة وحددتها الجمعية العمومية.
- ج) أن يستهدف تمام هذا الأمر بحلول الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية في عام ٢٠٠٧.
- ٤) تحث الدول المتعاقدة على الامتناع عن التطبيق الانفرادي لرسوم انبعاثات غازات الدفيئة قبل الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية في عام ٢٠٠٧، حيث سينظر ويناقش هذا الموضوع مرة أخرى.
- ٥) **تطلب من** المجلس دراسة مدى فعالية الجبايات على الانبعاثات فيما يتعلق بنوعية الهواء المحلي ووضع المزيد من الارشادات بشأنها بحلول الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية في عام ٢٠٠٧، **وتحث** الدول المتعاقدة على المشاركة بنشاط وتقااس المعلومات في هذا الجهد.
- ٦) **تحث** الدول المتعاقدة على ضمان أعلى مستوى عملي من الاتساق مع سياسات الايكاو وارشاداتها بشأن الجبايات على الانبعاثات فيما يتعلق بنوعية الهواء المحلي.

ج) مبادلات حقوق الانبعاثات

- ١) **تؤيد** الاستمرار في تطوير نظام مفتوح للاتجار بالانبعاثات للطيران الدولي.
- ٢) **تطلب من** المجلس أن يركز على نهجين في عمله بشأن هذا الموضوع. في اطار النهج الأول، تؤيد الايكاو انشاء نظام طوعي للاتجار الذي قد تقترحه الدول المتعاقدة والمنظمات الدولية المهتمة بالأمر. وفي اطار النهج الآخر، تقدم الايكاو ارشادات للدول المتعاقدة، حسبما هو ملائم، لادراج انبعاثات الطيران الدولي في خطط الدول المتعاقدة للاتجار بالانبعاثات والتي تتماشى مع عملية اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ. في اطار النهجين، ينبغي أن يضمن المجلس أن الارشادات الخاصة بالنظام المفتوح للاتجار بالانبعاثات تتناول الأساس الهيكلي والقانوني لمشاركة قطاع الطيران في نظام الاتجار المفتوح، بما في ذلك تقديم التقارير والرصد والامتثال.

القرار ٣٥-٦: الانتقال الى نهج نظامي شامل لعمليات التدقيق ضمن برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة

- لما كان الهدف الرئيسي للايكاو لا يزال تأمين سلامة الطيران المدني الدولي على النطاق العالمي.
- ولما كان التشجيع على تطبيق القواعد القياسية 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 الى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها.
- وإن تذكر بأن الدورة العادية الثانية والثلاثين للجمعية العمومية قررت انشاء برنامج عالمي لتدقيق مراقبة السلامة، يتضمن قيام الايكاو بتنفيذ عمليات تدقيق منتظمة والزامية ومنهجية ومنسقة.
- وإن تعتبر أن برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة قد أحرز نجاحا في الوفاء بالمهمة التي كلفه بها قرار الجمعية العمومية A32-11.

وإن تذكر بأهداف برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، الذي يرمي الى التأكيد من أن الدول المتعاقدة تضطلع بمسؤولياتها عن مراقبة السلامة على النحو الواجب.

وإن تذكر بأن المسؤولية النهائية عن مراقبة السلامة تتحملها الدول المتعاقدة التي يجب عليها أن تراجع باستمرار قدراتها على مراقبة السلامة.

وإن تذكر بأن قرار الجمعية العمومية A32-11 طلب من المجلس أن يقدم اقتراحات لتمويل هذا البرنامج على الأجل الطويل.

وإن تذكر بأن قرار الجمعية العمومية A33-8 قد كلف الأمين العام بأن يجري دراسة عن توسيع نطاق هذا البرنامج ليشمل المجالات الأخرى المتعلقة بالسلامة.

وإن تذكر بأن قرار الجمعية العمومية A33-8 قد طلب الى المجلس أن يضمن قدرة البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة على الاستمرارية المالية على الأجل الطويل وأن ينقل جميع نشاطات هذا البرنامج تدريجيا الى الميزانية البرنامجية العادية.

وإن تدرك أن تنفيذ البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة قد أدى دورا فعالا في تحديد شواغل السلامة 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 وتوسيع نطاقه ليشمل جميع الملاحق التي تتضمن أحكاما متعلقة بالسلامة من الأمور الضرورية لضمان حسن التطبيق للقواعد والتوصيات الدولية ذات الصلة بالسلامة.

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

فان الجمعية العمومية:

- ١- **تعرب** عن تقديرها للأمين العام على نجاحه في تنفيذ برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.
- ٢- **تقرر** توسيع نطاق برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة بحيث يشمل جميع الأحكام المتعلقة بالسلامة في جميع ملاحق اتفاقية الطيران المدني الدولي المتعلقة بالسلامة اعتبارا من عام ٢٠٠٥.
- ٣- **تكلف** الأمين العام، اعتبارا من ٢٠٠٥/١/١، باعادة هيكلة برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة لاتباع النهج النظامي الشامل في عمليات تدقيق مراقبة السلامة في جميع الدول المتعاقدة.
- ٤- **تكلف** الأمين العام بضمان أن تكون العناصر الأساسية في النهج النظامي الشامل على أحكام السلامة الواردة في الملحق الأول — اجازة 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، وتقليل الفترة الزمنية بين عمليات التدقيق قدر الامكان اذا سمحت الموارد بذلك، وجعل كل عناصر عمليات التدقيق مرئية بالنسبة للدول المتعاقدة، والتأكد من صحة المعلومات التي تقدمها الدول المتعاقدة.

٥- **تطلب من الأمين العام** إعادة هيكلة تقارير تدقيق مراقبة السلامة بحيث توضح العناصر الحيوية في نظم مراقبة السلامة، كما هو وارد في وثيقة الايكاو رقم 9734 Doc – دليل مراقبة السلامة الجوية، الجزء (أ) – انشاء وادارة نظام حكومي لمراقبة السلامة.

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

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

ملاحظة – يحتوي التقرير الختامي لعمليات التدقيق ونتائج التدقيق والتوصيات وخطة عمل الدول وتعليقاتها فضلا عن تعليقات قسم تدقيق مراقبة السلامة بشأن خطط عمل الدول.

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

٩- **تدعو جميع الدول** المتعاقدة القادرة الى اعارة موظفين فنيين مؤهلين وذوي خبرة الى الايكاو على المدى الطويل أو القصير حتى يتسنى للمنظمة أن تواصل تنفيذ هذا البرنامج بنجاح.

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

١١- **تشجع جميع الدول** المتعاقدة على التعاون مع الايكاو، وعلى قبول بقدر المستطاع بعثات التدقيق وفقا للمواعيد التي تحددها المنظمة حتى يسهل تنفيذ البرنامج بسلاسة.

١٢- **تحث جميع الدول** المتعاقدة على قبول الأهمية القصوى لنتائج تدقيق مراقبة السلامة الجوية للوفاء بالقواعد القياسية والتوصيات والاجراءات الدولية عندما تنتظر الدول في الحاجة الى اجراء المزيد من التدقيق لمراقبة السلامة.

١٣- **تعلمن أن هذا القرار** قد حل محل القرار A33-8 – مواصلة برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وتوسيع نطاقه.

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

القرار ٣٥-٧: استراتيجية موحدة لازالة أوجه القصور المتعلقة بالسلامة

لما كان أحد الأهداف الرئيسية للمنظمة ومازال يتمثل في تأمين سلامة الطيران المدني الدولي على النطاق العالمي.

ولما كان تأمين سلامة الطيران المدني الدولي هو أيضا ضمن مسؤولية الدول المتعاقدة بشكل جماعي وفردى على السواء.

وبما أن كل دولة متعاقدة تتعهد وفقا للمادة السابعة والثلاثين من اتفاقية الطيران المدني الدولي بالتعاون من أجل أقصى درجة ممكنة عمليا من التوحيد في الأنظمة والقواعد والاجراءات والاشراف فيما يتصل بالطائرات والعاملين والمطارات والطرق الجوية والخدمات المعاونة، وذلك في جميع المسائل التي يؤدي فيها هذا التوحيد الى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها.

ولما كان تحسين سلامة الطيران المدني الدولي على النطاق العالمي يتطلب التعاون النشط من جانب أصحاب المصلحة كافة.

ولما كانت الاتفاقية وملاحقها توفر الاطار القانوني والتشغيلي للدول المتعاقدة لانشاء نظام لسلامة الطيران المدني يستند الى الثقة والاعتراف المتبادلين، وتلزم جميع الدول المتعاقدة بتنفيذ القواعد القياسية والتوصيات بقدر ما يكون ذلك ممكنا من الناحية العملية، والقيام على نحو ملائم بمراقبة السلامة.

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

وبما أن ادارة التعاون الفني في الايكاو يمكنها أن تقدم المساعدة اللازمة للدول التي تحتاج اليها.

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

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

وإن تقر بأن انشاء المنظمات الاقليمية والاقليمية الفرعية لمراقبة السلامة يمكن أن يكون مفيدا جدا في مساعدة الدول الأعضاء للامتثال لالتزاماتها بموجب اتفاقية شيكاغو من خلال وفورات الحجم والتشجيع على التوحيد بشكل أكبر.

وإن تقر بأن المساعدة المتاحة للدول المتعاقدة التي تواجه صعوبات في تصحيح أوجه القصور التي تحددت من خلال عمليات تدقيق مراقبة السلامة سوف يتم تعزيزها الى درجة كبيرة من خلال استراتيجية موحدة تضم جميع الدول المتعاقدة والايكاو والأطراف الأخرى المعنية وذلك في مجال عمليات الطيران المدني.

وإن تقر بالمساهمات في تعزيز السلامة الناجمة عن عمليات التدقيق التي تضطلع بها المنظمات الاقليمية والدولية كبرنامج تدقيق السلامة التشغيلية للآياتا وبرنامج رصد وتنفيذ ومتابعة الشروط التنظيمية للسلامة في اليوروكنترول وبرنامج تنفيذ رصد ودعم متطلبات اليوروكنترول.

وإن تقر بأن الشفافية والمشاركة في معلومات السلامة تمثل احدى دعائم نظام النقل الجوي الآمن.

فان الجمعية العمومية:

١- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على أن تقدم الى الدول المتعاقدة الأخرى المعلومات الحيوية التي تتعلق بالسلامة والتي ربما كان لها تأثير على سلامة الملاحة الجوية الدولية، وعلى أن تيسر عملية التوصل الى جميع معلومات السلامة ذات الصلة.

٢- **تشجع** الدول المتعاقدة على الاستفادة الكاملة من معلومات السلامة المتاحة لدى القيام بمهامها الخاصة بمراقبة السلامة، بما في ذلك أثناء عمليات التفتيش على النحو المنصوص عليه في المادة السادسة عشرة من الاتفاقية.

- ٣- **تطلب الى** المجلس اعداد المزيد من الوسائل العملية لتسهيل التشارك في معلومات السلامة تلك فيما بين الدول المتعاقدة.
- ٤- **تذكر** الدول المتعاقدة بالحاجة الى متابعة كل عمليات الطائرات بما في ذلك الطائرات الأجنبية داخل اقليمها وبتخاذ الاجراء الملائم عند الضرورة للحفاظ على السلامة.
- ٥- **تكلف** المجلس بوضع اجراءات لاختار الدول المتعاقدة جميعا في نطاق المادة ٥٤ ي) من اتفاقية شيكاغو في حالة وجود قصور بالغ في امتثال دولة ما للقواعد القياسية والممارسات الموصى بها المتعلقة بالسلامة للايكاو.
- ٦- **تكلف** المجلس بتعزيز مفهوم المنظمات الاقليمية والاقليمية الفرعية لمراقبة السلامة.
- ٧- **تطلب الى** الأمين العام أن يواصل تعزيز التنسيق والتعاون بين البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وبرامج التدقيق التابعة لمنظمات أخرى تتصل بسلامة الطيران ولاسيما مع الاتحاد الدولي للنقل الجوي واليوروكنترول.
- ٨- **تحث** الدول المتعاقدة على زيادة تطوير التعاون الاقليمي والاقليمي الفرعي، والقيام كذلك كلما كان ذلك ممكنا باعداد مبادرات للشراكة مع الدول الأخرى والصناعة ومقدمي خدمات الملاحة الجوية والمؤسسات المالية وأصحاب المصلحة الآخرين لتعزيز القدرات الخاصة بمراقبة السلامة من أجل تعزيز اقامة نظام أكثر أمانا للطيران المدني الدولي ومن أجل الاضطلاع على نحو أفضل بمسؤولياتها الفردية.
- ٩- **تشجع** الدول على تعزيز اقامة شراكات اقليمية أو اقليمية فرعية من أجل التعاون في وضع حلول للمشكلات المشتركة لتبني الدول قدراتها الفردية في مجال مراقبة السلامة.
- ١٠- **تشجع** جميع الدول القادرة على أن تشارك في تعزيز ومساعدة المنظمات الاقليمية لمراقبة السلامة أو تقديم الدعم الملموس لها.
- ١١- **تدعو** الدول المتعاقدة الى الاستفادة من خدمات ادارة التعاون الفني التابعة للايكاو لازالة أوجه القصور المحددة من خلال البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة.
- ١٢- **تدعو** الدول المتعاقدة التي تواجه صعوبات في تمويل التدابير الضرورية لتصحيح أوجه القصور المتعلقة بالسلامة والمحددة من خلال البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة للاستفادة من فرص التمويل التي يوفرها التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران (ايفاس).
- ١٣- **تطلب من** المجلس أن ينفذ استراتيجية موحدة على أساس مبادئ زيادة الشفافية والتعاون والمساعدة، وأن يشجع، كلما كان ذلك ملائما، على الشراكة بين الدول والمنتفعين ومقدمي خدمات الملاحة الجوية والصناعة والمؤسسات المالية وغير أولئك من أصحاب المصلحة لتحليل المسببات ووضع وتنفيذ حلول قابلة للاستمرار من أجل مساعدة الدول في ازالة أوجه القصور المتعلقة بالسلامة.
- ١٤- **تكلف** المجلس باعتماد نهج مرن في توفير المساعدة من خلال المكاتب الاقليمية للايكاو لدعم المنظمات الاقليمية والاقليمية الفرعية المسؤولة عن مراقبة السلامة ولتنفيذ نظام يتسم بالكفاءة لرصد تنفيذ الاستراتيجية الموحدة.
- ١٥- **تطلب من** الأمين العام أن يبحث سبل تحديد الاجراءات التي يمكن اتخاذها على المستوى الوطني والمستوى الاقليمي لمساعدة الدول في تطوير قدراتها واجراءاتها في مجال مراقبة سلامة ادارة الحركة الجوية.

الاجراء المتصل بالقرار

ينبغي للمجلس ايجاد الوسائل التي يمكن أن تتاح من خلالها كل المعلومات ذات الصلة من قاعدة بيانات النتائج والاختلافات المنبثقة عن عمليات التدقيق لجميع الدول المتعاقدة عن طريق استخدام موقع الايكاو المؤمن على الشبكة.

القرار ٣٥-٨: التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران

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

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

ولما كان المجلس، عملاً بقرار الجمعية العمومية A32-11 قد أنشأ اعتباراً من ١/١/١٩٩٩ برنامجاً عالمياً لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، وتم الحصول على نتائج عمليات التدقيق الأولية التي جرت في اطار 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 الى درجات متفاوتة من المساعدة للوفاء بمسؤولياتها في مجال مراقبة السلامة الجوية.

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

ولما كانت الدورة الثالثة والثلاثون للجمعية العمومية راضية لدراسة المجلس التي أثبتت فيها الحاجة لتسهيل مالي دولي لسلامة الطيران، أيدت انشاء التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران.

وبالنظر الى أن التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران سيوفر الدعم المالي لبلوغ أهداف تحسين السلامة الجوية من خلال تنفيذ التدابير التصحيحية الضرورية التي حددت في اطار برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.

فان الجمعية العمومية:

١- **تعرب عن تقديرها** للمجلس والأمين العام على ما يلي:

أ) اعداد واعتماد ميثاق اداري واضح للتسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران مع مراعاة المبادئ والأهداف المحددة في قرار الجمعية العمومية A33-10، لا سيما مشاركة الدول الطوعية، وأهلية الدولة للاستفادة من التسهيل المالي تعتمد على مساهماتها فيه أو مشاركتها فيه بطريقة أخرى، والاستقلال التام عن الميزانية البرنامجية للايكاو.

- (ب) انشاء تسهيل مالي دولي لسلامة الطيران.
- (ج) انشاء مجلس ادارة للتسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران يضمن التمثيل المناسب من الأطراف المشاركة.
- (د) اعداد النظام الداخلي والارشادات لمجلس ادارة التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران بحيث تكون متسقة مع النظام القانوني للايكاو.
- (هـ) ضمان البدء بتنفيذ التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران ضمن الفترة الثلاثية ٢٠٠٢-٢٠٠٤.
- ٢- **تعرب عن تقديرها** للدول المتعاقدة والمنظمات الدولية على مساهماتها وتعهداتها للتسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران.
- ٣- **تدعو** الدول المتعاقدة التي تواجه صعوبات في تمويل التدابير اللازمة لتصحيح أوجه القصور المتعلقة بالسلامة المحددة من خلال برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية كعنصر من الخطة العالمية لسلامة الطيران للاستفادة من المساعدة التي يمكن أن يقدمها التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران في تمويل مثل هذه التدابير عن طريق التمويل المباشر أو عن طريق لعب دور المسهل والمحفز للحصول على مصادر تمويل أخرى بهدف ضمان التقيد اللازم عالميا بالقواعد القياسية لسلامة الطيران.
- ٤- **تحث** الدول المتعاقدة أن تفكر في المشاركة في التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران بتقديمها التبرعات المالية أو العينية الى التسهيل.
- ٥- **تشجع بقوة** المنظمات الدولية (الخاصة والعامة) التي لها ارتباط بالطيران الدولي وشركات الطيران والمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية وشركات تصنيع هياكل الطائرات والمحركات والكترونيايات الطيران والأعضاء الآخرين في صناعة الجو والفضاء، والمجتمع المدني، لتقديم تبرعات مالية أو عينية للتسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران.
- ٦- **تطلب** الى المجلس أن يقدم الى الجمعية العمومية في دورتها العادية المقبلة تقريرا عن نشاطات التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران، بما في ذلك تقييم الأداء والبيانات المالية المدققة.
- ٧- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل قرار الجمعية العمومية A33-10.

القرار ٣٥-٩: بيان موحد بسياسات الايكاو المستمرة المتعلقة بحماية الطيران المدني

الدولي من أفعال التدخل غير المشروع

لما كان من المرغوب فيه توحيد قرارات الجمعية العمومية بشأن السياسات المتعلقة بحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع، وذلك تيسيرا لتنفيذ هذه السياسات وتطبيقها العملي من خلال جعل نصوصها أقرب الى متناول اليد وأسهل فهما وأفضل تنظيما من الناحية المنطقية.

ولما كانت الجمعية العمومية قد قررت، في قرارها A33-2 أن تعتمد في كل دورة من دوراتها بيانا موحدا عن سياسات الايكاو المستمرة المتعلقة بحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع.

ولما كانت الجمعية العمومية قد استعرضت اقتراحات من المجلس بتعديل البيان الموحد عن سياسات الايكاو المستمرة، الوارد في المرفقات من (أ) الى (ح) بالقرار A33-2، وعدلت ذلك البيان ليشمل القرارات الصادرة عن الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية.

فان الجمعية العمومية:

١- **تقرر** أن المرفقات بهذا القرار تشكل البيان الموحد عن سياسات الايكاو المستمرة المتعلقة بحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع، وهي مستكملة على النحو الذي كانت عليه هذه السياسات عند ختام الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية.

٢- **تقرر** أن تطلب الى المجلس أن يقدم الى كل دورة عادية بيانا موحدًا عن سياسات الايكاو المستمرة المتعلقة بحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع، لكي تستعرضه.

٣- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل القرار A33-2.

المرفق (أ)

سياسة عامة

لما كان تطوير الطيران المدني الدولي يمكن أن يساعد كثيرا على ايجاد الصداقة وحسن التفاهم والحفاظ عليهما بين أمم العالم وشعوبه، بينما يمكن لسوء استعماله أن يصبح تهديدا للأمن العام.

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

ولما كان تهديد الأفعال الارهابية من نظم الدفاع الجوي المحمولة والصورايخ أرض-جو الأخرى، والأسلحة الخفيفة والقنابل الصاروخية، والاستيلاء غير المشروع على الطائرات، والهجوم على المرافق وغير ذلك من أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني، بما في ذلك الأفعال التي تهدف الى تدمير الطائرات وأيضا الأفعال التي تستخدم فيها الطائرات كأسلحة للتدمير، تؤثر تأثيرا ضارا وخطيرا في سلامة الطيران المدني الدولي وكفاءته وانتظامه، وتعرض للأشخاص على متن الطائرات وعلى الأرض، وتقوض ثقة شعوب العالم في سلامة الطيران المدني الدولي.

لما كانت كافة أعمال التدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي تعد جرما جسيما يشكل خرقا للقانون الدولي.

وان تذكر بقرار الجمعية العمومية A33-1 الذي طلب من المجلس عقد مؤتمر وزاري دولي رفيع المستوى لأمن الطيران بهدف منع وقوع أفعال ارهابية متعلقة بالطيران المدني ومكافحتها واستئصالها، وتعزيز دور الايكاو في اعتماد القواعد القياسية والتوصيات في مجال الأمن واجراء التدقيق فيما يرتبط بالتنفيذ، ولضمان الموارد المالية اللازمة.

وان تأخذ بعين الاعتبار توصية المؤتمر الوزاري رفيع المستوى لأمن الطيران، الذي عقد في فبراير ٢٠٠٢، باعتماد خطة عمل للايكاو في مجال أمن الطيران تشتمل، ضمن أمور أخرى، على تقرير وتحليل واعداد استجابة عالمية فعالة للتهديدات الجديدة

والناشئة، واطراف تدابير تتخذ في مجالات معينة، بما في ذلك المطارات، والطائرات، ونظم مراقبة الحركة الجوية، واعتماد برنامج متابعة للمساعدة على تصحيح أوجه القصور المكتشفة.

وتأييدا منها للخطوات التي اتخذها المجلس حتى الآن، ولا سيما اعتماده لخطة عمل الايكاو لأمن الطيران في يونيو ٢٠٠٢، بالإضافة الى الاجراءات الوقائية الجديدة وتعزيز للوسائل المتاحة للمنظمة، وتولي المهام المتعلقة بتنفيذ اتفاقية المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها.

فان الجمعية العمومية:

١- **تدين بشدة** جميع أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني بغض النظر عن مكان ارتكابها وهوية مرتكبيها وأسباب ارتكابها.

٢- **تؤكد من جديد** على الدور المهم لمنظمة الطيران المدني الدولي في تسهيل حل المسائل التي قد تنشأ بين الدول المتعاقدة بالعلاقة الى الأمور التي تؤثر في التشغيل الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي في العالم أجمع.

٣- **تؤكد من جديد** أنه يجب الاستمرار في معالجة أمن الطيران باعتباره أمرا يحظى بالأولوية القصوى من جانب منظمة الطيران المدني الدولي ودولها الأعضاء.

٤- **تحيط علما** بشعور من الاشمئزاز بأفعال التدخل غير المشروع التي تهدف الى تدمير طائرات مدنية مستخدمة في رحلات تجارية أثناء طيرانها، بما في ذلك اساءة استعمال طائرات مدنية كأسلحة للتدمير وقتل الأشخاص على المتن وعلى الأرض.

٥- **تتشدد** جميع الدول المتعاقدة أن تؤكد تأييدها الحازم لسياسة الايكاو الثابتة وذلك بتطبيق أكثر اجراءات الأمن فعالية بشكل أحادي وبالتعاون فيما بينها، لقمع أفعال التدخل غير المشروع ومعاقبة مرتكبي أي من تلك الأفعال.

٦- **تطلب** الى المجلس أن يواصل عمله بشأن اجراءات منع أفعال التدخل غير المشروع، وخاصة تنفيذ خطة عمل الايكاو لأمن الطيران.

٧- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على المساهمة في خطة عمل الايكاو لأمن الطيران بما أن تنفيذها يعتمد بشكل كبير على المساهمات الطوعية.

المرفق (ب)

الوثائق القانونية الدولية والتشريع الوطني والاتفاقات الثنائية لقمع

أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني

(أ) الوثائق 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 الاتفاقية بشأن تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها (مونتريال، ١٩٩١) والاتفاقات الثنائية لقمع تلك الأفعال.

فان الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول المتعاقدة التي لم تصبح بعد أطرافاً في الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات (طوكيو، ١٩٦٣) واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (لاهاي، ١٩٧٠) واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني (مونتريال، ١٩٧١)، وبروتوكول عام ١٩٨٨ المكمل لاتفاقية مونتريال واتفاقية بشأن تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها (مونتريال، ١٩٩١)، أن تنضم إليها.

٢- **تناشد** الدول التي لم تصبح بعد أطرافاً في اتفاقية بشأن تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها، أن تنفذ المبادئ التي تتضمنها هذه الاتفاقية، حتى قبل التصديق على الاتفاقية أو قبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها، وتناشد الدول التي تصنع متفجرات بلاستيكية أن تنفذ تدابير تمييز هذه المتفجرات في أسرع وقت ممكن.

٣- **تكلف** الأمين العام بأن يستمر في تذكير الدول بأهمية أن تكون طرفاً في اتفاقيات طوكيو ولاهاي ومونتريال وبروتوكول عام ١٩٨٨ المكمل لاتفاقية مونتريال، والاتفاقية بشأن تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها، وأن يقدم المساعدة التي تطلبها الدول التي تصادف أي صعوبات في سبيل انضمامها إلى هذه الوثائق.

ب) اصدار التشريعات الوطنية والاتفاقات الثنائية

لما كان قيام الدول المتعاقدة باصدار القوانين الجنائية الوطنية التي تقضي بانزال عقوبات مشددة على مرتكبي أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني يسهل كثيراً من ردع تلك الأفعال.

فان الجمعية العمومية:

١- **تناشد** الدول المتعاقدة أن تولي اهتماماً خاصاً لاعتماد اجراءات وافية ضد الأشخاص الذين يرتكبون أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات أو غير ذلك من أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني، ولا سيما لتضمين تشريعاتها قواعد تقضي بانزال عقوبة مشددة على هؤلاء الأشخاص.

٢- **تناشد** الدول المتعاقدة أن تتخذ اجراءات وافية تتعلق بتسليم أو محاكمة الأشخاص الذين يرتكبون أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات أو غير ذلك من أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني، باعتماد أحكام ملائمة في قانون أو في معاهدة لهذا الغرض، أو بتعزيز الترتيبات القائمة و بابرام اتفاقات مناسبة للقضاء على مثل هذه الأفعال التي من شأنها أن تؤدي إلى تسليم الأشخاص الذين يرتكبون هجمات إجرامية ضد الطيران المدني الدولي.

المرفق (ج)

تنفيذ الإجراءات الأمنية الفنية

لما كانت حماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع تتطلب من المنظمة ومن دولها المتعاقدة ممارسة اليقظة المستمرة ووضع وتنفيذ اجراءات ايجابية للحماية.

ولما كانت هناك حاجة واضحة لتعزيز وتطبيق اجراءات الأمن في جميع المراحل والعمليات المرتبطة بنقل الأشخاص وأمتعتهم اليدوية والمسجلة والبضائع والبريد وطرود البريد الخاص والسريع.

ولما كانت الدول المتعاقدة هي المسؤولة عن التحقق من قيام الجهات الحكومية وسلطات المطارات ومشغلي الطائرات بتطبيق اجراءات الأمن.

ولما كان تنفيذ اجراءات الأمن التي تتادي بها المنظمة هو وسيلة فعالة لمنع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني.

ولما كانت الاجراءات المضادة لحماية الطيران المدني لا يمكن أن تكون فعالة الا من خلال توظيف أفراد أمن مدربين تدريباً عالياً، بالإضافة الى اجراء تحريات شخصية، واصدار التراخيص ومراقبة الجودة.

فان الجمعية العمومية:

١- **تحث** المجلس على الاستمرار في اعطاء الأولوية القصوى لاعتماد اجراءات فعالة لمنع أفعال التدخل غير المشروع بما يتناسب مع التهديد الحالي لأمن الطيران المدني الدولي ولتحديث أحكام الملحق السابع عشر لاتفاقية شيكاغو.

٢- **تطلب** الى المجلس أن يقوم، فضلا عن تكليف اللجنة الفنية الدولية المعنية بالمتفجرات بالصورة المبينة في الاتفاقية بشأن تمييز المتفجرات بغرض كشفها، باستكمال الدراسات عن طرق كشف المتفجرات أو المواد المتفجرة، وخصوصا عن تمييز المتفجرات المثيرة للقلق، غير المتفجرات البلاستيكية، وذلك بغرض انشاء نظام قانوني شامل وملائم اذا اقتضت الضرورة ذلك.

٣- **تحث** جميع الدول على أن تتخذ، على أساس فردي وبالتعاون مع الدول الأخرى، كافة الاجراءات الممكنة لقمع أفعال العنف في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي، ولا سيما الاجراءات التي تقتضيها أو توصي بها أحكام الملحق السابع عشر لاتفاقية الطيران المدني الدولي.

٤- **تحث** الدول المتعاقدة أن تعزز من جهودها لتطبيق القواعد القياسية القائمة والأساليب والاجراءات الموصى بها المتعلقة بأمن الطيران ومتابعة هذا التطبيق، وأن تتخذ كل الخطوات الضرورية لمنع وقوع أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني الدولي وتراعي المواد الارشادية الواردة في دليل الايكاو للأمن والمتاحة في الموقع المؤمن على شبكة الايكاو.

٥- **تناشد** الدول المتعاقدة، مع احترام سيادتها، أن تعزز بشكل كبير من التعاون والتنسيق فيما بينها من أجل تحسين هذا التطبيق.

٦- **تطلب** الى المجلس أن يتأكد من تحقيق ما يلي، بالنسبة للجوانب الفنية لأمن الطيران:

(أ) أن تكون أحكام الملحق السابع عشر والملحق التاسع — التسهيلات متوافقة ومكاملة لبعضها البعض بشرط عدم الاخلال بفعالية التدابير الأمنية.

(ب) أن تتضمن جداول أعمال اجتماعات الايكاو، عندما يعتبر ذلك ضرورياً، بنوداً تتناول أمن الطيران ومتصلة بمواضيع مثل هذه الاجتماعات.

(ج) أن تقوم الايكاو بعقد ندوات اقليمية عن أمن الطيران بعد التشاور مع الدول المعنية أو بناء على طلب من تلك الدول.

(د) أن يواصل تطوير برنامج الايكاو للتدريب على أمن الطيران بما في ذلك اعداد برامج تدريبية في مجال أمن الطيران لتستخدمها الدول.

(هـ) أن تقوم الايكاو بدور المنسق بين مراكز التدريب في مجال أمن الطيران لتأمين الحفاظ على مستويات التدريب وتحقيق المستويات السليمة للتعاون.

٧- **تكلف** الأمين العام بأن يواصل استكمال وتعديل دليل الأمن واعداد مواد ارشادية جديدة، على فترات ملائمة، وهو الدليل الذي يهدف الى مساعدة الدول المتعاقدة على تطبيق المواصفات والاجراءات المتعلقة بأمن الطيران المدني.

المرفق (د)

اجراءات الدول المعنية بأحد أفعال التدخل غير المشروع

أ) أفعال التدخل غير المشروع

لما كانت أفعال التدخل غير المشروع على الطائرات ما زالت تعرض للخطر الشديد سلامة وانتظام وكفاءة الطيران المدني الدولي.

ولما كانت سلامة رحلات الطائرات التي تتعرض لأحد أفعال الاستيلاء غير المشروع قد تواجه خطر أكبر في حالة رفض اتاحة المساعدات الملاحية وخدمات الحركة الجوية لها، واقفال المدارج وممرات السير واغلاق المطارات.

ولما كانت سلامة الركاب والطاقم على متن الطائرة الواقعة تحت فعل الاستيلاء غير المشروع يمكن أن تتعرض لخطر أكبر اذا سمح لتلك الطائرة بالاقلاع بينما هي واقعة تحت فعل الاستيلاء.

فان الجمعية العمومية:

١- **تأخذ علماً**، وبقلق، بالعدد الكبير من أفعال التدخل غير المشروع، وخاصة الهجوم على المرافق داخل مبنى المطار مستهدفة المسافرين وعامة الناس قبل نقاط الفحص الأمنية.

٢- **تذكر** في هذا الخصوص بالأحكام ذات الصلة في اتفاقيات شيكاغو وطوكيو ولاهاي وبروتوكول عام ١٩٨٨ المكمل لاتفاقية مونتريال.

٣- **تحث** الدول المتعاقدة التي لم تصبح بعد أطرافاً في بروتوكول عام ١٩٨٨ المكمل لاتفاقية مونتريال أن تفعل ذلك.

٤- **توصي** بأن تراعي الدول الاعتبارات المذكورة أعلاه عند وضع سياساتها وخطط الطوارئ للتصدي لأفعال التدخل غير المشروع.

٥- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تقدم المساعدة الى أي طائرة واقعة تحت أحد أفعال الاستيلاء غير المشروع، بما في ذلك اتاحة المساعدات الملاحية وخدمات الحركة الجوية، والاذن لها بالهبوط.

٦- **تحث** الدول المتعاقدة على التأكد من أن أي طائرة هبطت في اقليمها وهي واقعة تحت الاستيلاء غير المشروع يجب أن تظل محتجزة على الأرض، ما لم يصبح رحيلها ضرورة يملها الواجب الغالب وهو حماية الأرواح البشرية.

٧- **تعترف** بأهمية المشاورات بين الدولة التي هبطت فيها طائرة واقعة تحت أحد أفعال الاستيلاء غير المشروع ودولة مشغل تلك الطائرة فضلاً عن قيام الدولة التي هبطت فيها الطائرة بتبليغ دول المقصد المفترض أو المعلن.

٨- **تحث** الدول المتعاقدة على التعاون بغرض تنظيم رد مشترك تجاه أي فعل من أفعال التدخل غير المشروع، وكذلك الاستعانة، عند الضرورة، بخبرات وقدرات دولة مشغل الطائرة التي تعرضت لأحد أفعال التدخل غير المشروع، ودولة التصنيع ودولة التسجيل مع اتخاذ التدابير في أراضيها لتحرير ركاب تلك الطائرة وطاقمها.

٩- **تدين** أي فشل من أي دولة متعاقدة في الوفاء بالتزاماتها بأن تعيد بدون تأخير أي طائرة تكون محتجزة احتجازاً غير قانوني، أو أن تسلّم أي شخص متهم بارتكاب أحد أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني أو أن تعرض القضية على السلطات المختصة بدون تأخير.

١٠- **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

ان الجمعية العمومية:

١- **تذكر** الدول الأطراف بالتزاماتها بموجب المادة (١١) من اتفاقية لاهاي والمادة (١٣) من اتفاقية مونتريال بأن ترسل الى المجلس، عقب حدوث وقائع للتدخل غير المشروع، جميع المعلومات ذات الصلة بالأمر التي تقتضيها المادتان المذكورتان.

٢- **تكلف** الأمين العام بأن يطلب من الدول الأطراف المعنية، في خلال مدة معقولة من تاريخ حدوث واقعة محددة من وقائع التدخل غير المشروع، أن ترسل الى المجلس وفقاً لقانونها الوطني جميع المعلومات ذات الصلة بالأمر التي تقتضيها المادتان المذكورتان بشأن تلك الواقعة، على أن تتضمن تلك البيانات بصفة خاصة المعلومات المتعلقة بالتسليم أو غير ذلك من الاجراءات القانونية.

المرفق (هـ)

برنامج الايكاو العالمي لتدقيق الأمن

لما كان الهدف الرئيسي للمنظمة ما زال هو تأمين سلامة وأمن الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم.

ولما كان النهوض بتنفيذ القواعد القياسية لأمن الطيران الدولي يساهم في تحقيق هذا الهدف.

ولما كانت المادة ٣٧ من الاتفاقية تقتضي من كل دولة متعاقدة أن تتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة من التوحيد في الأنظمة والاجراءات في جميع الأمور التي يؤدي فيها هذا التوحيد الى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها.

ان تذكر بأن الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية كلفت المجلس والأمين العام بالنظر في انشاء برنامج عالمي للايكاو لتدقيق مراقبة الأمن يتعلق، ضمن أمور أخرى، بترتيبات أمن المطارات وبرامج أمن الطيران المدني.

وان تذكر بأن الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية كلفت المجلس بعقد مؤتمر وزاري عالمي رفيع المستوى لأمن الطيران في أقرب تاريخ ممكن، بهدف تعزيز دور الايكاو في اعتماد القواعد والتوصيات في مجال الأمن وتدقيق تنفيذها، ضمن أمور أخرى.

واند تضع في اعتبارها توصيات المؤتمر الوزاري رفيع المستوى لأمن الطيران الذي عقد في مونتريال في فبراير ٢٠٠٢، والذي دعا الى اعتماد خطة عمل للايكافو في مجال أمن الطيران تشتمل، ضمن أمور أخرى، على انشاء برنامج شامل من عمليات تدقيق الأمن المنتظمة والالزامية والنظامية والمنسقة تقوم بها الايكافو في جميع الدول المتعاقدة.

اند تضع في اعتبارها اعتماد مجلس الايكافو في دورته ١٦٦ لخطة عمل الايكافو لأمن الطيران.

اند تضع في اعتبارها أن برنامج الايكافو العالمي لتدقيق الأمن بدأ تنفيذه بتنظيم أول عملية تدقيق لأمن الطيران تقوم بها الايكافو في نوفمبر ٢٠٠٢.

واند تقر بأن تنفيذ البرنامج العالمي لتدقيق الأمن يبرهن على أهميته الحيوية في التعرف على الشواغل المرتبطة بأمن الطيران وتقديم التوصيات لحلها.

واند تقر بأن استمرار البرنامج العالمي لتدقيق الأمن يعتبر أساسيا لتوفير الثقة المتبادلة في مستوى أمن الطيران بين الدول المتعاقدة وضمن التنفيذ الملائم للقواعد المرتبطة بالأمن.

واند تقر بأن جميع نشاطات البرنامج العالمي لتدقيق الأمن تمول حاليا من خلال الاسهامات الطوعية من الدول المتعاقدة.

فان الجمعية العمومية:

١- **تطلب** الى الأمين العام الاستمرار في برنامج الايكافو العالمي لتدقيق الأمن، الذي يشتمل على عمليات تدقيق منتظمة والزامية ونظامية ومنسقة لجميع الدول المتعاقدة، مع اجراء عمليات التدقيق هذه على المستويين الوطني ومستوى المطارات بغية تقييم قدرات الدول في مجال مراقبة أمن الطيران، بالإضافة الى التدابير الأمنية القائمة حاليا في بعض المطارات الرئيسية المختارة.

٢- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على أن توافق على اجراء عمليات التدقيق بمبادرة من الايكافو، ذلك بالتوقيع على مذكرة تفاهم ثنائية مع المنظمة، حسبما وافق عليها المجلس في دورته ١٦٧.

٣- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على أن تقدم الدعم الكامل للايكافو عن طريق قبول بعثات التدقيق حسب المواعيد التي تحددها المنظمة، وتسهيل عمل فرق التدقيق، واعداد وتقديم خطة عمل تصحيحية ملائمة الى الايكافو لمعالجة أوجه القصور التي تم اكتشافها خلال عمليات التدقيق.

٤- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على تقديم نتائج عمليات التدقيق التي تجريها الايكافو والاجراءات التصحيحية التي تتخذها الدولة التي خضعت للتدقيق في حالة طلبها من دولة أخرى، وذلك حسبما يكون ملائما وبما يتمشى مع سيادة الدولة.

٥- **تطلب** الى المجلس ضمان استمرار القدرة المالية للبرنامج العالمي لتدقيق الأمن على الأجل الطويل، وذلك بدمج جميع أنشطته تدريجيا في أقرب وقت ممكن في الميزانية البرنامجية العادية.

٦- **تطلب** الى المجلس تقديم تقرير الى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية عن التنفيذ الشامل للبرنامج العالمي لتدقيق الأمن.

المرفق (و)

مساعدة الدول على تنفيذ الإجراءات الفنية لحماية الطيران المدني الدولي

لما كان تنفيذ الإجراءات الفنية لمنع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي يتطلب استثمارا ماليا وتدريبيا للأفراد.

ولما كانت بعض البلدان، وخصوصا البلدان النامية، ما زالت رغم المساعدة المقدمة لها، تواجه صعوبات في تنفيذ الإجراءات الوقائية على نحو كامل لعدم كفاية الموارد المالية والفنية والمادية.

ولما كان أمن الطيران حيويا لجميع الدول المتعاقدة من أجل التشغيل السليم لمؤسسات النقل الجوي التابعة لها في جميع أنحاء العالم.

فان الجمعية العمومية:

١- تدعو البلدان المتقدمة الى تقديم المساعدة للبلدان غير القادرة على تنفيذ برامج الإجراءات الفنية المقترحة لحماية الطائرات على الأرض، ولا سيما في انهاء اجراءات الركاب، وأمتعتهم المحمولة يدويا والمسجلة، والبضائع، والبريد وطرود البريد المستعجل والبريد السريع.

٢- تدعو الدول المتعاقدة الى أن تأخذ بعين الاعتبار الامكانية التي توفرها آلية التنفيذ الفعال للقواعد القياسية والتوصيات الواردة في الملحق السابع عشر، وبرنامج الأمم المتحدة الانمائي، والتعاون الفني فيما بين البلدان النامية، لتلبية متطلباتها من المساعدة الفنية الناشئة عن الحاجة الى حماية الطيران المدني الدولي.

٣- تدعو الدول المتعاقدة للاستفادة من المساعدة التصحيحية المتاحة في اطار آلية أمن الطيران على الأجل القصير ومشاريع مساعدة الدول على الأجل الأطول في اطار برنامج التعاون الفني لمعالجة أوجه القصور المكتشفة خلال عمليات التدقيق.

٤- تحث جميع الدول التي لديها الموارد لهذا الغرض أن تزيد من المساعدة المالية والفنية والمادية للبلدان المحتاجة الى هذه المساعدة لتحسين أمن الطيران، وذلك من خلال الجهود الثنائية والمتعددة الأطراف، خصوصا من خلال آلية الايكاو لأمن الطيران.

٥- تحث جميع الدول المتعاقدة على الاستفادة من توافر مراكز الايكاو للتدريب على أمن الطيران لغرض رفع مستويات التدريب.

٦- تحث المجتمع الدولي على النظر في زيادة المساعدة للدول وتعزيز التعاون فيما بينها حتى تتمكن من الاستفادة من بلوغ أهداف وأغراض الاتفاقية بشأن تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها، لا سيما من خلال اللجنة الفنية الدولية المعنية بالمتفجرات.

المرفق (ز)

اجراءات المجلس ازاء التعاون المتعدد الأطراف والتعاون الثنائي في مختلف مناطق العالم

لما كان التعاون الثنائي بين الدول يمكن أن يكمل ويعزز من حقوق والتزامات الدول بموجب الاتفاقيات الدولية بشأن أمن الطيران، وبموجب القواعد القياسية والتوصيات بشأن أمن الطيران التي اعتمدها المجلس.

ولما كانت الاتفاقيات الثنائية الخاصة بشركات الطيران تشكل الأساس القانوني الرئيسي للنقل الدولي للركاب والأمتعة والبضائع والبريد.

وبما أنه ينبغي أن تشكل أحكام أمن الطيران جزءاً لا يتجزأ من الاتفاقيات الثنائية لشركات الطيران.

فان الجمعية العمومية:

١- تحث جميع الدول المتعاقدة على ادراج بند يتعلق بأمن الطيران في اتفاقاتها الثنائية الخاصة بالخدمات الجوية، مع مراعاة البند النموذجي الذي اعتمده المجلس في ١٩٨٦/٦/٢٥ وعلى أن تأخذ في الحسبان الاتفاق النموذجي الذي اعتمده المجلس في ١٩٨٩/٦/٣٠.

٢- توصي المجلس بأن يواصل ما يلي:

- أ) جمع نتائج خبرة الدول من التعاون على قمع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي.
- ب) تحليل الوضع الراهن فيما يتعلق بمكافحة أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي في مختلف مناطق العالم.
- ج) اعداد توصيات لتعزيز التدابير الرامية الى قمع أفعال التدخل غير المشروع.

المرفق (ح)

التعاون الدولي والاقليمي في مجال أمن الطيران

ان تضع في اعتبارها الحاجة الى تدابير تعزيزية لمنع جميع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني.

وان تقر بأن التهديد الموجه الى الطيران المدني يتطلب اعداد استجابة عالمية فعالة من الدول بالاضافة الى المنظمات الدولية والاقليمية المعنية.

فان الجمعية العمومية:

١- تدعو منظمة الشرطة الجنائية الدولية (الكيو/انتربول)، ومكتب الأمم المتحدة لمراقبة المخدرات ومنع الجريمة والاتحاد البريدي العالمي، والاتحاد الدولي للنقل الجوي، والمجلس الدولي للمطارات، والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية ومنظمة الأمن والتعاون في أوروبا، الى أن تواصل التعاون مع الايكاو الى أقصى درجة ممكنة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع.

٢- **تطلب** الى المجلس أن يأخذ في الحسبان مبادرة مجموعة الدول الثماني (G8) الخاصة بالسفر الدولي الآمن والميسر وأن يتعاون مع تلك المجموعة ومجموعات الدول الأخرى المناسبة فيما تقوم به من عمل يتصل باعداد التدابير المضادة للتهديد الذي تمثله أسلحة الدفاع الجوي المحمولة (المانابذ) وتشجع على تنفيذ جميع الدول المتعاقدة لتلك التدابير.

٣- **تطلب** الى المجلس أن يتعاون مع لجنة الأمم المتحدة لمكافحة الارهاب، في الجهد العالمي لمكافحة الارهاب.

القرار ٣٥-١٠: الاسهامات المالية في خطة عمل أمن الطيران

لما كان تطوير الطيران المدني الدولي يساعد بشكل كبير على اقامة وصون أو اصر الصداقة والتفاهم بين الأمم وشعوب العالم، ولما كانت اساءة استخدامه تشكل تهديدا على الأمن العام.

ولما كان خطر الأعمال الارهابية والاستيلاء غير المشروع على الطائرات وأفعال التدخل غير المشروع الأخرى ضد الطيران المدني، بما في ذلك الأعمال التي تستهدف تدمير الطائرات، والأعمال التي تستخدم الطائرات كسلاح للدمار، ينطوي على تأثير خطير يناوئ السلامة الجوية وكفاءة وانتظام الطيران المدني الدولي، ويعرض للخطر أرواح الأشخاص على متن الطائرات وعلى الأرض، ويقوض بالتالي ثقة شعوب العالم في سلامة الطيران المدني الدولي.

وإن تشير الى قراراتها A33-1 و A33-2.

وإن تعرب عن تأييدها لخطة عمل أمن الطيران التي اعتمدها المجلس للتعبيل بالتصدي للتهديدات الجديدة والناشئة في مجال أمن الطيران، لا سيما انشاء برنامج الايكاو العالمي لتدقيق الأمن 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 الى انشاء برامج عمل وتنفيذها في الفترة الثلاثية المقبلة لمعالجة المسائل المحددة في قرار الجمعية العمومية A33-1 و A33-2.

وإن تلاحظ أن كثيرا من الأموال اللازمة لتنفيذ برنامج عمل أمن الطيران لا يمكن أن يدرج في ميزانية البرنامج العادي للفترة الثلاثية ٢٠٠٥-٢٠٠٧ نظرا للصعوبات المالية والتمويلية.

فان الجمعية العمومية:

١- **تعرب** عن تقديرها للدول المتعاقدة التي تبرعت بموارد بشرية ومالية يتوقع أن تبلغ قيمتها ما لا يقل عن ١٢ مليون دولار أمريكي بحلول نهاية سنة ٢٠٠٤ من أجل تنفيذ خطة عمل أمن الطيران على مدى الفترة الثلاثية ٢٠٠٢-٢٠٠٤.

٢- **وتوافق** على الأرقام الارشادية لاحتياجات التمويل من خارج الميزانية لتنفيذ برنامج أمن الطيران، وهي تبلغ اجمالا ٢٠ مليون دولار أمريكي للسنوات المالية ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧.

٣- **وتحث** جميع الدول المتعاقدة على تقديم المساهمات الطوعية لصالح آلية أمن الطيران المعززة لتمويل تنفيذ خطة عمل أمن الطيران، ويقترح أن تكون هذه المساهمات متناسبة مع جدول أنصبة الاشتراكات الذي اعتمده الجمعية العمومية لميزانية البرنامج العادي للسنوات ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧.

٤- **وتحث** جميع الدول المتعاقدة على أن تعلن عن مساهماتها الطوعية سلفا وأن تقدمها في أوائل السنة المالية ضمنا لتخطيط وتنفيذ خطة عمل أمن الطيران على النحو السليم.

٥- **وتحث** المجلس على أن يضمن استمرار خطة عمل أمن الطيران على الأجل الطويل، وذلك بادراج احتياجاته المالية تدريجيا، في أقرب وقت ممكن، في ميزانية البرنامج العادي، **وتطلب** بناء على ذلك أن يقدم الأمين العام اقتراحات محددة في هذا الصدد، مع مراعاة الأولوية المحددة لأمن الطيران عند اعداد مشروع الميزانية البرنامجية للفترة ٢٠٠٨-٢٠١٠.

القرار ٣٥-١١: التهديدات التي يواجهها الطيران المدني المتمثلة في استخدام أسلحة الدفاع الجوي المحمولة (المانبادز)

تعبيرا عن قلقها الشديد بشأن الأفعال الارهابية التي تهدد الطيران المدني على النطاق العالمي، وخاصة التهديدات المتمثلة في أسلحة الدفاع الجوي المحمولة (المانبادز)، والصواريخ الأخرى أرض-جو والأسلحة الخفيفة والقذائف الصاروخية.

وإذ تشير الى قرارها A33-1: اعلان بشأن اساءة استعمال الطائرات المدنية كأسلحة دمار وبشأن الأعمال الارهابية الأخرى في الطيران المدني، الذي يكلف المجلس والأمين العام بالتصرف على وجه العجلة لمواجهة التهديدات الجديدة والناشئة للطيران المدني.

وإذ تشير الى قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم ٢٤١/٥٨ بشأن التجارة غير المشروعة في الأسلحة الصغيرة والخفيفة بكل أشكالها والقرار ٥٤/٥٨ عن الشفافية فيما يرتبط بشؤون التسليح.

وإذ تحيط علما باتفاق فاسنار بشأن مراقبة تصدير الأسلحة التقليدية والسلع والتكنولوجيات مزدوجة الاستخدام، وعناصر فرض الضوابط على تصدير أسلحة الدفاع الجوي المحمولة يدويا والاتفاقية الأمريكية المشتركة لمكافحة التصنيع والاتجار غير المشروع في الأسلحة النارية، والذخيرة، والمتفجرات والمواد الأخرى ذات الصلة.

وإذ ترحب بالجهود المستمرة للمنظمات الدولية والاقليمية الأخرى الرامية الى اعداد استجابة أكثر شمولا واتساقا لمواجهة تهديدات الطيران المدني المتمثلة في المانبادز.

وإذ تقر بأن التهديدات الخاصة المتمثلة في المانبادز تتطلب نهجا شاملا وسياسات مسؤولة من جانب الدول.

وبالنظر الى أن قرارها A32-23: فرض الضوابط على تصدير أسلحة الدفاع الجوي المحمولة يدويا لم يعد مناسباً والى أن الأمر يستدعي قرارا ذا مدى أبعد.

فان الجمعية العمومية:

١- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على اتخاذ التدابير اللازمة لتطبيق مراقبة صارمة وفعالة على استيراد وتصدير المانبادز ونقلها أو إعادة نقلها اضافة الى تخزينها.

٢- **تدعو** جميع الدول المتعاقدة الى التعاون على المستويات الدولية والاقليمية وشبه الاقليمية بغية تعزيز وتنسيق الجهود الدولية الرامية الى تنفيذ تدابير مكافحة التي يتم اختيارها بعناية، فيما يتعلق بمدى فعاليتها وتكلفتها، والتصدي للتهديد الذي تمثله أسلحة المانبادز.

٣- **تدعو** جميع الدول المتعاقدة لاتخاذ التدابير اللازمة بضمان تدمير المانبادز غير المصرح بها داخل أراضيها بأسرع ما يمكن.

٤- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على المشاركة بنشاط في وضع وثيقة دولية بغرض تحديد واقتفاء أثر الأسلحة الصغيرة والخفيفة غير المشروعة المشار اليها في قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة ٢٤١/٥٨ بشأن التجارة غير المشروعة في الأسلحة الصغيرة والخفيفة من جميع جوانبها.

٥- تحث جميع الدول المتعاقدة على تطبيق المبادئ المحددة في وثيقة عناصر فرض الضوابط على تصدير المانبادز الواردة في اتفاق فاسنار، ان لم تكن بعد قد شاركت في الاتفاق المذكور.

٦- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار A32-23: فرض الضوابط على تصدير أسلحة الدفاع الجوي المحمولة يدويا.

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

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

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

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

ولما كان قرار الجمعية العمومية A29-15 يحث جميع الدول المتعاقدة على أن تتخذ التدابير اللازمة لتقييد التدخين تدريجياً على جميع رحلات الركاب الدولية بهدف تنفيذ حظر تام على التدخين بحلول ١/٧/١٩٩٦.

ولما كانت الأعداد المتزايدة من كبار السن والأشخاص المعوقين الذين يسافرون عن طريق الجو وزيادة مدد الرحلات الجوية الدولية قد تشكل أخطاراً إضافية على صحة الركاب وقد تؤدي الى بروز عدد أكبر من حالات الطوارئ الطبية على متن الطائرات.

وبما أن الإيكافو تتنبأ بزيادة سنوية قدرها خمسة في المائة في عدد الركاب في المستقبل المنظور، وبالتالي احتمال زيادة حدوث الطوارئ الطبية أثناء السفر جوا.

وبما أن تكنولوجيات الاتصالات جعلت من الممكن تشخيص وعلاج الركاب أثناء الرحلة من قبل أطباء يعملون في مرافق أرضية.

ولما كانت المسائل المتعلقة بالصحة صارت أمراً يأخذ البعض في الاعتبار عند اتخاذهم قراراً بالسفر جوا أو عدمه، واحتمال أن يكون لذلك تأثير ضار للغاية على اقتصاد شركات الطيران والمطارات.

ولما كانت هناك حاجة الى التنسيق من أجل التطبيق العالمي للنشاطات الكثيرة والنقد الكبير في مجال الصحة التي قامت بها الإيكافو، وبعض الدول المتعاقدة، واللجنة الأوروبية للطيران المدني (إيكاف)، ومنظمة الصحة العالمية (WHO)، ومنظمة السياحة العالمية (WTO-OMT) ومنظمات دولية مثل اتحاد طب الطيران والفضاء (AsMA) والأكاديمية الدولية لطب الطيران والفضاء (IAASM)، والاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) والمجلس الدولي للمطارات (ACI) والمنظمات المعنية الأخرى وما أحرز من تقدم في المسائل المتعلقة بالصحة.

فان الجمعية العمومية:

١- تعلن أن حماية صحة الركاب وطواقم الطائرات على الرحلات الجوية الدولية، هي جزء لا يتجزأ من السفر الجوي الآمن، وينبغي وضع شروط لضمان حمايتها بصورة موقوتة وفعالة من حيث التكلفة.

٢- **تكلف** المجلس باستعراض القواعد والتوصيات الدولية القائمة المتعلقة بصحة الركاب وطواقم الطائرات ووضع قواعد وتوصيات دولية جديدة حيثما يكون ذلك مناسباً مع إيلاء الاعتبار المناسب لقضايا الصحة العالمية والتطورات الحديثة في عمليات النقل الجوي.

٣- **تكلف** المجلس بإنشاء ترتيبات تنظيمية مناسبة لتنسيق الجهود التي تقوم بها الدول المتعاقدة والأعضاء الآخرين في مجتمع الطيران المدني الدولي الهادفة إلى حماية صحة الركاب وطواقم الطائرات.

٤- **تكلف** المجلس، كمسألة تحظى بالأولوية، بوضع قواعد قياسية وتوصيات وإدراجها في الملاحق المناسبة للاتفاقية بغرض معالجة خطط الطوارئ لمنع انتشار الأمراض المعدية عن طريق النقل الجوي.

٥- **تحث** جميع الدول المتعاقدة، في الوقت الحاضر، على ضمان تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية القائمة المتعلقة بصحة الركاب وطواقم الطائرات.

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

٧- **تكلف** المجلس بتقديم تقرير حول تنفيذ هذا القرار بجميع جوانبه إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية.

القرار ٣٥-١٣: استخدام أساليب غير كيميائية لتطهير مقصورة الركاب ومقصورة القيادة في الطائرات المستخدمة في رحلات دولية

لما كانت كل الدول تنتفع من التشغيل السليم والأمن والكفاءة والفعال لشبكة الطيران المدني الدولي.

ولما كانت دورات الجمعية العمومية قد أظهرت اهتمامها وأسهمها في رفاه البشر من حيث نوعية الحياة والبيئة التي يعملون فيها ويمارسون أنشطتهم الأخرى بما في ذلك الأمور المتعلقة بانبعثات المحركات وطبقة الأوزون وضوضاء الطائرات والتدخين والأنواع الغريبة الخطرة.

ولما كانت دورات الجمعية العمومية قد أقرت بالمسؤولية عن تحقيق الحد الأقصى من المواءمة بين تشغيل الطيران المدني ونوعية بيئة الإنسان.

ولما كان هناك قلق من أن الممارسة الحالية لبعض الدول التي تشترط استخدام مبيدات الحشرات لتطهير الطائرات من الحشرات يمكن أن تسفر عن عدم راحة وتثثير تساؤلات حول الآثار الصحية العكسية المحتملة على طواقم الطائرات وركابها.

ولما كانت الأبحاث التي أجريت مؤخراً قد أظهرت أن استخدام أساليب غير كيميائية لتطهير الطائرات من الحشرات يمكن أن تكون فعالة في منع دخول البعوض والحشرات الطائرة الأخرى إلى داخل الطائرات.

فان الجمعية العمومية:

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

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

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

**القرار ٣٥-١٤: بيان موحد بسياسات الايكاو المستمرة
وأساليب العمل المتعلقة بالملاحة الجوية على وجه التحديد**

لما كانت الجمعية العمومية قد قررت، في القرار A15-9 أن تعتمد في كل دورة تنشأ فيها لجنة فنية، بياناً موحداً عن السياسات المستمرة في مجال الملاحة الجوية على وجه التحديد، بحيث يكون البيان مستكملاً في نهاية تلك الدورة.

ولما كانت قد اعتمدت، بموجب القرار A33-14 بمرفقاته (أ) الى (خ)، بياناً بالسياسات المستمرة وأساليب العمل في مجال الملاحة الجوية على وجه التحديد، بصيغتها القائمة عند نهاية الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية.

ولما كانت الجمعية العمومية قد استعرضت اقتراحات المجلس بتعديل بيان السياسات المستمرة وأساليب العمل الوارد في القرار A33-14 ومرفقاته (أ) الى (خ)، وعدلت البيان بحيث يستوعب القرارات التي اتخذت في أثناء الدورة الخامسة والثلاثين.

ولما كان البيان الحالي يحل محل بيان السياسات المستمرة الوارد في القرار A33-14.

فان الجمعية العمومية:

١- **تقرر:**

(أ) أن المرفقات بهذا القرار تشكل البيان الموحد عن سياسات الايكاو المستمرة وأساليب العمل التي تنتهجها المنظمة في مجال الملاحة الجوية والقائمة في نهاية الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية.

(ب) أن أسلوب العمل المرتبط بكل جانب من جوانب السياسات المستمرة الواردة في المرفقات يمثل ارشادات الغرض منها تسهيل وضمان تنفيذ تلك السياسات.

٢- **تعلم** أن هذا القرار يحل محل القرار A33-14 وجميع مرفقاته (أ) الى (خ).

المرفق (أ)

صياغة القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية

لما كانت المادة ٣٧ من اتفاقية الطيران المدني الدولي تطلب من المنظمة أن تصدر وتعديل القواعد القياسية الدولية وأساليب العمل والاجراءات الموصى بها دولياً، وتحدد الغرض من ذلك العمل والأمور التي يتناولها . ولما كانت المواد ٣٨ و ٥٤ و ٥٧ و ٩٠ من الاتفاقية تتضمن أحكاماً 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 "أسلوب العمل الموصى به" يعنيان ما يلي:

- (أ) **القاعدة القياسية** — أي حكم يحدد الخصائص المادية أو التكوين أو المعدات أو الأداء أو العاملين أو الاجراءات ويعتبر تطبيقه بشكل موحد أمرا ضروريا لسلامة أو انتظام أو كفاءة الملاحة الجوية الدولية، ويلزم طبقا للاتفاقية أن تنقيد به الدول المتعاقدة. وفي حالة استحالة التقيد به يصبح ابلاغ المجلس بذلك اجباريا بمقتضى المادة ٣٨ من الاتفاقية.
- (ب) **أسلوب العمل الموصى به** — أي حكم يحدد الخصائص المادية أو التكوين أو المعدات أو الأداء أو العاملين أو الاجراءات، ويعتبر تطبيقه بشكل موحد أمرا مستصوبا لسلامة أو انتظام أو كفاءة الملاحة الجوية الدولية، وتسعى الدول المتعاقدة الى التقيد به طبقا للاتفاقية.

فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- تعدل حسب الاقتضاء القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها والاجراءات في مجال خدمات الملاحة الجوية كي تواكب تطور الاحتياجات والتقنيات وتصبح — ضمن أمور أخرى — أساسا سليما للتخطيط الاقليمي وتوفير التجهيزات والخدمات.
- ٢- يجب الاحتفاظ بقدر عال من الاستقرار في القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها لتمكين الدول المتعاقدة من الاحتفاظ بالاستقرار في تنظيماتها الوطنية، وذلك دون الاخلال بأحكام المادة السابقة. ولهذه الغاية يجب أن تقتصر التعديلات على ما يهم السلامة والانتظام والكفاءة دون ادخال تعديلات على أسلوب التحرير ما لم تكن ضرورية.
- ٣- تصاغ القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية بعبارات واضحة وبسيطة ووجيزة. ويجب — في حالة نظم الطيران المعقدة — أن تشمل القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها على أحكام عامة وصلت الى مرحلة النضج والاستقرار وأن تحدد المقتضيات على مستوى النظم والمتعلقة بالتشغيل والأداء وتحدد أيضا مستويات السلامة المطلوبة والقدرة على التشغيل البيئي. وبالنسبة لمثل هذه النظم، يجب وضع المواصفات الفنية اللازمة لتحقيق هذه الشروط في مرفقات الملاحق. ويجب أن توضع أي مواصفات فنية تفصيلية ذات صلة في وثائق منفصلة، وتوضع اشارات اليها في الملاحق من خلال ملاحظات.
- ٤- ينبغي للإيكاو لدى اعدادها للقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها والاجراءات والمواد الارشادية أن تعتمد الى أقصى حد ملائم ورهنا بوجود عملية كافية للتحقق والاعتماد، على أعمال الهيئات الأخرى المعتمدة لوضع القواعد القياسية. وينبغي الإشارة في وثائق الإيكاو الى المواد التي تصدرها تلك الهيئات الأخرى المعنية بوضع القواعد القياسية كلما رأى المجلس ذلك مناسباً.
- ٥- في حدود مقتضيات السلامة والانتظام يجب أن تكون القواعد القياسية 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 القياسية وأساليب العمل الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية قبل أن يبيت فيها ، باستثناء الحالات التي يرى فيها المجلس أن من الضروري اتخاذ اجراء عاجل. وعلاوة على ذلك، ورهنا بوجود عملية كافية للتحقق والاعتماد، يمكن أن يتخذ المجلس اجراء بشأن المواصفات الفنية للنظم المعقدة بدون استشارة الدول. غير أنه يجب توفير هذه المواد للدول بناء على طلبها.
- ٧- يجب أن تحدد تواريخ بدء سريان التعديلات التي تدخل على القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية بما يتيح للدول المتعاقدة مهلة كافية لتنفيذها.
- ٨- يجب أن تكون تواريخ بدء سريان تعديلات الملاحق واجراءات خدمات الملاحة الجوية محددة بطريقة لا تضطر الدول المتعاقدة الى تعديل نظمها الوطنية أكثر من مرتين في كل سنة تقويمية ما لم تفرض الظروف الاستثنائية غير ذلك. ويتعين حسب الامكان عند تطبيق ما سبق ألا يعدل الملحق أو وثيقة اجراءات خدمات الملاحة الجوية أكثر من مرة واحدة في السنة التقويمية.

الاجراءات المتصلة بالقرار

١- ينبغي للمجلس أن يحقق التناسق الكامل بين أحكام القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها وأحكام اجراءات خدمات الملاحة الجوية. فضلا عن ذلك، يجب أن يحاول المجلس تحسين تجهيز وعرض وفائدة وثائق الايكاو التي تتضمن القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية والأحكام الأخرى ذات الصلة، وبصفة خاصة للنظم المعقدة والتطبيقات المرتبطة بها. وتحقيقا لهذه الغاية، ينبغي للمجلس أن ينهض بوضع المقترحات العامة على مستوى النظم والمتعلقة بالتشغيل والأداء والمحافظة عليها. وينبغي للمجلس مواصلة السعي نحو ايجاد أفضل السبل الملائمة لوضع ومعالجة ونشر المواصفات الفنية للنظم المعقدة.

٢- ينبغي للدول المتعاقدة أن تبدي تعليقات كاملة ومفصلة على التعديلات المقترحة للقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية، أو أن تعبر على الأقل عن موافقتها أو عدم موافقتها على مضمونها. ويجب لذلك أن تتاح لها فسحة من الوقت قدرها ثلاثة أشهر على الأقل. فضلا عن ذلك، ينبغي منح الدول المتعاقدة مهلة قدرها ثلاثين يوما على الأقل للابلاغ بعزمها على اقرار أو اعتماد أي مواد تفصيلية لم يتم التشاور معها بشأنها.

٣- ينبغي اعطاء الدول المتعاقدة فسحة من الوقت مدتها ثلاثة أشهر كاملة للتبليغ عن عدم موافقتها على التعديلات المعتمدة للقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها، وينبغي للمجلس عند تحديده لموعد التبليغ عن عدم الموافقة أن يراعي الوقت اللازم لارسال التعديلات المعتمدة ووصول بلاغات من الدول.

٤- ينبغي حسب الامكان أن يراعي المجلس في تطبيق أحكام الفقرة ٨ أعلاه، ألا تقل عن ستة أشهر الفترة الفاصلة بين كل موعين من المواعيد المتواليه المقررة للتطبيق المشترك لتعديلات الملاحق واجراءات خدمات الملاحة الجوية.

المرفق (ب)

اجتماعات الملاحة الجوية العالمية

لما كان عقد اجتماعات الملاحة الجوية العالمية هو وظيفة هامة 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 القاء أي عبء لا مبرر له على الدول المتعاقدة وعلى المنظمة.

فان الجمعية العمومية تقر 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 وضع التعديلات للملاحق واعداد غير ذلك من الوثائق الأساسية في مجال الملاحة الجوية.

٢- ألا تعقد هذه الاجتماعات ما لم يسوغها عدد وأهمية المشكلات التي ستبحث وما لم يظهر احتمال التوصل الى اجراء بناء بشأنها، ولا بأس من مطالبة الاجتماعات التي تعقد على هذا الأساس بأن تجري مناقشات استطلاعية حول الأمور التي لم تنضج الى الدرجة التي تستوجب اتخاذ اجراء 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 تمر اثنا عشر شهرا على الأقل بين أي اجتماعين متتاليين يعالجان بأسهاب نفس التخصص الفني، ما لم تقتض الظروف الاستثنائية خلاف ذلك.

الإجراءات المتصلة بالقرار

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

٢- ينبغي أن يكون جدول الأعمال على قدر من الوضوح بحيث يحدد المهمة المطلوب القيام بها، ويحدد أنواع الخبرة المتخصصة التي سيحتاج اليها الاجتماع. وعندما تتضمن أعمال الاجتماع أكثر من تخصص فني واحد، ينبغي الحرص على الاستعانة بأقل عدد ممكن من أنواع الخبرات دون الاخلال بالكفاءة.

٣- 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 الاخلال بكفاءة الاجتماع.

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

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

المرفق (ج)

فرق الخبراء التابعة للجنة الملاحة الجوية

حيث أن فرق خبراء لجنة الملاحة الجوية أثبتت أنها أداة قيمة للاسراع بحل المشكلات الفنية المتخصصة.

وحيث أن من الضروري ضمان الحصول على أقصى قدر من الفائدة من فرق خبراء الملاحة الجوية دون الافراط بلا داع في لقاء أي عبء على الدول المتعاقدة أو على المنظمة.

فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

١- تشكل فرق خبراء لجنة الملاحة الجوية عندما يكون من الضروري التقدم في حل المشكلات الفنية المتخصصة التي لا يمكن للجنة الملاحة الجوية أن تحلها حلا ملائما أو سريعا من خلال الأجهزة الأخرى القائمة.

٢- يجب أن تكون اختصاصات وبرامج عمل هذه الفرق واضحة ومحددة، وأن تلتزم الفرق بها.

٣- يجب استعراض التقدم الذي تحرزه فرق لجنة الملاحة الجوية استعراضا دوريا، ويجب انهاء عمل الفرق بمجرد انجاز المهمة الموكولة اليها. ولا يسمح بالابقاء على أي فريق لفترة تزيد على أربع سنوات ما لم تر لجنة الملاحة الجوية مبررا لهذا الاستمرار.

الاجراء المتصل بالقرار

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

المرفق (د)

تنفيذ القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية

حيث أن المادة ٣٧ من اتفاقية الطيران المدني الدولي تطلب من كل دولة متعاقدة أن تتعاون لتحقيق أعلى درجة ممكنة من التوحيد في القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها في كل المسائل التي يؤدي توحيدها الى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها. وحيث أن الدولة المتعاقدة التي لا تقدر على الالتزام بأي قاعدة قياسية دولية أو بأي اجراء دولي وترى من الضروري اتباع نظم أو أساليب تختلف عنها ملزمة طبقا للمادة ٣٨ من الاتفاقية، بأن ترسل اخطارا بذلك على الفور الى الايكاو . وحيث أن من الأهمية بمكان أن تستخدم المنظمة كافة الوسائل المتاحة لتشجيع الدول المتعاقدة ومساعدتها على التغلب على المصاعب التي تعترض تنفيذها للقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية.

فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- يجب تشجيع الدول المتعاقدة ومساعدتها بكل الوسائل المتاحة على تنفيذ القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية.
- ٢- يجب رصد الاختلافات القائمة بين نظم وممارسات الدول المتعاقدة والقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية، وذلك بهدف التشجيع على ازالة الاختلافات لصالح سلامة وانتظام الملاحة الجوية الدولية، وازالة الاختلافات المخالفة لأهداف القواعد القياسية الدولية.

الاجراءات المتصلة بالقرار

- ١- ينبغي للمجلس، وهو يشجع ويساعد الدول المتعاقدة على تطبيق القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية، أن يستعين بكل الوسائل المتاحة، بما في ذلك موارد المقر الرئيسي وموارد مكاتب الايكاو الاقليمية وموارد برنامج الأمم المتحدة الانمائي.
- ٢- ينبغي للدول المتعاقدة أن تواصل جهودها، بل وأن تكثفها حسب الاقتضاء، لتطبق في منشأتها التشغيلية أساليب عمل واجراءات تتفق مع القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية، وفي هذا الصدد، ينبغي للدول المتعاقدة أن تبحث امكانية تعديل اجراءاتها الداخلية لتنفيذ أحكام القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية حتى تصبح الاجراءات أسهل أو أبسط أو أكثر فاعلية.

٣- ينبغي للمجلس أن يحث الدول المتعاقدة على اخطار المنظمة بأي اختلافات موجودة بين نظمها وممارساتها الوطنية وأحكام القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها، وكذلك بالتواريخ التي ستلتزم فيها بتلك الأحكام. وينبغي أن تنتشر بسرعة الاخطارات التي تبين وجوه الاختلاف عن القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها عقب تسلمها من الدول، على أن يكون هذا النشر على صورة اضافات بالملاحق ذات الصلة بالموضوع. كذلك ينبغي أن يطلب الى الدول المتعاقدة أن تنتشر في أدلة طيرانها أي اختلافات هامة عن القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية.

٤- ينبغي للمجلس، في رصده للاختلافات القائمة عن القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية، أن يطلب تقارير من الدول المتعاقدة التي لم تخطر المنظمة بتنفيذها للقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها، ومن الدول التي أرسلت اخطارا غير كامل. كذلك ينبغي للمجلس أن يطلب من الدول المتعاقدة، التي لم تنتشر في أدلة طيرانها معلومات عن تنفيذ القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية أن تبادر الى نشرها.

المرفق (هـ)

الأدلة الفنية والكتب الدورية الصادرة عن المنظمة

حيث أن الارشادات الفنية الحديثة التي تقدم من خلال المنظمة تشكل مساعدة قيمة للغاية للدارات في التخطيط لتنفيذ القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية وكذلك الخطط الإقليمية.

وحيث أنه من المهم أيضا اتاحة السبل لتوفير الارشاد الفني لتدريب العاملين وتحديث معلومات موظفي التشغيل لمواكبة التطورات التكنولوجية وتحسين نوعية الخدمة والارتقاء بمستوى السلامة في العمليات الجوية.

وحيث أنه لا يوجد على الصعيد الدولي سبيل لتوفير هذه الارشادات يمكن أن يكون بديلا مقبولا لقيام المنظمة بتوفيرها.

وحيث أن التحديث المستمر لأدلة المنظمة، واصدار أدلة وكتب دورية جديدة حسب الاقتضاء، هما مهمة ضخمة يلزمها عاملون فنيون واداريون، وتتطوي على أولويات متضاربة، وتتطلب تدابير خاصة لتنظيم طاقة العمل في أمانة المنظمة وتنظيم العمل في مجال النشر.

فان الجمعية العمومية تقر اعطاء الأولوية لاستمرار تحديث محتويات الأدلة الفنية الصادرة عن الايكاو، ووضع المواد الارشادية الاضافية التي يقتضيها التقدم التكنولوجي لكي تتبعها الدول المتعاقدة في تنفيذها للقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية، وكذلك في التخطيط لتنفيذ التجهيزات والخدمات.

الاجراءات المتصلة بالقرار

١- ينبغي للمجلس أن يستعرض باستمرار برنامج الأدلة الفنية والكتب الدورية التي تصدرها المنظمة، وذلك ضمانا لادراج القدر الوافي من الارشادات اللازمة لكل المجالات الفنية المناسبة، أخذا في الاعتبار الحاجة الى ادخال مزيد من التحسينات على مستويات السلامة الحالية.

٢- ينبغي للمجلس أن يسعى الى توفير السبل التي تتيح اصدار ونشر ما يلزم من أدلة فنية وكتب دورية دون تأخير كبير ودون المساس بأولويات المطبوعات الروتينية.

المرفق (و)

وحدات القياس

حيث أنه ينبغي توحيد وحدات القياس تأميناً لسلامة العمليات الدولية الجوية والأرضية.

وحيث أنه من الأهمية بمكان أن يكون النهج الثابت للمنظمة هو استخدام وحدات قياس موحدة في مطبوعات الملاحة الجوية الصادرة عنها.

وحيث أن الملحق الخامس باتفاقية شيكاغو ينص في طبعته الرابعة على استخدام نظام موحد لوحدات القياس في عمليات الطيران المدني الدولي الجوية والأرضية، وهو "النظام الدولي للوحدات"، ويسمح باستخدام بعض الوحدات من خارج هذا النظام الدولي استخداماً دائماً واستخدام بعضها الآخر استخداماً مؤقتاً.

فان الجمعية العمومية تقر ما يلي:

- ١- تشجيع الدول المتعاقدة على أن تجعل نظمها وممارساتها الوطنية متمشية مع أحكام الملحق الخامس بأسرع ما يمكن.
- ٢- أن تكون وحدات القياس في كل مطبوعات الملاحة الجوية الصادرة عن المنظمة هي الوحدات المنصوص عليها في الملحق الخامس باتفاقية شيكاغو الذي تضمن الوحدات الملائمة.

المرفق (ز)

شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الكفاءة

واجازات طواقم قيادة الطائرة

حيث أن المادة ٣٣ من الاتفاقية 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 القياسية وأساليب العمل الموصى بها على الطائرات المعنية أو الطيارين المعنيين.

وحيث أنه قد تمضي سنوات عديدة قبل أن يبدأ سريان القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها على طرز معينة من الطائرات وفئات معينة من الطيارين، أو قد يعتبر من الأنسب عدم اصدار قواعد قياسية وأساليب عمل موصى بها لبعض تلك الطرز أو هذه الفئات.

فان الجمعية العمومية تقر ما يلي:

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

المرفق (ح)

التدريب على أعمال الطيران

حيث أن توفير وتشغيل التجهيزات والخدمات الأرضية، وتنفيذ القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها وإجراءات 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 إشباع احتياجاتها من التدريب.

وحيث أن حلقات التدريب التي تعقدتها المنظمة تعد وسيلة فعالة تعين على فهم القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها وإجراءات خدمات الملاحة الجوية وعلى تطبيق الجميع لها بطريقة موحدة.

فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

١- تشجيع الدول المتعاقدة ومساعدتها على تحقيق مستويات عالية من التدريب للعاملين في مجال الطيران، 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 على الطيران*.

٢- العمل بالمبادئ التالية في برنامج الايكاو للتدريب على الطيران:

- أ) الدول المتعاقدة هي المسؤولة عن التدريب على أعمال الطيران.
- ب) ينبغي للمنظمة أن تعطي أقصى أولوية لوضع برامج تتعلق بالسلامة والأمن.
- ج) جب 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 الاشراف التشغيلي على التجهيزات التدريبية.
- هـ) ينبغي ألا تشارك المنظمة في تشغيل التجهيزات التدريبية، بل أن تسدي التشجيع والارشاد للقائمين على تشغيل هذه التجهيزات.

الاجراءات المتصلة بالقرار

١- ينبغي للمجلس أن يضع المواصفات والمواد الارشادية وأن يعقد الدورات التدريبية وأن يقدم المشورة المباشرة ويتعامل بالتشاور المباشر بما يساعد الدول المتعاقدة على اجراء ما يلي:

- أ) توحيد مناهج وأساليب ومحتوي الدورات التدريبية حسب الامكان، ووضع الأحكام الوافية لاجراء الامتحانات وصرف الاجازات.

* ينظم القراران ١٦-٧ و ٢٦-١٦ المساعدة التي تقدمها الايكاو في اطار مشروعات برنامج الأمم المتحدة الانمائي وغيره من البرامج.

(ب) جعل مستويات التحصيل متمشية مع القواعد القياسية الدولية.

(ج) استخدام المعايير المذكورة في البندين (أ) و (ب) أعلاه من أجل تحقيق مزيد من التوحيد في ممارسات التشغيل واجراءاته.

(٢) ينبغي ايلاء اهتمام مستمر بوضع مناهج تدريبية متخصصة وعالية المستوى حسب الاقتضاء لتوفير المهارات المطلوبة لانشاء 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 ويقبل فيها طلاب من دول أخرى لكي يوزع المجلس هذه المعلومات على الدول الأخرى. وينبغي أن تتضمن هذه المعلومات العنوان الذي يجب أن توجه اليه الاستفسارات للحصول على مزيد من التفاصيل. وبالمثل، ينبغي للمجلس أن يضع تحت تصرف الدول المتعاقدة كل المعلومات المفيدة عن المؤسسات التدريبية التي تتلقي المساعدة عن طريق المنظمة وتقبل طلابا من البلدان الأخرى.

٥- ينبغي للمجلس أن يبحث الدول المتعاقدة على الاستفادة الى أقصى حد ممكن، من مراكز التدريب الموجودة في منطقتها، لتدريب مواطنيها العاملين في الطيران على المجالات التي لا توجد لها مدارس وطنية مناظرة لتلك المراكز. وتحقيقا لهذه الغاية، ينبغي للمجلس أن يشجع الدول على توفير الظروف المؤاتية ليلتحق بها مواطنون من الدول الأخرى في المنطقة.

المرفق (ط)

تنسيق النشاطات المتعلقة بالبحث
والتطوير والتجارب والعروض الايضاحية
في مجالات الاتصالات والملاحة
والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية وخدمات المطارات

حيث أن المنظمة تقوم بدور مفيد في تنسيق أعمال البحث والتطوير في مجالات الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية وخدمات المطارات.

وحيث أنه من المهم للدول القائمة بأعمال البحث والتطوير أن تحصل في الوقت المناسب على معلومات من المنظمة عن الاحتياجات التشغيلية للطيران المدني الدولي في هذه المجالات.

فان الجمعية العمومية تقرر تشجيع التنسيق الدولي لأعمال البحث والتطوير والتجارب والعروض الايضاحية في مجالات الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية وخدمات المطارات، وذلك دون عرقلة الحرية الضرورية للعمل في البحث والتطوير.

الاجراءات المتصلة بالقرار

١- ينبغي للمجلس أن يولي الانتباه الواجب لتحديد الاحتياجات التشغيلية للطيران المدني الدولي في الوقت المناسب في مجالات الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية وخدمات المطارات.

٢- ينبغي للمجلس أن يشجع الدول المتعاقدة على تزويد المنظمة بأحدث المعلومات عن طبيعة واتجاه أعمال مشاريع البحث والتطوير الحالية والمتوقعة ذات الأهمية الملموسة لكي يتسنى للمنظمة رصد وتنسيق ومجانسة هذه النشاطات واتاحة تلك المعلومات للدول المتعاقدة.

المرفق (ي)

تنسيق الأجهزة الملاحية والأجهزة الملاحية الفرعية

حيث أن من المستصوب تجنب الازدواج غير الضروري في وظائف الأجهزة المركبة على متن الطائرات أو في المنشآت الأرضية أو الفضائية، بما يسفر عن الاقتصاد في النفقات.

وحيث أن من الممكن تخفيض درجة التعقيد الكلي في أجهزة المستقبل عن طريق التنسيق بين المواصفات التشغيلية العامة للأجهزة الجديدة المعنية ومواصفات الأجهزة الأخرى الموجودة اما على متن الطائرات واما في منشآت أرضية أو فضائية.

وحيث أن من المسلم به أن المصاعب الفنية والتشغيلية قد تعترض هذا التنسيق، وأن من الواجب مراعاة جدوى التكاليف والحاجة الى التنفيذ التدريجي بلا 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 اليها من الدول.

فان الجمعية العمومية تقرر أن تكون الأعمال المتعلقة بالأجهزة الملاحية والأجهزة الملاحية الفرعية موضع تنسيق دقيق مع اقامة الاعتبار الواجب لعلاقات هذه النظم ببعضها، ومع مراعاة الاحتياجات التشغيلية والتقدم الفني المتوقع واعتبارات التشغيل الاقتصادية.

المرفق (ك)

صياغة الخطط الإقليمية بما في ذلك الاجراءات الإقليمية الاضافية

حيث أن المجلس يضع خططا اقليمية تبين التجهيزات والخدمات والاجراءات الإقليمية الاضافية 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.

فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- أن تنقح 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 للايكارو.

(ج) ولا تتضمن مسائل يتعذر حلها على المستوى الإقليمي.

ويجوز للمجلس تفويض الهيئات الإقليمية سلطة معالجة وإصدار هذه التعديلات.

الاجراءات المتصلة بالقرار

- ١- ينبغي للمجلس أن يتابع تأثير تغيير الاحتياجات على الخطط الإقليمية كي يتحقق في الوقت المناسب من وجود أي حاجة إلى تنقيح هذه الخطط، أخذاً في الاعتبار الحاجة إلى إدخال مزيد من التحسينات على مستويات السلامة الحالية.
- ٢- ينبغي للمجلس، عند قيامه بتقدير مدى الحاح الحاجة إلى تنقيح أي من الخطط الإقليمية، أن يأخذ في اعتباره الوقت الذي تحتاجه الدول المتعاقدة لتوفير تجهيزات وخدمات إضافية ضرورية.
- ٣- ينبغي أن يضمن المجلس أن تكون التواريخ المقررة في الخطط الإقليمية لتنفيذ أنواع جديدة من المعدات تواريخ مناسبة لمدى التوافر الفعلي للمعدات المناسبة.
- ٤- ينبغي للمجلس أن يستعين بمجموعات التخطيط التي أنشأها في جميع الأقاليم للمساعدة على تحديث الخطط الإقليمية وأي وثائق تكميلية.

المرفق (ل)

اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية

حيث أن الاجتماعات الإقليمية للملاحة الجوية تمثل وسيلة هامة لتقرير التجهيزات والخدمات المتوقعة أن توفرها الدول المتعاقدة وفقاً للمادة ٢٨ من الاتفاقية.

وحيث أن هذه الاجتماعات تقتضي من الدول المتعاقدة ومن المنظمة بذل جهد كبير وانفاق أموال كثيرة.

وحيث أن من الضروري ضمان الحصول على أقصى قدر من الفائدة من هذه الاجتماعات دون الإثقال على الدول المتعاقدة أو على المنظمة.

فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- اجتماعات الملاحة الجوية الإقليمية، التي يعقدها المجلس، هي الوسيلة الرئيسية للقيام بالمراجعة والتنقيح الشاملين للخطط الإقليمية لكي تواكب هذه الخطط التغيرات المستجدة في الاحتياجات.
- ٢- تعقد هذه الاجتماعات وتوضع جداول أعمالها على أساس النواقص الموجودة فعلا أو المتوقع حدوثها في الخطط الإقليمية للأقاليم المعنية.
- ٣- تحدد لكل من هذه الاجتماعات منطقة جغرافية معينة، مع مراعاة عمليات النقل الجوي الدولي وعمليات الطيران العام الدولي الراهنة والمتوقعة، والمجالات الفنية التي يعالجها الاجتماع، ولغات عمله.
- ٤- يستخدم لكل من هذه الاجتماعات تنظيم بأنسب الطرق للنظر في المسائل المطروحة على جدول الأعمال وتحقيق التنسيق الفعال بين مختلف مكونات الاجتماع.
- ٥- تعقد اجتماعات محدودة النطاق الفني أو الجغرافي عندما توجد مشاكل محددة يتعين حلها، ولا سيما المشاكل التي تقتضي حولا عاجلة، أو عندما يكون في عقد هذه الاجتماعات تقليل لعدد اجتماعات الملاحة الجوية ذات النطاق الإقليمي الشامل.

الإجراءات المتصلة بالقرار

- 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 إرسال جدول الأعمال المعتمد ومستنداته الرئيسية، بما في ذلك بيان مقتضيات التشغيل الأساسية ومعايير التخطيط بطريق الجو عادة، على أن يرسل جدول الأعمال قبل عشرة أشهر على الأقل من موعد عقد الاجتماع، وترسل المستندات قبل ثلاثة أشهر على الأقل من ذلك الموعد، أما بقية الوثائق فترسل بأسرع ما يمكن.
- ٣- ينبغي أن يكفل المجلس تزويد الاجتماعات الإقليمية للملاحة الجوية بالتوجيهات اللازمة لتصرف 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 لكي تستخدمها ويكون الهدف منها ضمان وفاء الخطط الإقليمية بمتطلبات التشغيل والاعتبارات الاقتصادية، أخذا في الاعتبار الحاجة إلى إدخال مزيد من التحسينات على مستويات السلامة الحالية.
- ٦- ينبغي أن يضع المجلس ويستكمل توجيهات محددة ومفصلة بخصوص بحث مسائل التنفيذ في الاجتماعات الإقليمية للملاحة الجوية.

المرفق (م)

تنفيذ الخطط الإقليمية

حيث أن المادة ٢٨ من الاتفاقية 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، ويستحق الازالة بالتالي بأسرع ما يمكن.

فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- يجب أن تعطي الأولوية في تنفيذ برامج الدول المتعاقدة الى توفير واستمرار تشغيل التجهيزات والخدمات التي من المرجح أن يؤدي نقصها الى تأثير خطير على العمليات الجوية الدولية.
- ٢- يجب أن تقوم المنظمة بتحديد أوجه القصور الخطيرة في تنفيذ الخطط الإقليمية والتحري عنها واتخاذ الاجراءات اللازمة لها في أقل وقت ممكن.
- ٣- يجب أن تحدد مجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية المشاكل وأوجه القصور في الخطط الإقليمية وفي تنفيذها وأن تقترح التدابير العلاجية.

الاجراءات المتصلة بالقرار

- ١- ينبغي للمجلس أن يخطر كل دولة متعاقدة اخطارا كاملا وسريعا بالتوصيات الخاصة بتوفير تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية التي تنطبق عليها بموجب الخطة الإقليمية، 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 الإقليمية.
- ٣- ينبغي أن يتابع المجلس مدى تنفيذ الخطط الإقليمية واصدار تقارير مرحلية دورية تتضمن بيانات عن أوجه القصور الخطيرة في تنفيذ الخطط الإقليمية.
- ٤- ينبغي للمنتفعين بتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية أن يبلغوا عن أي مشكلة خطيرة يصادفونها بسبب القصور في تنفيذ تجهيزات أو خدمات الملاحة الجوية المقررة في الخطط الإقليمية. وينبغي ارسال البلاغ الى الدول المتعاقدة المسؤولة عن التنفيذ. وينبغي لهذه الدول أن تتخذ بناء على هذه التقارير ما الخطوات اللازمة لحل المشاكل، وعندما لا تتخذ الخطوات العلاجية ينبغي، للمنتفعين بهذه التجهيزات والخدمات أن يبلغوا الايكاو عن طريق أي هيئة دولية حسب الاقتضاء.

٥- ينبغي للمجلس أن يستعرض بصفة دورية المشاكل الخطيرة التي يصادفها المنتفعون بسبب أي نقص في تنفيذ تجهيزات الملاحة الجوية وخدماتها، وأن يتخذ الخطوات اللازمة لتصفية هذه المشاكل بأسرع ما يمكن.

المرفق (ن)

تعيين حدود المجالات الجوية لخدمات الحركة الجوية*

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

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

وحيث أنه يجوز للدولة المنببة 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.

فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي، فيما يتعلق بالخطط الاقليمية للملاحة الجوية:

١- تقرر حدود المجالات الجوية التي تقدم إليها خدمات الحركة الجوية، سواء كانت فوق أراضي الدول أو فوق أعالي البحار، 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 لأغراض مرتبطة 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 المنببة أن تتولي هذا التقديم وفقا لما تقتضيه الدولة المنببة، ويجب عليها أن تنشئ وتجدد التجهيزات والخدمات التي يتفق الطرفان على أنها ضرورية للدولة النائية.

٥- تقتصر انابة المسؤولية من أي دولة الى دولة أخرى ويقتصر كل اسناد للمسؤولية فوق أعالي البحار على المهام الفنية والتشغيلية المتعلقة بسلامة وانتظام الحركة الجوية في المجال الجوي المعني.

وتعلن بالاضافة الى ذلك ما يلي:

٦- أن كل دولة متعاقدة تنيب مسؤولية تقديم خدمات الحركة الجوية الى المجال الجوي فوق إقليمها 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.

* تشمل عبارة "المجالات الجوية لخدمات الحركة الجوية" أقاليم معلومات الطيران، والمناطق المراقبة والنطاقات المراقبة.

الاجراءات المتصلة بالقرار

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

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

المرفق (س)

توفير خدمات البحث والانقاذ

حيث أن المادة ٢٥ من اتفاقية شيكاغو تنص على أن تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تقدم في حدود امكانياتها المساعدة الى الطائرات المستغيثة فوق أراضيها، وأن تتعاون على اتخاذ تدابير التنسيق التي قد يوصي بها من وقت الى آخر بمقتضى الاتفاقية.

وحيث أن الملحق الثاني عشر بالاتفاقية يتضمن أحكاما تتعلق بانشاء خدمات البحث والانقاذ وتشغيلها في أراضي الدول المتعاقدة وفوق أعالي البحار.

وحيث أن الملحق الثاني عشر بالاتفاقية 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 بالاتفاقية يوصي بأن تكون مناطق البحث والانقاذ متمشية بقدر الامكان مع أقاليم معلومات الطيران المناظرة لها، وفيما يتعلق بالمناطق فوق أعالي البحار، مع الأقاليم البحرية للبحث والانقاذ.

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

وحيث أن خدمات الملاحة الجوية المذكورة في المادة ٦٩ من اتفاقية شيكاغو تتضمن فيما تتضمنه خدمات البحث والانقاذ.

فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

١- تحدد مناطق البحث والانقاذ، سواء كانت فوق أراضي الدول، أو فوق منطقة أكبر من المجال الجوي السيادةي 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، بقصد ضمان السلامة وتحقيق الكفاءة المثلى بأقل قدر من التكاليف الاجمالية.

٢- يجب على الدول أن تضمن أقصى درجة ممكنة من التعاون بين الخدمات البحرية والجوية للبحث والانقاذ عندما تكون تخدم نفس المنطقة، وأن تنشئ عندما يكون ذلك عمليا مراكز مشتركة لتنسيق الانقاذ وذلك لتنسيق العمليات الجوية والبحرية للبحث والانقاذ.

٣- إذا اقتضى الأمر توسيع مناطق البحث والانتفاذ لتشمل أراضي دولتين أو أكثر، أو جزءاً من تلك الأراضي، فينبغي الاتفاق على ذلك بالتفاوض بين الدول المعنية.

٤- يجب على الدولة مقدمة الخدمات أن تفي بخدمات البحث والانتفاذ فوق أراضي الدولة المعنية وفقاً لما تقتضيه الدولة المعنية، ويجب على الدولة المعنية أن تنشئ وتجدد التجهيزات والخدمات المتفق عليها مع الدولة النائية لكي تشغلها هذه الدولة النائية.

٥- تقتصر انابة المسؤولية من أي دولة إلى أخرى، ويقتصر اسناد المسؤولية فوق أعالي البحار على المهام الفنية والتشغيلية المتعلقة بتقديم خدمات البحث والانتفاذ في المنطقة المعنية.

٦- كل نقص في كفاءة تقديم خدمات البحث والانتفاذ، بما في ذلك فوق أعالي البحار، ينبغي أن يعالج بالتفاوض على اتفاقات مع الدول القادرة على تقديم المساعدة التشغيلية أو المالية لتنفيذ عمليات البحث والانتفاذ.

وتعلن بالاضافة الى ذلك ما يلي:

٧- كل دولة متعاقدة تنيب مسؤولية تقديم خدمات البحث والانتفاذ داخل أراضيها إلى دولة أخرى إنما تفعل ذلك دون الاخلال بسيادتها.

٨- ان موافقة المجلس على اتفاقات الملاحة الجوية الإقليمية التي تقضي بقيام الدولة بتقديم خدمات البحث والانتفاذ في مناطق فوق أعالي البحار، لا تعني الاعتراف بسيادة تلك الدولة على المنطقة المعنية.

الاجراءات المتصلة بالقرار

١- ينبغي للدول المتعاقدة، في اطار تعاونها مع الدول الأخرى ومع المنظمة، أن ترسم حدود مناطق البحث والانتفاذ التي تحقق أكبر قدر من الكفاءة، وأن تنظر حسب الاقتضاء في جمع الموارد المتاحة في صندوق مشترك للبحث والانتفاذ أو انشاء هيئة واحدة مشتركة للبحث والانتفاذ تسند إليها مسؤولية توفير خدمات البحث والانتفاذ داخل المناطق التي تمتد فوق أراضي أي دولتين أو أكثر أو فوق أعالي البحار.

٢- ينبغي للمجلس أن يشجع الدول التي لا يمكنها أن تكفل التغطية الجوية لمناطق البحث والانتفاذ الداخلة في مجال مسؤوليتها بسبب نقص التجهيزات اللازمة، على طلب المساعدة من الدول الأخرى لمعالجة هذا الوضع، وعلى التفاوض لعقد اتفاقات مع الدول الملائمة للحصول على المساعدة اللازمة طوال القيام بعمليات البحث والانتفاذ.

المرفق (ع)

التنسيق بين الحركة الجوية المدنية والحركة الجوية العسكرية

حيث أن الطيران المدني والطيران العسكري يشتركان في استخدام المجال الجوي وكثير من التجهيزات والخدمات.
وحيث أن الفقرة (د) من المادة الثالثة من اتفاقية شيكاغو تقضي بأن تتعهد الدول المتعاقدة بإقامة الاعتبار الواجب لسلامة ملاحة الطائرات المدنية عند اصدار القواعد المنظمة لطائراتها الحكومية.

وحيث أن الحلول المقبولة لمشكلة الاستخدام المشترك للمجال الجوي لم توضع بعد في كل المناطق.

وحيث أن التكامل التام بين مراقبتي الحركتين الجويين المدنية والعسكرية قد يعتبر الهدف الأعلى، وحيث أن تحسين التنسيق بينهما في كثير من الدول يشكل في الوقت الحاضر نهجاً سريعاً لحل الصعوبات الراهنة.

فان 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 والاجراءات التي تضعها الدول المتعاقدة لتنظيم عمليات طائراتها الحكومية فوق أعالي البحار، ألا تلحق تلك العمليات ضررا بسلامة حركة الطيران المدني الدولي وانتظامها وكفاءتها، وأن تكون تلك العمليات متمشية بقدر الامكان مع قواعد الجو الواردة في الملحق الثاني باتفاقية شيكاغو.

الاجراءات المتصلة بالقرار

- ١- ينبغي للدول المتعاقدة أن تبادر الى تنسيق خدمات الحركة الجوية بين الطيران المدني والطيران العسكري أو أن تحسن هذا التنسيق، لتنفيذ السياسة الواردة في الفقرة (١) من المنطوق أعلاه.
- ٢- ينبغي أن يكفل المجلس ادراج موضوع تنسيق استخدام المجال الجوي بين الطيران المدني والطيران العسكري في جداول أعمال الاجتماعات العالمية والاجتماعات الاقليمية التي تعدها المنظمة، وذلك حسب الاقتضاء.
- ٣- ينبغي للدولة المعنية، عند وضعها النظم والاجراءات المذكورة في الفقرة (٢) من المنطوق أعلاه أن تنسق الأمور مع جميع الدول المسؤولة عن تقديم خدمات الحركة الجوية فوق أعالي البحار في المنطقة المعنية.

المرفق (ف)

توفير المطارات الملائمة

- حيث أن من الضروري في كثير من المواقع ادخال تحسينات كبيرة على الخصائص المادية للمطارات.
- 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.

فان الجمعية العمومية تقر ما يلي:

- ١- يجب أن تواظب المنظمة على تحديث الشروط الفنية الموضوعية للمطارات.

- ٢- وجود حاجة الى 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.

الإجراءات المتصلة بالقرار

- ١- في ضوء نتائج المتابعة المستمرة المشار اليها في الفقرة (١) من المنطوق أعلاه، ينبغي للمجلس أن يقوم بما يلي،
أخذا في الاعتبار الحاجة الى ادخال مزيد من التحسينات على مستويات السلامة 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 (ص)

اختبار مساعدات الملاحة اللاسلكية على الأرض وفي الجو

- حيث أن من الضروري التحقق من أداء مساعدات الملاحة اللاسلكية عن طريق اجراء اختبارات منتظمة لها.
- وحيث أن انشاء تجهيزات اختبار على الأرض تتميز بتحسينات كبيرة يقلل الحاجة الى اجراء الاختبارات في الجو.
- فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي:
- ١- ينبغي التحقق من أداء مساعدات الملاحة اللاسلكية عن طريق اختبارات منتظمة في الجو ريثما تتوفر مرافق اختبار أرضية محسنة تحسينا كبيرا.
 - ٢- ينبغي تحسين الأجهزة الأرضية للملاحة اللاسلكية، وما يتصل بها من تجهيزات الاختبار والرصد، بما يضمن الأداء بنفس المستوى الذي تكفله الاختبارات في الجو ، وذلك لتقليل الحاجة الى اجراء اختبارات دورية في الجو.

الإجراءات المتصلة بالقرار

- ١- ريثما تتوفر تجهيزات اختبار أرضية محسنة تحسينا كبيرا، ينبغي للدول المتعاقدة أن تنشئ لنفسها وحدات الاختبار في الجو، أو تنشئ وحدات مشتركة مع دول أخرى، أو أن تعقد اتفاقات مع الدول أو الوكالات التي تملك التجهيزات المناسبة كي تجري الاختبارات في الجو بالنيابة عنها.
- ٢- ينبغي للمجلس أن يواصل جهوده لتنسيق الترتيبات المعقودة بين الدول المتعاقدة لاجراء اختبارات منتظمة في الجو لمساعدتها الملاحة اللاسلكية.

- ٣- ينبغي للمجلس أن يتشاور مع الدول المتعاقدة القائمة بتصميم وصنع نظم الملاحة اللاسلكية، للتحري عن السبل الممكنة لتحسين تجهيزات الاختبار على الأرض، بقصد الإقلال الى أدنى حد من الحاجة الى اجراء اختبارات دورية في 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 في الجو.

المرفق (ق)

شروط ملائمة لتوظيف العاملين الأرضيين في الطيران

- حيث أن شروط التوظيف التي لا تتناسب مع المؤهلات والمسؤوليات المطلوبة للعمل في خدمات الطيران الأرضية تشكل سببا رئيسيا للصعوبة في تعيين ذوي مؤهلات مناسبة واستبقائهم في العمل بعد اتمام تدريبهم.
- وحيث أن هذه الصعوبة تعيق حسن تنفيذ الخطط الإقليمية والقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية.
- فان الجمعية العمومية تقرر ان شروط توظيف العاملين في الخدمات الأرضية للطيران ينبغي أن تكون متناسبة مع المؤهلات المطلوبة منهم والمسؤوليات التي يؤديها.

المرفق (ر)

اسهام الدول في النشاط الفني للايكوا

- حيث أن تقديم الدول المتعاقدة للاسهامات الفنية أمر ضروري لاحتراز تقدم جيد في النشاط الفني للمنظمة.
- وحيث أنه يصعب بين حين وآخر الحصول من الدول المتعاقدة على اسهامات سريعة ووافية في النشاط الفني للمنظمة.
- وحيث أن من الضروري الحصول على أقصى منفعة من ذلك الاسهام دون فرض عبء لا داعي له على الدول المتعاقدة وعلى المنظمة.
- فان الجمعية العمومية تقرر ضرورة قيام الدول المتعاقدة بتقديم اسهامات فنية فعالة في النشاط الفني للمنظمة.

الاجراءات المتصلة بالقرار

- ١- ينبغي للمجلس أن يشجع الدول المتعاقدة على الاسهام الفعال في النشاط الفني للمنظمة، مع اقامة المراعاة الواجبة للحاجة الى الإقلال الى أدنى حد من التكاليف التي تتحملها المنظمة والدول المتعاقدة بصدد هذا الاسهام.
- ٢- ينبغي للدول المتعاقدة أن تقوم بما يلي في حدود امكانيات كل منها:
- أ) أن تساعد، بالمراسلة، على تقدم المشاريع الفنية للمنظمة.

ب) أن تحضر 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 ذات علاقة ببنود جدول الأعمال واما على آرائها بشأن الوثائق المقدمة اليها.

ج) أن تشارك في نشاط فرق خبراء المنظمة، وأن تضمن أن مرشحيها متمتعون بالمؤهلات المناسبة وقادرون على الاسهام بفاعلية في أعمال فرق الخبراء.

د) أن تضطلع بالدراسات التخصصية التي تطلبها المنظمة.

هـ) أن تساعد المنظمة في نشاطها الفني بأي وسيلة أخرى يحددها المجلس.

المرفق (ش)

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 القياسية وأساليب العمل الموصى بها 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.

فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

١- 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 القياسية وأساليب العمل الموصى بها واجراءات خدمات الملاحة الجوية والاجراءات الاضافية.

٢- تمكين موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية من الحفاظ على كفاءتهم الفنية والاطلاع الوافي على آخر التطورات الفنية.

الاجراءات المتصلة بالقرار

١- ينبغي تمكين موظفي الأمانة العامة الفنيين في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية من القيام بزيارات متكررة لمدد كافية حين تكون هذه الزيارات ضرورية أو حين تطلبها الدول المتعاقدة لمساعدة هذه الدول على التصدي لمشاكل التنفيذ التي تعترضها.

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

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

المرفق (ت)

التعاون بين الدول المتعاقدة على التحقيق

في بعض حوادث الطائرات

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 اشراك خبراء ذوي تخصصات فنية وتشغيلية كثيرة في اجراء التحقيق كما يقتضي استعمال تجهيزات خاصة لاجراء التحقيق.

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 بلا داع.

وحيث أن تكاليف الانقاذ والتحقيق في حوادث الطيران الجسيمة قد تمثل عبئا ماليا جسيما على الدولة التي وقع فيها الحادث.

فان الجمعية العمومية توصي الدول المتعاقدة بأن تتعاون على التحقيق في حوادث الطيران الجسيمة أو الحوادث التي يقتضي التحقيق فيها الاستعانة بخبراء وتجهيزات على درجة عالية من التخصص، وبأن تقوم الدول المتعاقدة بما يلي الى الحد الممكن ضمن ما تقوم به:

(أ) تقديم المساعدة، بناء على طلب الدول المتعاقدة الأخرى، على شكل خبراء وتجهيزات لاجراء التحقيق في حوادث الطيران الجسيمة.

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

الاجراءات المتصلة بالقرار

١- ينبغي تشجيع الدول المتعاقدة على دعم حلقات العمل الإقليمية بشأن التحقيق في الحوادث، وذلك لتبادل المعلومات عن القوانين والاجراءات التي تنتجها كل دولة في مجال التحقيق في الحوادث، وعن كيفية تقاسم المعرفة والخبرة في ادارة وأساليب التحقيق في الحوادث، وعن مدى توافر الخبراء والتجهيزات وعن اجراءات تدليل صعوبات التحقيق في الحوادث.

٢- ينبغي تشجيع الدول المتعاقدة على تسهيل مشاركة المحققين العاملين لدى هيئات التحقيق في الحوادث، بوصفهم مراقبين، في التحقيقات التي تجريها الدول الأخرى في الحوادث، وذلك لأغراض التدريب والتعرف على أساليب العمل.

٣- ينبغي تشجيع الدول المتعاقدة على تقييم احتياجاتها وقدراتها في مجال التحقيق في حوادث الطيران ومنع وقوعها، وذلك لوضع مناهج تدريبية تصلح للدورات الأساسية عن التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها. وينبغي استطلاع جميع امكانيات استخدام مراكز التدريب الإقليمية لعقد هذه الدورات فيها وامكانيات ادراج منهجية "تريينر" فيها لأنها تمثل تدريباً دولياً موحداً.

المرفق (ث)

العلاقة بين السلامة الجوية والعوامل البشرية

حيث أن أهداف ومقاصد الايكاو كما جاءت في اتفاقية شيكاغو تقضي بتدعيم تنمية النقل الجوي الدولي "... بقصد تعزيز سلامة الطيران في الملاحة الجوية الدولية".

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)، وان هناك بالتالي حاجة مستمرة الى اتخاذ تدابير ملائمة لتخفيض عدد حوادث الطيران.

وحيث أن الازدياد في استعمال النظم التلقائية والتكنولوجيا الجديدة وما تنطوي عليه من تعقيد، سواء في العمليات الجوية أو الأرضية، أمر قد يؤدي الى تفاقم خطورة مسائل العوامل البشرية ما لم تتخذ التدابير اللازمة في الوقت الملائم.

وحيث أن عددا من الدول يقوم فعلا بتنفيذ برامج تتعلق بالعوامل البشرية، وأن التجربة التي اكتسبتها هذه البلدان جديرة بالتطبيق لرفع مستوى السلامة في النقل الجوي.

وحيث أن من المسلم به ان احراز تقدم ملموس في رفع مستوى السلامة الجوية يقتضي مزيداً من التخفيض لتأثير العوامل البشرية على حوادث الطائرات.

فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

١- ينبغي للدول المتعاقدة أن تضع في اعتبارها الجوانب ذات الصلة بالعوامل البشرية عند تصميم المعدات واجراءات التشغيل وصرف الشهادات، وعند تدريب العاملين و/أو اجاتهم.

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 يتولي تجميع وتحليل الخبرة التي اكتسبتها الدول وأن يضع مواد الايكاو الملائمة بشأن شتى مسائل العوامل البشرية.

المرفق (خ)

تقديم خدمات الحركة الجوية

حيث أن الملحق الحادي عشر بالاتفاقية 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 بالاتفاقية قرر على الدول المتعاقدة أن تضمن انشاء برامج لادارة السلامة في خدمات الحركة الجوية.

وحيث أن الجهود التعاونية بين الدول المتعاقدة يمكن أن تؤدي الى مزيد من الكفاءة في ادارة الحركة الجوية.

فان الجمعية العمومية تقر ما يلي:

- ١- أن تضمن الدول لدى تنفيذ خدمات الحركة الجوية أن الخدمات الجاري تقديمها تفي بالمتطلبات القائمة الخاصة بالسلامة والانتظام والكفاءة في الطيران المدني الدولي.
- ٢- أن تقيم الدول الاعتبار للجهود التعاونية الرامية الى العمل بأساليب أكفأ لادارة المجالات الجوية ولا سيما المجال الجوي العلوي، أخذاً بعين الاعتبار الحاجة الى الشروع في العمل بطريقة اقتصادية بنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية.
- ٣- ينبغي أن تضمن الدول أن مقدمي خدمات الحركة الجوية المعنيين يطبقون برامج ادارة السلامة الجوية في جميع المجالات الجوية وجميع المطارات التي تقدم اليها خدمات الحركة الجوية.

الاجراء المتصل بالقرار

ينبغي للدول المتعاقدة أن تنظر حسب الاقتضاء في انشاء هيئة واحدة مشتركة لخدمات الحركة الجوية فيما بينها توكل اليها مسؤولية تقديم خدمات الحركة الجوية الى المجال الجوي المحدد لتلك الخدمات فوق أراضي أي دولتين أو أكثر أو فوق أعالي البحار.

**القرار ٣٥-١٥: بيان موحد بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة المتعلقة
بنظام عالمي لادارة الحركة الجوية وبنظم الاتصالات والملاحة
والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية**

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

فان الجمعية العمومية:

- ١- تقر أن المرفقات بهذا القرار تشكل البيان الموحد عن سياسات الايكاو وممارساتها المستمرة في مجال الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية، وأنها مستكملة حسبما كانت عند ختام الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية.
- ٢- تقر أن تواصل في كل دورة عادية اعتماد بيان موحد عن سياسات وأساليب الايكاو المستمرة في مجال الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية.
- ٣- تعلن أن هذا القرار يجبّ القرار A33-15.

المرفق (أ)

السياسات العامة

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

وحيث أنه ينبغي تسخير نظم الايكاو الخاصة بالاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية لخدمة مصالح الطيران المدني في العالم وتحقيق أهدافه.

وحيث أنه ينبغي أن تتمتع الدول المتعاقدة بحقوق متساوية في الانتفاع بالنظم العالمية الداخلة في نظم الايكاو الخاصة بالاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية.

وبإقامة الاعتبار للبيان الصادر عن "سياسات الايكاو بشأن تنفيذ وتشغيل نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية" الذي أعده مجلس الايكاو واعتمده في 1994/3/9.

فان الجمعية العمومية:

1- تقرر أنه ما من سبب يحرم أي دولة متعاقدة من حقها في الانتفاع بنظم الايكاو الخاصة بالاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية، أو يؤدي الى التمييز بين الدول المقدمة للخدمات والدول المنتفعة بها.

2- تقرر أنه ينبغي ألا تتأثر سيادة الدول وحدودها من جراء تنفيذ نظم الايكاو الخاصة بالاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية.

3- تحث على وضع وتطوير الأحكام والمواد الإرشادية المتصلة بجميع جوانب نظم الايكاو الخاصة بالاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية، وذلك من خلال عقد الاجتماعات والمؤتمرات الملائمة وانشاء فرق الخبراء وتنظيم الدورات التدريبية بمشاركة الدول المتعاقدة.

4- تحث على موافاة جميع الدول المتعاقدة بالأحكام المقترحة لجميع جوانب نظم الايكاو الخاصة بالاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية، في وقت مبكر، وذلك لاعطائها فرصة كافية للاستعداد بأكبر قدر ممكن.

المرفق (ب)

تنسيق تنفيذ نظم الايكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية

ان الجمعية العمومية:

أذ تأخذ في اعتبارها الطابع الدولي للطيران المدني وترابط الأعمال الاقليمية لخدمات الملاحة الجوية.

وإذ تأخذ في اعتبارها التوصيات رقم 4/5 ورقم 6/2 ورقم 7/1 ورقم 8/4 ورقم 8/5 الصادرة عن المؤتمر العاشر للملاحة الجوية والتوصيتين رقم 4/4 ورقم 4/5 الصادرتين عن الاجتماع الثالث للجنة الخاصة المعنية برصد وتنسيق الانتقال الى استخدام النظم المستقبلية للملاحة الجوية (المرحلة الثانية) ووضع الخطط الانتقالية، والتوصية رقم 4/4 الصادرة عن الاجتماع الرابع للجنة

المعنية بالنظم المستقبلية للملاحة الجوية (المرحلة الثانية)، والتوصيات رقم 1/1 ورقم 1/5 ورقم 1/13 ورقم 2/8 ورقم 4/1 ورقم 6/9 ورقم 7/3 ورقم 6/13 الصادرة عن المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية.

وإن تأخذ في اعتبارها أن مجلس الايكاو 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 الايكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية.

ووعيا منها بأن التأخير قد يحدث في بعض المناطق أثناء الانتقال الى تنفيذ هذه النظم.

وإن تلاحظ بارتياح التجارب والعروض الايضاحية والتقدم الجاري احرازه في جميع الأقاليم فيما يتعلق بتنفيذ النظم المتقدمة لادارة الحركة الجوية.

وإن توفق بأن مساهمة جميع الأقاليم تضمن تقييما أفضل للتجارب وتعزز تطوير نظم الايكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية لجعل هذه النظم قابلة للتشغيل البيئي ولتسهم في وضع نظام عالمي وبدون انقطاع لادارة الحركة الجوية يسمح بالتكيف من أجل الوفاء بالاحتياجات الاقليمية والمحلية بكفاءة.

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/ادارة الحركة الجوية لاستخدامها في الشبكة العالمية لادارة الحركة الجوية بصورة منسقة ومتوافقة عالميا، أمران يقتضيان حصول بعض الدول على مساعدات فنية ومالية، واذ لا يغيب عن بالها البيان الصادر عن الدور المركزي الذي ينبغي للايكاو أن تؤديه لتنسيق ترتيبات التعاون الفني الى جانب تسهيل تقديم المساعدات الى الدول فيما يتعلق بجوانب التنفيذ الفنية والمالية والادارية والقانونية والتعاونية.

١- **تدعو** الدول والمجموعات الاقليمية للتخطيط والتنفيذ وصناعة الطيران الى اتباع المفهوم التشغيلي العالمي الذي وضعته الايكاو لادارة الحركة الجوية بوصفه الاطار المشترك لتوجيه أعمال تخطيط وتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية وتركيز كل هذه الأعمال على المفهوم التشغيلي العالمي لادارة الحركة الجوية.

٢- **تحث** المجلس على أن يضمن قيام الايكاو بوضع الاستراتيجيات الانتقالية، وشروط ادارة الحركة الجوية، والقواعد القياسية والتوصيات اللازمة لدعم تنفيذ نظام عالمي لادارة الحركة الجوية.

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

٤- **تحث** المجلس على اتخاذ الخطوات اللازمة لضمان جعل النظام العالمي لادارة الحركة الجوية المقبل نظاما مبنيا على الأداء، فضلا عن وضع الأهداف والأغراض بالنسبة لأداء هذا النظام المقبل في الوقت الملائم.

٥- **تدعو** الدول القادرة،

وتدعو المنظمات الدولية المعنية والمنتهجين ومقدمي الخدمات الى 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 لادارة الحركة الجوية.

٦- **تطلب** الى المجلس، على سبيل الأولوية العالية وفي حدود الميزانية المعتمدة من الجمعية العمومية أن يكفل اتاحة الموارد الكافية لمكاتب الايكاو الاقليمية، وبوجه خاص المكاتب المعتمدة لدى الدول النامية، مراعيًا زيادة الدعم الذي سيطلب من هذه المكاتب تقديمه الى المجموعات الاقليمية لتخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية، لأنها هي الهيئات الرئيسية التي ستخطط اقليميا الانتقال الى استخدام نظم الايكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية.

٧- **تطلب** كذلك الى المجلس أن يواصل حث الدول والمنظمات الدولية والمؤسسات المالية على حشد الموارد لمساعدة الدول التي تحتاج الى التعاون الفني لتخطيط وتنفيذ نظم الايكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية.

القرار ٣٥-١٦: مراعاة تطور المواصفات المتعلقة بأجهزة تسجيل بيانات الطيران

ان الجمعية العمومية:

أذ تعتبر أن الهدف الأساسي للمنظمة يتمثل في ضمان السلامة الجوية المدني في العالم بأسره.

وأن تعتبر أن وضع القواعد القياسية يساهم في تحقيق هذا الهدف.

وأن تقر بأهمية مسجلات بيانات الطيران.

وأن تقر بضرورة اعداد مواصفات تلك النظم.

١- **تكلف** المجلس باستئناف عمله بشأن مسجلات الطيران بأسرع وقت ممكن بالاستعانة بالوسائل المناسبة وأن يعطي أولوية للمشاكل الناجمة عن البحث عن تلك النظم واستعادتها فضلا عن تقادمها وعدم كفاية عدد البارامترات المسجلة وضرورة وجود تسجيل بالصورة لمقصورة القيادة.

٢- **تطلب** الى المجلس أن يقدم تقريرًا عن الدورة القادمة للجمعية العمومية بشأن تنفيذ هذا القرار.

القرار ٣٥-١٧: حماية معلومات السلامة الجوية لنظم تحصيل

ومعالجة البيانات بغية تحسين سلامة الطيران

ان الجمعية العمومية،

لما كان الهدف الأساسي للمنظمة مازال متمثلا في تأمين السلامة الجوية المدني الدولي في العالم أجمع.

واعترافا منها بأهمية التبادل الحر لمعلومات السلامة بين أصحاب المصلحة في نظام الطيران.

واعترافا منها بأن حماية معلومات السلامة من الاستعمال غير الملائم أساسي لضمان استمرار توافر معلومات السلامة ذات الصلة، وبهدف التمكن من اعتماد تدابير وقائية سليمة في الوقت المناسب.

وأن يساورها القلق ازاء الاتجاه نحو استعمال معلومات السلامة في الاجراءات الجزائية واجراءات انفاذ القوانين، وقبول هذه المعلومات كأدلة في الاجراءات القضائية.

وإدراكا منها بأن استخدام معلومات السلامة لأغراض أخرى بخلاف أغراض السلامة قد يعوق توفير مثل هذه المعلومات، مما يؤثر تأثيرا ضارا على السلامة الجوية.

وأن تعتبر أن من الضروري تحقيق توازن بين الحاجة الى حماية معلومات السلامة والحاجة الى تحقيق العدالة على النحو الملائم.

واعترافا منها بأن التقدم التكنولوجي قد جعل من الممكن انشاء نظم جديدة لجمع بيانات السلامة ومعالجتها وتبادلها، مما نتج عنه ظهور مصادر متعددة لمعلومات السلامة، التي تعد ضرورية لتحسين السلامة الجوية.

وإن تلاحظ أن القوانين الدولية الحالية، بالإضافة الى القوانين واللوائح الوطنية في كثير من الدول، قد لا تعالج بشكل كاف طريقة حماية معلومات السلامة من الاستخدام غير المناسب.

١- **تكلف** المجلس باعداد الارشادات القانونية المناسبة التي تساعد الدول على سن القوانين واللوائح الوطنية لتوفير حماية ملائمة للمعلومات المستمدة من جميع نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة، مع السماح بتحقيق العدالة على النحو الملائم في الدولة.

٢- **تحث** كل الدول المتعاقدة على أن تفحص تشريعها الحالي وأن تعدل حسب الضرورة أو تسن القوانين واللوائح لتوفير الحماية الملائمة للمعلومات المستمدة من جميع نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة، وذلك بالاستناد، قدر الامكان، الى الارشادات القانونية التي تعدها الايكاو.

٣- **تكلف** المجلس بتقديم تقرير مرحلي الى الدورة المقبلة العادية للجمعية العمومية بشأن هذه المسألة.

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

مقدمة

لما كانت الاتفاقية تحدد المبادئ الأساسية التي يجب على الحكومات اتباعها لتأمين تطور خطوط النقل الجوي الدولي على نحو منظم ومتناسق، لذلك كان أحد أغراض الايكاو هو دعم المبادئ والترتيبات الرامية الى انشاء خطوط للنقل الجوي الدولي على أساس من تكافؤ الفرص وتشغيلها على أساس سليم واقتصادي، والاحترام المتبادل لحقوق الدول ومراعاة الصالح العام.

ولما كان النقل الجوي عاملاً رئيسياً في تشجيع وتعزيز التنمية الاقتصادية المتواصلة على المستوى الوطني بالإضافة الى المستوى الدولي.

ولما كان من الصعب بصورة متزايدة تدبير الموارد اللازمة لتطوير النقل الجوي، وخاصة على البلدان النامية.

ولما كانت المنظمة تعد ارشادات ودراسات واحصاءات بشأن تطوير النقل الجوي للدول المتعاقدة على نحو مستمر وينبغي أن تواصل الابقاء على حداثة وتركيز وأهمية هذه المواد وينبغي توزيعها على الدول المتعاقدة بأكثر الوسائل فعالية.

ولما كان مطلوباً من الدول المتعاقدة توفير بيانات احصائية دقيقة وواقعية وغير ذلك من المعلومات الأخرى لكي يتسنى للمنظمة اعداد هذه الارشادات والدراسات والاحصاءات.

ولما كانت الارشادات الصادرة عن المنظمة من شأنها أن تساعد الدول المتعاقدة في وضع السياسات والممارسات التي تسهل عولمة النقل الجوي الدولي وتحوله الى التشغيل التجاري وتحريره.

ولما كان من المهم للدول المتعاقدة أن تشارك في عمل المنظمة في مجال النقل الجوي.

فان الجمعية العمومية:

١- **تقرر** أن المرفقات بهذا القرار والمذكورة أدناه تشكل البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي، والمستكملة على النحو الذي توجد عليه تلك السياسات عند ختام الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية:

المرفق (أ) — التنظيم الاقتصادي

المرفق (ب) — الاحصاءات

المرفق (ج) — التنبؤ والتخطيط الاقتصادي

المرفق (د) — التسهيلات

المرفق (هـ) — فرض الضرائب

المرفق (و) — خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية

المرفق (ز) — اقتصاديات الناقلين الجويين

المرفق (ح) — البريد الجوي

٢- **تحث** الدول المتعاقدة على مراعاة هذه السياسات واستمرار المجلس في وضعها في الوثائق المذكورة في هذا البيان الموحد واستمرار الأمين العام في وضعها في أدلة وكتب دورية.

٣- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تبذل كل جهد للوفاء بالتزاماتها الناشئة عن الاتفاقية وقرارات الجمعية العمومية وأن تدعم كذلك نشاط المنظمة في مجال النقل الجوي، وأن تقدم على وجه الخصوص وبأقصى سرعة وعلى الوجه الأكمل الاحصاءات والمعلومات الأخرى التي تطلبها المنظمة لدراساتها في مجال النقل الجوي.

٤- **تطلب** الى المجلس اعطاء أهمية خاصة لمشكلة تمويل تنمية الموارد البشرية والفنية الضرورية لتحقيق أفضل اسهام ممكن للنقل الجوي في الرفاهية الاقتصادية والاجتماعية للبلدان النامية.

٥- **تطلب** الى المجلس أن يلتزم، اذا رأى ذلك مفيدا لعمله بشأن أي موضوع في مجال النقل الجوي، مشورة الخبراء من ممثلي الدول المتعاقدة بأنسب الوسائل، بما في ذلك انشاء فرق من الخبراء المؤهلين ترفع تقاريرها الى لجنة النقل الجوي، أو الى مجموعات الدراسة التابعة للأمانة العامة، وأن تعمل هذه الفرق بالمراسلة أو بالاجتماعات.

٦- **تطلب** الى المجلس عقد مؤتمرات أو اجتماعات عالمية، يجوز لجميع الدول المتعاقدة أن تشارك فيها، بوصفها الوسيلة الرئيسية لاجراز تقدم في حل القضايا ذات الأهمية العالمية في مجال النقل الجوي، عندما يبرر عقد هذه الاجتماعات عدد وأهمية القضايا التي يتعين حلها وحيث يوجد احتمال اتخاذ اجراءات بناءة بصددها.

٧- **تطلب** الى المجلس أن يوفر ما يلزم لتنظيم الحلقات الدراسية والندوات وغيرها من الاجتماعات المماثلة التي يتطلبها نشر سياسات الايكاو في مجال النقل الجوي وما يتصل بها من ارشادات على الدول المتعاقدة وفيما بينها.

٨- **تطلب** الى المجلس أن يبقى البيان الموحد لسياسات الايكاو في مجال النقل الجوي قيد الاستعراض وأن يخطر الجمعية العمومية بالحاجة الى ادخال تغييرات على البيان حسب الاقتضاء.

٩- **تعلمن** أن هذا القرار يحل محل القرار A33-19.

المرفق (أ)

التنظيم الاقتصادي

القسم الأول — الاتفاقات والترتيبات

لما كانت الجمعية العمومية ترى أنه لا توجد حاليا فرصة للتوصل الى اتفاق شامل ودولي متعدد الأطراف، بالرغم من أن مبدأ تعدد الأطراف في الحقوق التجارية الى أقصى حد ممكن ما زال يمثل واحدا من أهداف المنظمة.

ولما كانت الدول المتعاقدة تتوخى أهدافا وسياسات تنظيمية مختلفة ضمن اطار الاتفاقية، ولكنها تشترك في هدف أساسي واحد هو المشاركة في نظام النقل الجوي الدولي بشكل مستمر ويعتمد عليه.

ولما كان أحد أهداف اتفاقية شيكاغو هو تشغيل خطوط النقل الجوي الدولية تشغيلاً سليماً واقتصادياً، وفي هذا الخصوص يعزز اتفاقية عبور الخطوط الجوية الدولية تشغيل الخطوط الدولية المنتظمة ويسهل تحقيق هذا الهدف بالنسبة للدول المتعاقدة التي أصبحت أطرافاً فيه.

ولما كانت الجمعية العمومية قد أكدت مرارا على أن كل دولة متعاقدة ملتزمة بأن تطبق أحكام المادة الثالثة والثمانين من اتفاقية شيكاغو بأن تسجل لدى مجلس الايكاو في أقرب وقت ممكن كل الترتيبات المتعلقة بالطيران المدني الدولي وفقا لقواعد تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران لدى الايكاو.

ولما كانت حالات التأخير بلا داع في تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران وعدم الالتزام بذلك التسجيل، هو أمر يؤثر بشكل غير مرغوب فيه في دقة واكتمال المعلومات التنظيمية، وفي هدف تعزيز الشفافية.

ولما كان تحديد أجور وأسعار عادلة ومعقولة للنقل الجوي الدولي بهدف تنمية الخطوط الجوية بشكل مرض هو من الأمور ذات الأهمية الكبرى لاقتصاد الكثير من الدول.

وبما أنه ينبغي أن تتجنب القواعد والشروط المتعلقة بأجور وأسعار النقل الجوي الدولي التعقيد غير الضروري، وأن تكون موحدة كلما أمكن وأن تحمي مصالح المنتفع بشكل معقول.

ولما كانت الحكومات تتحمل مسؤولية في موضوعات الأجور والأسعار طبقا لتشريعاتها الوطنية والتزاماتها بموجب الاتفاقات الثنائية واتفاقات الخطوط الجوية الأخرى.

فان الجمعية العمومية:

١- **تؤكد** من جديد على الدور القيادي للايكاو في اعداد ارشادات السياسة بشأن تنظيم النقل الجوي الدولي وفي تسهيل التحرير المحمي بالضمانات.

٢- **تحث** الدول المتعاقدة التي لم تتضمن بعد الى اتفاقية عبور الخطوط الجوية الدولية أن تنظر على نحو عاجل في الانضمام اليها.

٣- **تحث** كل الدول المتعاقدة على تسجيل اتفاقات وترتيبات التعاون المتعلقة بالطيران المدني الدولي لدى الايكاو، وذلك وفقا لأحكام المادة (٨٣) من الاتفاقية ووفقا لقواعد تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران لدى الايكاو.

٤- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تحيط المجلس علما على نحو كامل بالمشاكل المهمة الناشئة عن تطبيق الاتفاقات الثنائية وأي تطورات حاصلة أو متوقعة بهدف تحقيق مبدأ تعدد الأطراف في تبادل الحقوق التجارية.

٥- **تطلب** الى المجلس أن يواصل التعاون مع الهيئات الإقليمية ودون الإقليمية في قيامها ببحث وتطوير تدابير التعاون، بما في ذلك الترتيبات المحررة، واستعراض نتائج هذه التدابير، لكي يقرر ان كان من الممكن التوصية في الوقت الملائم بتطبيق تدابير مماثلة أو أخرى من جانب الدول المتعاقدة على أساس أوسع نطاقا.

٦- **تطلب** الى المجلس أن يواصل اجراء الدراسة المقارنة والتحليلية لسياسات الدول المتعاقدة وشركات الطيران ولأساليب عملها بخصوص الحقوق التجارية وأحكام اتفاقات الخطوط الجوية وأن يقوم باخطار جميع الدول المتعاقدة بأي تطورات جديدة في التعاون الدولي بالنسبة للحقوق التجارية، بما في ذلك الأكثر تحرا.

٧- **تطلب** الى المجلس أن يبحث في جهاز لتحديد التعريفات الدولية والقواعد والشروط المتعلقة بتلك التعريفات الدولية.

٨- **تطلب** الى المجلس أن يستعرض بصفة دورية قواعد التسجيل بغرض تبسيط عملية تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران.

٩- **تطلب** الى الأمين العام أن يذكر الدول المتعاقدة بأهمية تسجيل مثل هذه الاتفاقات والترتيبات دون تأخير، وأن يقدم الى الدول المتعاقدة ما قد تطلبه من المساعدة في تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران الخاصة بها لدى المجلس.

١٠- وترجو من رئيس المجلس والأمين العام أن يشجعا على الانضمام العالمي الى اتفاقية عبور الخطوط الجوية الدولية وتنفيذها، وأن يطلبوا من الدول المتعاقدة أن تبلغ الأمانة العامة بنواياها بالنسبة الى الانضمام الى هذه الاتفاقية.

القسم الثاني — التعاون في مجال الترتيبات التنظيمية

لما كانت بعض القيود الاقتصادية والمالية والتشغيلية المطبقة من جانب واحد على المستوى الوطني تؤثر على استقرار النقل الجوي الدولي، وتتحو الى خلق ممارسات تجارية تمييزية غير عادلة في هذا المجال وقد لا تكون متمشية مع المبادئ الأساسية للاتفاقية ومع تطور النقل الجوي الدولي على نحو منظم ويسوده الانسجام.

ولما كان تقديم خطوط نقل جوي بصورة منتظمة ويعتمد عليها يتسم بأهمية أساسية في تطوير اقتصاد الكثير من الدول النامية، بما فيها الدول التي تعتمد على السياحة.

وبما أن التشدد في تطبيق معيار الملكية الجوهرية والسيطرة الفعلية بخصوص التفويض لشركة طيران بممارسة حقوق الطريق وغيرها من حقوق النقل الجوي يمكن أن يحرم الكثير من الدول النامية من فرصة عادلة ومتساوية لتشغيل خطوط جوية دولية والحصول على الفوائد المثلثة التي تنجم عن ذلك.

ونظرا لأن تعيين الناقلين الجويين وترخيص الدخول الى السوق يجب أن يتم تحريرهما وفقا للوتيرة التي تختارها كل دولة ووفقا لتقديرها، وذلك على نحو اطرادي ويتسم بالمرونة، مع ممارسة الرقابة التنظيمية الفعالة لا سيما فيما يتعلق بالسلامة والأمن.

ونظرا الى أن توسيع نطاق المعايير أو تطبيقها بمرونة فيما يخص التعيين والتفويض لشركات الطيران يمكن أن يساعد في خلق بيئة تشغيل قد ينمو فيها النقل الجوي الدولي ويزدهر بصورة مستقرة وتتسم بالكفاءة والاقتصاد، وأنه يمكن لذلك الاسهام فيما تستهدفه الدول من مشاركة في عملية التحرير.

ولما كان تحقيق أهداف التنمية بين تلك الدول يلقي التشجيع المتزايد من خلال الترتيبات التعاونية في شكل تجمعات اقتصادية اقليمية وفي شكل التعاون الوظيفي تعبيرا عن التقارب والتماثل في المصالح القائمة بصورة خاصة بين الدول النامية التي تنتمي الى حركات التكامل الاقتصادي الاقليمي.

وبما أن ممارسة حقوق الطريق وغيرها من حقوق النقل الجوي التي تتمتع بها دولة نامية تشارك نفس هذه المصالح، ممارستها من جانب شركة طيران مملوكة بصورة جوهرية وتخضع للسيطرة الفعلية لدولة نامية أو دول نامية أخرى أو رعاياها ممن لهم نفس المصالح المتماثلة، من شأنه أن يعزز مصالح الدول النامية المذكورة أنفا.

فان الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تتجنب اتخاذ تدابير من جانب واحد يكون من شأنها أن تؤثر في تطور النقل الجوي الدولي على نحو منظم يسوده الانسجام، 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 لأية دولة أو دول، ولاسيما الدول النامية داخل نفس التجمع، وفقا للأحكام والشروط التي يقبلها الأطراف، بما في ذلك اتفاقات النقل الجوي التي أبرمتها أو تبرمها الأطراف المعنية.

٣- **تحث** الدول المتعاقدة على الاعتراف بمفهوم المصالح المشتركة داخل التجمعات الاقتصادية الاقليمية أو دون الاقليمية كأساس سليم لقيام دولة أو دول نامية بتعيين شركة طيران تابعة لدولة نامية أو دول نامية أخرى داخل نفس التجمع الاقتصادي

الإقليمي، حيث تكون الملكية الجوهرية والسيطرة الفعلية على تلك الشركة في أيدي تلك الدولة النامية أو الدول النامية الأخرى أو رعاياها.

٤- **تحث** الدول المتعاقدة على التفكير في استخدام معايير بديلة لتعيين وتفويض مؤسسات الخطوط الجوية، بما في ذلك المعايير التي أعدتها الإيكاو وأيضاً على اعتماد نهج مرن وإيجابي تلبية لمتطلبات الدول الأخرى في جهودها لتحرير الملكية والسيطرة فيما يخص الناقلين الجويين دونما إخلال بالسلامة والأمن.

٥- **تدعو** الدول المتعاقدة التي لديها خبرة في مختلف أشكال التشغيل المشترك للخطوط الجوية الدولية أن تقدم إلى المجلس، بصفة مستمرة، معلومات كاملة بخصوص خبرتها، حتى يصبح لدى المنظمة في هذا المجال بالذات جميع المعلومات التي قد تستفيد منها الدول المتعاقدة.

٦- **تطلب إلى** المجلس أن يقدم، عندما يطلب منه، كل مساعدة مجدية إلى الدول المتعاقدة التي ترغب في الدخول في مثل هذه التجمعات الاقتصادية الإقليمية أو دون الإقليمية بالنسبة لتشغيل خطوط جوية دولية.

٧- **تطلب إلى** المجلس أن يقدم المساعدة، عندما يطلب منه، إلى الدول المتعاقدة التي تبادر بأعداد هذه الترتيبات التعاونية للملكية المشتركة والتشغيل المشترك للخطوط الجوية الدولية مباشرة فيما بينها أو التي تقوم شركات الطيران التابعة لها بوضع تلك الترتيبات، وأن يقوم المجلس على الفور بتعميم المعلومات المتعلقة بتلك الترتيبات التعاونية على الدول.

القسم الثالث — نظم الحجز الآلي

لما كانت هناك حاجة لتعريف المبادئ القابلة للتطبيق في جميع أنحاء العالم بخصوص نظم الحجز الآلي تكون قائمة على الشفافية وسهولة الوصول إليها وعدم التمييز لتحسين المنافسة بين شركات الطيران وفيما بين هذه النظم، لتمكين المنتفعين بالنقل الجوي الدولي من الحصول على أوسع اختيار بين بدائل للوفاء باحتياجاتهم، ولتجنب إساءة استخدام هذه النظم التي يمكن أن تؤدي إلى ممارسات ضارة في توزيع منتجات الناقلين الجويين.

فان الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول المتعاقدة على ما يلي:

(أ) اتباع قواعد السلوك المنقحة الصادرة عن الإيكاو لقواعد تنظيم وتشغيل نظم الحجز الآلي والتي اعتمدها المجلس في ١٩٩٦/٦/٢٥.

(ب) استخدام البندين النموذجيين اللذين اعتمدهما المجلس بنفس التاريخ، كلما كان ذلك ملائماً، لتعزيز القواعد واستكمالها.

(ج) التعاون على المستويات الثنائية والإقليمية والمشاركة بين الأقاليم بغية التقليل من الصعوبات المرتبطة بالبداية في استخدام نظم الحجز الآلي وبتشغيلها في شتى أنحاء العالم.

٢- **تطلب** من المجلس أن ينقح قواعد السلوك الصادرة عن الإيكاو لقواعد نظم الحجز الآلي عند الاقتضاء.

القسم الرابع — تجارة الخدمات

لما كانت الإيكاو قد قامت بخصوص مسألة إدراج جوانب النقل الجوي الدولي في إطار الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات (GATS)، بالنهوض في نشاط بتحقيق تفهم جميع الأطراف المعنية لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي، ولولاية الإيكاو المحددة ولدورها في مجال النقل الجوي الدولي.

فان الجمعية العمومية:

- ١- **تؤكد من جديد** على الحاجة الى استمرار المنظمة في بحث الترتيبات التنظيمية المستقبلية واعداد التوصيات والمقترحات للتصدي للتحديات التي تواجه النقل الجوي الدولي، مستجيبة للتغيرات الداخلية والخارجية التي تؤثر فيه.
- ٢- **تقر** بأن تلك الترتيبات ينبغي أن تبنى على الهدف العام المتمثل في الانتقال التدريجي والمطرد والمنظم والمضمون الى فتح الأسواق، وتحقيق مصالح جميع الدول المتعاقدة بتأمين مشاركتها الفعالة والمستمرة في النقل الجوي الدولي.
- ٣- **تؤكد من جديد** على الدور القيادي للايكاف في وضع الارشادات السياسية بشأن 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 ادارتها الوطنية وأن تكفل بصفة خاصة اشتراك سلطات الطيران وصناعة الطيران اشتراكا مباشرا في المفاوضات.

ب) أن تكفل ادراك ممثليها ادراكا تاما لأحكام اتفاقية شيكاغو، ولا سيما خصائص النقل الجوي الدولي، وبنية التنظيمية واتفاقاته وترتيباته.

ج) أن تأخذ في الحسبان حقوقها والتزاماتها تجاه الدول الأعضاء في الايكاف من غير الأعضاء في منظمة التجارة العالمية.

د) أن تبحث بعناية في الآثار المترتبة على أي ادماج مقترح لأي خدمات أو أنشطة اضافية متعلقة بالنقل الجوي في الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات آخذة بعين الاعتبار، بصفة خاصة، الارتباط الوثيق بين الجوانب الاقتصادية والبيئية وجوانب السلامة والجوانب الأمنية للنقل الجوي الدولي.

هـ) أن تشجع على تحقيق الفهم التام لدور وولاية الايكاف في وضع ارشادات السياسة بشأن التنظيم الاقتصادي، بما في ذلك تحرير النقل الجوي الدولي والنظر في استخدام هذه الارشادات.

و) أن تودع لدى الايكاف بمقتضى المادة (٨٣) من الاتفاقية نسخا من أي اعفاءات وأي التزامات محددة تتعلق بالنقل الجوي الدولي تتم بموجب الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات.

٥- **تطلب من** منظمة التجارة العالمية والدول الأعضاء والمراقبين فيها أن تولي الاهتمام الواجب لما يلي:

أ) الهياكل والترتيبات التنظيمية الخاصة للنقل الجوي الدولي والتحرير الاطرادي الذي يجري على المستوى الثنائي ودون الاقليمي والاقليمي.

ب) مسؤولية الايكاف الدستورية عن النقل الجوي الدولي، وخاصة مسؤوليتها عن سلامته وأمنه.

ج) سياسة الايكاف وموادها الارشادية القائمة بخصوص التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي وعملها الدائب في هذا الميدان.

٦- **تطلب الى** المجلس:

أ) أن يستمر في الاضطلاع بدور قيادي عالمي في تسهيل وتنسيق عملية التحرير الاقتصادي مع ضمان السلامة والأمن وحماية البيئة في النقل الجوي الدولي.

ب) أن يتابع بنشاط التطورات المستجدة في تجارة الخدمات والتي قد تؤثر في النقل الجوي الدولي، وابلغ الدول المتعاقدة بها.

ج) تشجيع استمرار الاتصال والتعاون والتنسيق بصورة فعالة بين الايكاو ومنظمة التجارة العالمية وغيرها من المنظمات الحكومية الدولية والمنظمات غير الحكومية التي تتناول مجال تجارة الخدمات.

القسم الخامس — وضع الارشادات السياسية

لما كانت الحكومات تتحمل المسؤوليات في مجال التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي والالتزامات الدولية في هذا الصدد. وبما أن المنظمة عالجت العديد من القضايا التنظيمية المعنية وقامت بتجميع التوصيات والمواد الارشادية الأخرى الناجمة عن ذلك.

فان الجمعية العمومية:

- ١- تحث الدول المتعاقدة على أن تراعي، في الاضطلاع بمهامها التنظيمية، المشورة التي تتضمنها الوثيقة Doc 9587 السياسات والمواد الارشادية عن تنظيم النقل الجوي الدولي.
- ٢- تطلب الى المجلس التأكد من تحديث الارشادات التي تتضمنها الوثيقة Doc 9587 وتأمين استجابتها لمتطلبات الدول المتعاقدة.

المرفق (ب)

الاحصاءات

- لما كانت كل دولة متعاقدة قد تعهدت بأن تقدم مؤسسات النقل الجوي التابعة لها الاحصاءات التي يطلبها المجلس وفقا للمادة ٦٧ من اتفاقية شيكاغو.
- ولما كان المجلس قد أعد أيضا شروطا للاحصاءات عن عمليات مؤسسات النقل الجوي الوطنية والمطارات الدولية وتجهيزات الطرق الدولية، طبقا للمادتين (٥٤) و (٥٥) من اتفاقية شيكاغو.
- ولما كانت الايكاو قد أنشأت قاعدة بيانات احصائية متكاملة لتزويد الدول المتعاقدة وغيرها من المنفعين بنظام مباشر يتسم بالكفاءة لاثبات صحة البيانات الاحصائية و تخزينها واسترجاعها.
- ولما كان عدد من الدول المتعاقدة لم تقدم بعد الاحصاءات التي طلبها المجلس، أو لم تقدمها على نحو كامل.
- ولما كان من شأن التعاون بين المنظمات الدولية النشيطة في مجال جمع احصاءات الطيران وتوزيعها أن يخفف من عبء تقديم الاحصاءات.

فان الجمعية العمومية:

- ١- تحث الدول المتعاقدة على أن تبذل قصارى جهدها لتقديم الاحصاءات المطلوبة في حينها وبشكل الكتروني كلما أمكنها ذلك.
- ٢- تطلب الى المجلس أن يدعو خبراء في الاحصاء والمحاسبة حسب الضرورة لبحث المشاكل الاحصائية لدى الدول المتعاقدة والايكاو بغية تلبية احتياجات المنظمة على نحو أكثر فاعلية، ولتحسين اتساق الاحصاءات ومدى اكتمال وسرعة التقارير التي تقدمها الدول المتعاقدة، وشكل ومحتوى التحليلات والمطبوعات، وسرعة توزيعها من جانب المنظمة.

٣- **تطلب** الى المجلس ما يلي:

(أ) أن يواصل استكشاف سبل التعاون على نحو أوثق مع المنظمات الدولية الأخرى النشيطة في مجال جمع احصاءات الطيران وتوزيعها.

(ب) أن يضع ترتيبات، على أساس ملائم، لتقديم المساعدة الى الدول المتعاقدة بناء على طلبها بواسطة موظفي الأمانة العامة لتحسين احصاءات الطيران المدني لدى الدول وتحسين عملية ابلاغ المنظمة بها.

المرفق (ج)

التنبؤ والتخطيط الاقتصادي

لما كانت الدول المتعاقدة تحتاج الى تنبؤات عالمية واقليمية عن تطورات الطيران المدني الدولي في المستقبل، لمختلف الأغراض.

ولما كان من الواجب على المجلس، في اضطلاعهِ بواجباته المستمرة في المجال الاقتصادي، أن يتوقع التطورات المستقبلية التي يحتمل أن تتطلب اتخاذ تدابير من جانب المنظمة، وأن يبادر باتخاذ تلك التدابير في الوقت المناسب.

ولما كانت المنظمة تتطلب توافر تنبؤات محددة ودعم اقتصادي لأغراض تخطيط المطارات ونظم الملاحة الجوية والتخطيط البيئي.

فان الجمعية العمومية:

١- **تطلب** الى المجلس أن يقوم، حسب اللزوم، باعداد وحفظ تنبؤات على المدى الطويل والمتوسط للاتجاهات والتطورات المستقبلية في الطيران المدني، سواء كانت هذه التنبؤات ذات طابع عام أو محدد يشمل، ان أمكن، البيانات الاقليمية والعالمية، وأن يتيح هذه التنبؤات للدول المتعاقدة.

٢- **تطلب** الى المجلس أن يعمل على وضع المنهجيات والاجراءات لاعداد التنبؤات وتحليل التكاليف والمنافع أو زيادة العائد على التكاليف، واعداد دراسات الأعمال، بحيث تفي باحتياجات المجموعات الاقليمية المعنية بتخطيط الملاحة الجوية والنظم الأخرى أو هيئات تخطيط البيئة التابعة للمنظمة، حسب الضرورة.

٣- **تطلب** الى المجلس أن يضع ترتيبات لجمع ووضع المعلومات عن أساليب التنبؤ الجارية للأغراض المحددة في الفقرتين ١ و ٢ أعلاه وأيضاً لتوزيعها على الدول المتعاقدة من آن لآخر لتكون بمثابة ارشادات لها في عمليات التنبؤ والتخطيط الاقتصادي التي تقوم بها.

المرفق (د)

التسهيلات

القسم الأول — اعداد أحكام التسهيلات

لما كان الملحق التاسع " التسهيلات " قد وضع كوسيلة لصياغة التزامات الدول المتعاقدة بموجب المواد (٢٢) و(٢٣) و(٢٤) من الاتفاقية وتوحيد الاجراءات اللازمة للوفاء بالشروط القانونية المشار اليها في المواد (١٠) و(١٣) و(١٤) و(٢٩) و(٣٥).

ولما كان من الجوهرى أن تواصل الدول المتعاقدة متابعة تحقيق أكبر قدر من الكفاءة في النقل الجوي، وأن تقوم في نفس الوقت بحماية عمليات الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع.

ولما كانت مواصفات وثائق السفر المقروءة آليا التي أعدتها المنظمة قد ثبتت فعاليتها في استحداث نظم للاسراع بمرور الركاب وأفراد الطواقم الدوليين من خلال مراقبة اجراءات التخليص في المطارات في الوقت الذي تعزز فيه برامج الأمن والهجرة. **ولما كان** اعداد مجموعة من اللافتات القياسية لتسهيل استخدام محطات المطار بكفاءة من جانب المسافرين والمستفيدين الآخرين، قد دل على الفعالية والفائدة.

فان الجمعية العمومية:

١- **تطلب الى** المجلس أن يكفل تحديث الملحق التاسع بعنوان "التسهيلات" بحيث يفي بالمتطلبات المعاصرة للدول المتعاقدة فيما يتعلق بإدارة ضوابط الحدود.

٢- **تطلب الى** المجلس أن يكفل التوافق بين أحكام الملحق التاسع "التسهيلات" والملحق السابع عشر "الأمن" وان كليهما يكمل الآخر.

٣- **تطلب الى** المجلس أن يكفل مواصلة تحديث المواصفات والارشادات في الوثيقة 9303 Doc، بعنوان وثائق السفر المقروءة آليا، في ضوء التقدم التكنولوجي وأن يستمر في استكشاف الحلول التكنولوجية الرامية الى تحسين اجراءات التخليص.

٤- **تطلب الى** المجلس أن يكفل التحديث المستمر للوثيقة 9636 Doc، بعنوان "الاشارات الدولية لتقديم الارشادات للأشخاص في محطات المطار والمحطات البحرية"، باضافة البيانات الجديدة اليها وتأمين وفائها بمتطلبات الدول المتعاقدة.

القسم الثاني — تنفيذ أحكام الملحق التاسع

لما كان تنفيذ القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها الواردة في الملحق التاسع يهدف الى تحسين الاجراءات في نقاط مراقبة الحدود لتسهيل مرور الطائرات، والركاب وأمتعتهم، والبضائع، والبريد مما يعد ضروريا بالنسبة لكفاءة النقل الجوي.

فان الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول المتعاقدة أن تولي اهتماما خاصا للالتزامات الناشئة عن المواد (٢٢) و(٢٣) و(٢٤) من الاتفاقية، وأن تزيد من جهودها لتنفيذ قواعد وتوصيات الملحق التاسع.

٢- **تحث** الدول المتعاقدة أن تبحث بعناية، على الأقل مرة كل سنة، في الاختلافات التي توجد في داخل أراضيها بين نظمها وأساليبها الوطنية وأحكام الطبعة الحالية للملحق التاسع وأن تبذل جهودا خاصة لتعديل سياساتها لازالة تلك الاختلافات.

٣- **تحث** كل دولة متعاقدة على ابلاغ الايكاو بوضع تنفيذ أحكام الملحق التاسع في أراضيها وفقا لأحكام المادة (٣٨) من الاتفاقية.

٤- **تطلب الى** المجلس أن يستعرض، كلما دعت الضرورة أو على الأقل مرة كل ثلاث سنوات، حالة تنفيذ أحكام الملحق التاسع، وأن يشير الى تلك الجوانب التي تتطلب جهودا مركزة للتنفيذ من جانب الدول المتعاقدة.

القسم الثالث — التعاون الدولي على حماية أمن وسلامة جوازات السفر

بما أن جواز السفر هو الوثيقة الرسمية الأساسية التي تدل على هوية الشخص وجنسيته وتوفر ضمانا لدولة العبور أو المقصد بأن حامله يمكنه أن يعود الى الدولة التي أصدرت جواز السفر.

وبما أن الثقة الدولية في أمن وسلامة جواز السفر لها أهمية فائقة في تشغيل نظام السفر الدولي.

وبما أن الجمعية العامة للأمم المتحدة طلبت الى الايكاو أن تنظر في سبل ووسائل تعزيز التعاون الدولي لمكافحة تهريب الأجانب، بينما شددت على أن مثل هذه الجهود ينبغي ألا تقوض الحماية التي يوفرها القانون الدولي للاجئين.

وبما أن الجمعية العامة للأمم المتحدة والمجلس الاقتصادي والاجتماعي طلبا الى الدول الأعضاء وضع أو تحسين الاجراءات لتيسير اكتشاف وثائق السفر المزورة، وأن تتعاون على الصعيدين الثنائي والمتعدد الأطراف لمنع استخدام وثائق مزورة، وأن تتخذ تدابير تكفل توقيع عقوبات لانتاج وتوزيع وثائق السفر المزورة واساءة استعمال الطيران التجاري الدولي.

ولما كان من المطلوب التعاون بين الدول على مستوى عال لتعزيز مقاومة الغش في جوازات السفر، بما في ذلك تزوير وتزييف جوازات السفر، واستخدام جوازات السفر المزورة أو المزيفة، واستخدام جوازات السفر الصالحة من جانب منتحلي هويات الغير، واساءة استعمال جوازات السفر الصحيحة من جانب حاملها بشكل مشروع تمهيدا لارتكاب جريمة، واستخدام جوازات السفر المنتهية مدة صلاحيتها أو الملغاة، واستخدام جوازات السفر التي تم الحصول عليها بشكل غير مشروع.

فان الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول المتعاقدة على بذل جهود جديّة ومخلصة للحفاظ على أمن وسلامة جوازات السفر الصادرة عنها، ولحماية هذه الجوازات من الغش، والى أن تساعد بعضها بعضا في هذه المسائل.

٢- **تطلب** الى المجلس مواصلة الأعمال المضطلع بها لتعزيز فعالية عمليات مراقبة الغش في جوازات السفر، بما في ذلك اعداد ما يلزم من القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها والمواد الارشادية، لمساعدة الدول المتعاقدة في الحفاظ على سلامة وأمن جوازات السفر ووثائق السفر الأخرى الصادرة عنها.

القسم الرابع — الاجراءات الوطنية والدولية والتعاون حول شؤون التسهيلات

لما كانت هناك حاجة لاجراءات مستمرة من جانب الدول المتعاقدة لتحسين فعالية وكفاءة اجراءات مراقبة التخليص.

ولما كان انشاء لجان وطنية للتسهيلات وتشغيلها بفعالية يمثل وسيلة ناجحة لادخال التحسينات اللازمة.

ولما كان التعاون حول شؤون التسهيلات بين الدول المتعاقدة ومع مختلف الأطراف الوطنية والدولية التي تهمها شؤون التسهيلات قد عاد بالنفع على جميع الجهات المعنية.

فان الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تنشئ وتستخدم لجانا وطنية للتسهيلات وتعتمد سياسات للتعاون على أساس اقليمي بين الدول المتجاورة.

٢- **تحث** الدول المتعاقدة على المشاركة في برامج التسهيلات الاقليمية ودون الاقليمية لمنظمات الطيران الحكومية الدولية الأخرى.

٣- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تتخذ كل التدابير الضرورية، من خلال لجان التسهيلات الوطنية أو بالوسائل الملائمة الأخرى، للقيام بما يلي:

(أ) استرعاء اهتمام كل الادارات الحكومية المختصة بانتظام للحاجة الى:

(١) جعل الأنظمة وأساليب العمل الوطنية متمشية مع أحكام الملحق التاسع ومقاصده.

(٢) اعداد الحلول المناسبة للمشاكل اليومية في مجالات التسهيلات.

(ب) اتخاذ المبادرة في أي اجراء لازم من اجراءات المتابعة.

- ٤- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تشجع على دراسة مشاكل التسهيلات بواسطة لجان التسهيلات الوطنية أو لجان التسهيلات الأخرى، وأن تتسق نتائج هذه الدراسات مع النتائج التي توصلت إليها الدول المتعاقدة الأخرى التي تقيم معها صلات جوية.
- ٥- **تحث** الدول المتجاورة والمتاخمة على أن تتشاور فيما بينها بشأن المشاكل المشتركة التي قد تجابهها في مجال التسهيلات، كلما ظهر أن تلك المشاورات قد تؤدي إلى حل موحد لتلك المشاكل.
- ٦- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تشجع مشغلي الطائرات التابعين لها على أن يواصلوا التعاون على نحو مكثف مع حكوماتهم بشأن:
- (أ) تحديد مشاكل التسهيلات وحلها.
- (ب) وضع ترتيبات تعاونية لمنع تهريب المخدرات والهجرة غير القانونية وغيرها من المخاطر التي تهدد المصالح الوطنية.
- ٧- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تدعو المشغلين الجويين واتحاداتهم إلى المشاركة إلى أقصى حد ممكن في السنظم الالكترونية لتبادل البيانات لتحقيق مستويات الكفاءة القصوى في خدمة الركاب والبضائع في المطارات الدولية.
- ٨- **تحث** الدول والمشغلين الجويين، بالتعاون مع المنظمات الدولية المهتمة، على بذل كل الجهود الممكنة للاسراع في خدمة وتخليص البضائع المنقولة جوا.

المرفق (هـ)

فرض الضرائب

لما كان النقل الجوي الدولي يلعب دورا رئيسيا في توسيع نطاق التجارة والسفر الدوليين، وفرض الضرائب على الطائرات والوقود والامدادات الفنية الاستهلاكية التي يستعملها النقل الجوي الدولي، والضرائب على إيرادات مؤسسات النقل الجوي الدولي وعلى الطائرات وغيرها من الممتلكات المنقولة المرتبطة بتشغيل الطائرات في النقل الجوي الدولي، والضرائب على مبيعاته أو استخدامه، ويمكن أن يكون له تأثير اقتصادي وتنافسي ضار على عمليات النقل الجوي الدولي.

لما كانت سياسات الايكاو تميز من ناحية المفهوم بين الرسم والضريبة باعتبار أن "الرسم" هو جباية تهدف على وجه التحديد وتستخدم لاسترداد نفقات تقديم التسهيلات والخدمات للطيران المدني، بينما "الضريبة" هي جباية تهدف لتحويل إيرادات للسلطات العامة الوطنية أو المحلية، وهي لا تستخدم عموما لأغراض الطيران المدني سواء بشكل كلي أو على أساس استرداد التكاليف.

ولما كان من دواعي القلق البالغ قيام بعض الدول المتعاقدة بفرض ضرائب على نحو متزايد على بعض جوانب النقل الجوي الدولي، وفرض الرسوم على الحركة الجوية، التي يمكن تصنيف العديد منها كضرائب على مبيعات النقل الجوي الدولي أو استخدامه.

ولما كانت مسألة الجبايات المتعلقة بانبعثات محركات الطائرات تعالج في قرار الجمعية العمومية A35-5 "بيان موحد بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة".

ولما كانت القرارات والتوصيات الواردة في الوثيقة Doc 8632 بعنوان: سياسات الايكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي، تكمل المادة (٢٤) من الاتفاقية وتستهدف الاقرار بالطابع الفريد للطيران المدني الدولي وبالحاجة إلى اعفاء بعض جوانب عمليات النقل الجوي الدولي من الضرائب.

فان الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تطبق القرارات الصادرة عن المجلس حسبما ترد في الوثيقة Doc 8632 بعنوان سياسات الايكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي.

٢- **تطلب الى المجلس** أن يكفل تحديث الارشادات والمشورة الواردة في الوثيقة Doc 8632 وتأمين استجابتها لمتطلبات الدول المتعاقدة.

المرفق (و)

خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية

القسم الأول — سياسة فرض الرسوم

لما كانت سياسات الايكاو تميز من ناحية المفهوم بين الرسم والضريبة باعتبار أن "الرسم هو جباية تهدف على وجه التحديد وتستخدم لتغطية نفقات تقديم التسهيلات والخدمات للطيران المدني بينما الضريبة هي جباية تهدف لتحويل إيرادات للحكومة الوطنية أو السلطات، المحلية، إيرادات لا تتفق عموماً على الطيران المدني بأكملها على أساس التكاليف ولا تحسب تحديداً".

ولما كانت مسألة الجبايات المتعلقة بانبعثات محركات الطائرات تعالج بصورة منفصلة في قرار الجمعية العمومية 5-35 A35 "بيان موحد بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة".

ولما كانت المادة (١٥) من الاتفاقية تحدد أساس استخدام رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية والاعلان عنها.

ولما كانت الجمعية العمومية قد كلفت المجلس بصياغة توصيات لارشاد الدول المتعاقدة فيما يتعلق بالمبادئ التي يمكن لمقدمي خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية للطيران المدني الدولي على أساسها فرض الرسوم لاسترداد تكاليف تقديمها وتحصيل إيرادات أخرى عن تلك الخدمات، وفيما يتعلق بالأساليب التي يمكن استخدامها في تحصيل تلك الإيرادات.

ولما كان المجلس، قد اعتمد ونقح ونشر في الوثيقة Doc 9082 بعنوان سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات خدمات الملاحة الجوية.

فان الجمعية العمومية:

- ١- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تكفل الاحترام التام للمادة (١٥) من الاتفاقية.
- ٢- **تحث** الدول المتعاقدة، عند اسناد استرداد تكاليف المطارات وخدمات الملاحة الجوية التي تقدمها أو تشارك في تقديمها للطيران المدني الدولي، على اتباع المبادئ الواردة في المادة (١٥) من الاتفاقية والواردة فضلاً عن ذلك في الوثيقة Doc 9082 بعنوان سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية بغض النظر عن الهيئة التنظيمية التي تشغل من خلالها المطارات وخدمات الملاحة الجوية.
- ٣- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تكفل استخدام رسوم خدمات المطارات والملاحة الجوية فحسب لتغطية التكاليف المرتبطة بتقديم التجهيزات والخدمات للطيران المدني.
- ٤- **تحث** الدول المتعاقدة على بذل قصارى جهدها وفقاً للمادة (١٥) من الاتفاقية لنشر أية رسوم تفرضها أو تسمح بفرضها دولة متعاقدة نظير استعمال التجهيزات الملاحية والمطارات من قبل طائرات أية دولة متعاقدة أخرى وإبلاغها للمنظمة.
- ٥- **تطلب** الى المجلس أن يكفل أن تكون الارشادات والمشورة الواردة في الوثيقة Doc 9082 حديثة وتستجيب لمتطلبات الدول المتعاقدة.

القسم الثاني — الاقتصاد والإدارة

لما كانت التكاليف العالمية لتقديم خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية تتزايد مع تزايد أحجام الحركة التي تقدم لها هذه الخدمات.

ولما كانت الدول المتعاقدة تضع التركيز المتزايد على تحسين الكفاءة المالية في تقديم خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية.

ولما كان من الضروري اقامة التوازن بين المصالح المالية لمقدمي خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية من جهة والناقلين الجويين والمنتفعين الآخرين من جهة أخرى.

ولما كانت الدول المتعاقدة قد ناشدت المنظمة لتقديم المشورة والارشادات الرامية الى تشجيع الاسترداد المنصف لتكاليف خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية.

ولما كانت الدول المتعاقدة تقوم على نحو متزايد بالاستعانة بهيئات مستقلة لتشغيل المطارات وخدمات الملاحة الجوية وتستخدم تسهيلات وخدمات الملاحة الجوية المتعددة الجنسيات للوفاء بالالتزامات التي تعهدت بها بموجب المادة (٢٨) من الاتفاقية.

فان الجمعية العمومية:

١- **تذكر** الدول المتعاقدة بأنه فيما يتعلق بالمطارات وخدمات الملاحة الجوية تظل هي وحدها مسؤولة عن الوفاء بالالتزامات التي تعهدت بها بموجب المادة (٢٨) من الاتفاقية بصرف النظر عن الهيئة أو الهيئات التي تقوم بتشغيل المطارات وخدمات الملاحة الجوية المعنية.

٢- **تحث** الدول المتعاقدة على التعاون الفعال من أجل استرداد تكاليف تسهيلات وخدمات الملاحة الجوية المتعددة الجنسيات.

٣- **تطلب** الى المجلس اسداء المشورة الاقتصادية والتنظيمية والادارية للدول المتعاقدة حول توفير المطارات وتقديم خدمات الملاحة الجوية.

٤- **تطلب** الى المجلس أن يستمر في بحث الوضع الاقتصادي لخدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية، وتقديم تقارير عنه الى الدول المتعاقدة على فترات ملائمة.

٥- **تحث** الدول المتعاقدة أن تبذل قصارى جهدها وبأسرع وقت ممكن في تقديم البيانات المالية المتعلقة بخدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية التابعة لها لكي يتمكن المجلس من اسداء تلك المشورة واعاد تلك التقارير.

المرفق (ز)

اقتصاديات الناقلين الجويين

لما كان هناك اهتمام مستمر لدى المستخدمين والمصالح السياحية ومصالح الطيران والمصالح التجارية ومنظماتها الدولية حول مستوى 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 لتكاليف إيرادات النقل الجوي الدولي وهي الدراسات التي شجعت على عدم التحيز وأفضت الى نظام أكثر عدلا لتقاسم الإيرادات.

ولما كانت الايكاو تحتاج الى معرفة عائدات الناقلين الجويين وبيانات عن التكاليف لأغراض التخطيط البيئي، والدراسات الاستثمارية ولأغراض أخرى.

فان الجمعية العمومية:

- ١- **تطلب الى المجلس** أن يكلف الأمين العام بأن يصدر دوريا دراسة عن الاختلافات الاقليمية في مستوى التكاليف التشغيلية للنقل الجوي الدولي، وتحليل أثر الاختلافات في العمليات وأسعار المواد على مستوياتها ولذلك الأثر الذي يمكن أن يحدث بالنسبة لتعريفات النقل الجوي من جراء التغيرات في التكاليف.
- ٢- **تحث الدول المتعاقدة** على أن تبذل قصارى جهدها للحصول بالسرعة الممكنة من الناقلين الجويين الدوليين التابعين لها على بيانات عن التكلفة والإيرادات وبيانات أخرى تطلبها الايكاو.

المرفق (ح)

البريد الجوي

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

فان الجمعية العمومية:

- ١- **تحث الدول المتعاقدة** على أن تأخذ في الحسبان الآثار التي تترتب على الطيران المدني الدولي كلما جرت صياغة سياسات في مجال البريد الجوي الدولي، ولا سيما في اجتماعات اتحاد البريد العالمي.
- ٢- **تكلف الأمين العام** بأن يزود اتحاد البريد العالمي بناء على طلب الاتحاد، بالمعلومات ذات الطابع الوقائي التي قد تكون متوفرة بسهولة.

القرار ٣٥-١٩: منع ادخال الأنواع الغريبة الغازية

- لما كان المجتمع الدولي يقر على نحو متزايد بالتهديد الذي تمثله الأنواع الغريبة الغازية للتنوع البيولوجي.
- ولما كان النقل الدولي، بما فيه النقل الجوي المدني، يمثل سبيلا محتملا لادخال الأنواع الغريبة الغازية.
- ولما كانت اتفاقية التنوع البيولوجي والبرنامج العالمي للأنواع الغازية، ومنظمات دولية أخرى حكومية وغير حكومية، تعمل حاليا على التوصل الى وسائل فعالة لتقييم وادارة الأنواع الغريبة التي تهدد النظم الايكولوجية والموائل والأنواع المستوطنة الأخرى.

فان الجمعية العمومية:

- ١- **تحث جميع الدول المتعاقدة** على مساندة جهود بعضها البعض للحد من خطر استخدام النقل الجوي المدني في ادخال أنواع غريبة غازية محتملة الى مناطق خارج نطاقها الطبيعي.
- ٢- **تطلب الى مجلس الايكاو** اعداد مواد ارشادية وكذلك قواعد قياسية وتوصيات، اذا كان ذلك ملائما، لمساعدة الدول المتعاقدة على التخفيف من خطر ادخال أنواع غريبة غازية محتملة الى مناطق خارج نطاقها الطبيعي، ومواصلة العمل مع المنظمات المختصة في هذا الصدد.
- ٣- **تطلب الى مجلس الايكاو** أن يقدم تقريرا بشأن تنفيذ هذا القرار الى الجمعية العمومية في دورتها العادية المقبلة.
- ٤- **تعلن أن هذا القرار** يحل محل القرار A33-18.

القرار ٣٥-٢٠: تحديث السياسة الجديدة بشأن التعاون الفني

بما أنه تم تطبيق بعض التدابير من أجل وضع سياسة جديدة بشأن التعاون الفني، وقد كلف القرار A33-21 المجلس بأعداد قرار موحد عن جميع أنشطة وبرامج التعاون الفني، وذلك بغرض النظر فيه.

وبما أن الدول المتعاقدة تدعو الايكاو على نحو متزايد الى تقديم المشورة والمعونة في تنفيذ القواعد القياسية والتوصيات وتطوير طيراتها المدني من خلال تعزيز ادارتها وتحديث بنيتها الأساسية وتطوير مواردها البشرية.

وبما أن المؤسسات التمويلية تتوقع من منفذي المشاريع التي تمويلها تنفيذاً سريعاً وفعالاً للمشاريع بالاضافة الى معلومات تفصيلية وفورية عن أنشطة المشاريع وأوضاعها المالية.

ولما كان تمويل برنامج الأمم المتحدة الانمائي موجه لقطاعات انمائية غير الطيران المدني، وأن مساهماته المالية في أنشطة الطيران المدني انخفضت انخفاضاً شديداً حتى وصلت الى مستوى يقل عن ٣ في المائة من برنامج الايكاو للتعاون الفني.

ولما كانت ادارات الطيران المدني لأقل البلدان نمواً هي التي تحتاج الى أكبر قدر من الدعم على وجه الخصوص، ويجب في الوقت ذاته أن تعتمد في معظم الأحوال على المؤسسات المالية وقطاع الصناعة لتمويل مشاريعها للتعاون الفني.

وبما أنه خلال الفترات الثلاثية ١٩٩٦-١٩٩٨ و ١٩٩٩-٢٠٠١ و ٢٠٠٢-٢٠٠٤، اتبع نهج دمج ادارة التعاون الفني وتنفيذ مفهوم العدد الأساسي من الموظفين وتحسن الوضع المالي لادارة التعاون الفني بناء على ذلك.

وبما أنه توجد حاجة على أساس عاجل لاجراءات المتابعة والتصحيح الفعالة في اطار برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية لتقديم الدعم الى الدول لمعالجة أوجه القصور التي تم تحديدها.

ولما كان التمويل الأساسي المقدم الى برنامج التعاون الفني من مصادر خارجة عن الميزانية بدأ في دعم ادارة التعاون الفني لمعالجة أوجه القصور المحددة من خلال عمليات التدقيق التي نفذت بموجب برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) وبرنامج الايكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP).

فان الجمعية العمومية:

١- تؤكد من جديد على أن برنامج التعاون الفني نشاط دائم توليه الايكاو أولوية، ويكمل دور البرنامج العادي في توفير الدعم الى الدول في التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات وخطط الملاحة الجوية الاقليمية، وفي تطوير بنيتها الأساسية لادارتها للطيران المدني ومواردها البشرية.

٢- تؤكد من جديد على أن ادارة التعاون الفني هي احدى الوسائل الرئيسية التي تساعد الايكاو بها الدول في معالجة أوجه القصور المحددة من خلال أنشطة الايكاو في مجال التقييم والتدقيق.

٣- تؤكد على أنه ينبغي تحقيق المزيد من دمج أنشطة الايكاو من خلال تحديد واضح لمهام وأنشطة كل ادارة، وتعزيز التعاون وتنسيق أنشطة كل منها وتجنب الازدواج والتكرار.

٤- تؤكد على أنه ينبغي تعزيز برنامج الايكاو للتعاون الفني، في حدود الموارد المالية المتوافرة، على مستوى المكتب الاقليمي وعلى المستوى الميداني، بغرض السماح لادارة التعاون الفني بأداء دورها بمزيد من الكفاءة والفاعلية.

٥- تقر بأنه، عن طريق توفير الأموال من مصادر خارجة عن الميزانية، ستسمح الايكاو لبرنامج التعاون الفني بالاستمرار وزيادة خدماته المقدمة الى الدول والمرتبطة بالسلامة والأمن والكفاءة في الطيران المدني، وبالإسهام بقدر أكبر في تنفيذ القواعد القياسية والتوصيات الصادرة عن الايكاو وتوصيات المجموعات الاقليمية للتخطيط والتنفيذ.

٦- تشجع الدول على الاستفادة من خدمات تأمين الجودة التي تقدمها ادارة التعاون الفني، على أساس استرداد التكاليف، للإشراف على المشاريع التي تنفذها الأطراف الأخرى خارج ادارة التعاون الفني في الايكاو.

٧- **تقرر** بالحاجة الى توسيع نطاق توفير الايكاو لخدمات التعاون الفني ليشمل الهيئات غير الحكومية (العامة أو الخاصة) المشاركة بصورة مباشرة في نشاطات الطيران المدني، وذلك تعزيزاً لأهداف الايكاو لكي تغطي أموراً كثيرة، من بينها النشاطات التي كانت توفرها تقليدياً الهيئات الوطنية للطيران المدني والتي صارت تخصص حالياً الى حد ما، على أن تواصل الدولة تحمل مسؤوليتها بموجب اتفاقية شيكاغو لضمان نوعية الخدمات المقدمة وامتثالها الى القواعد والتوصيات الصادرة عن الايكاو.

٨- **تطلب** الى برنامج الأمم المتحدة الإنمائي أن يعطي أولوية أكبر لتطوير قطاع النقل الجوي في البلدان النامية، وتطلب الى الرئيس والأمين العام والأمانة تكثيف الاتصالات مع برنامج الأمم المتحدة الإنمائي لزيادة مساهمته في مشاريع الايكاو في مجال التعاون الفني.

٩- **تحث** الدول وشركاء الإنماء الآخرين بما في ذلك صناعة الطيران والقطاع الخاص على المساهمة في آلية تمويل تنفيذ أهداف الايكاو التي ستمكنهم من المشاركة في تنفيذ مشاريع الايكاو الإنمائية للطيران المدني.

١٠- **توافق** على أن تتم تغطية أي عجز مالي قد يحدث في هذه الميزانية في نهاية أي سنة من السنوات المالية من الفائض المتراكم في الصندوق الخاص بها وألا يتم اللجوء للمساعدة من ميزانية البرنامج العادي الا كآخر حل.

١١- **تكلف** المجلس بتقديم تقرير الى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية بشأن تنفيذ هذا القرار.

١٢- **تقرر** أن يحل هذا القرار محل قرار الجمعية العمومية A33-21 ويلغيه.

القرار ٣٥-٢١: توسيع نطاق أنشطة التعاون الفني للايكاو

لما كان القرار A33-21 قد أكد أن برنامج التعاون الفني يشكل نشاطاً دائماً ذا أولوية في الايكاو ويكمل دور البرنامج العادي في تقديم الدعم الى الدول من أجل التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات (SARPs) وخطط الملاحة الجوية (ANPs) وتطوير البنية الأساسية لإدارات الطيران المدني والموارد البشرية لهذه الإدارات.

ولما كان المجلس قد وافق على ضرورة اعطاء ادارة التعاون الفني مزيداً من المرونة التشغيلية مع الاشراف والرقابة الملائمتين على أنشطة التعاون الفني.

ولما كان القرار A33-21 قد شجع المجلس والأمين العام على اعتماد هيكل وآلية يتبعان ممارسات ذات توجه تجاري بما يتيح إقامة الشراكات المثمرة مع شركاء التمويل والدول المنفعة.

ولما كان قيام ادارة التعاون الفني أو أي طرف آخر خارج الايكاو بتنسيق المشاريع التي تلتزم تماماً بالقواعد والتوصيات (SARPs)، يسفر عن تعزيز جوهرى للسلامة والأمن والفاعلية في الطيران المدني حول العالم.

ولما كانت الهيئات غير الحكومية (العامة والخاصة)، التي تنفذ مشاريع في مجال الطيران المدني لحساب الدول المتعاقدة تطلب من الايكاو على نحو متزايد، من خلال ادارة التعاون الفني، أن تمدّها بالمشورة والمساعدة في مجالات التعاون الفني التقليدية والتأكد من التزام المشاريع بالقواعد والتوصيات الصادرة عن الايكاو.

فان الجمعية العمومية:

١- **تقرر** أنه ينبغي للايكاو أن تتوسع في تقديم خدمات التعاون الفني، بناء على الطلب، الى الهيئات غير الحكومية (العامة والخاصة) التي تنفذ في الدول المتعاقدة مشاريع في مجال الطيران المدني تهدف الى تعزيز السلامة والأمن والفاعلية في النقل الجوي الدولي.

٢- **تشدد** على أن برنامج التعاون الفني ينبغي أن يعمل دائماً في حدود قواعد الايكاو ونظمها واجراءاتها.

٣- **تسلّم** بأنه عند اعتماد الممارسات ذات التوجه التجاري، لا بد من ضمان الحفاظ على السمعة الطيبة للايكاو.

٤- **تكلف** الأمين العام بالنظر في كل طلب على حدة من الطلبات التي تقدمها الهيئات غير الحكومية (العامة والخاصة) التي تنفذ في الدول المتعاقدة مشاريع في مجال الطيران المدني لتقديم مساعدة الايكافو في مجالات التعاون الفني التقليدية، مع اقامة اعتبار خاص لالتزام المشاريع بالقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكافو.

القرار ٣٥-٢٢: ميزانيات السنوات ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧

(أ) فيما يتعلق بالميزانية البرنامجية للسنوات ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧، فإن الجمعية العمومية تحيط علما بما يلي:

١- أن المجلس قد قدم الى الجمعية العمومية، وفقا للمادة ٦١ من اتفاقية شيكاغو، تقديرات سنوية للميزانية (تقديرات ارشادية لتكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني) لكل من السنوات المالية ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧، وأن الجمعية العمومية قد نظرت فيها.

٢- أقرت ميزانيتي المنظمة وفقا للمادتين ٤٩ (هـ) و ٦١ من الاتفاقية.

(ب) فيما يتعلق ببرنامج التعاون الفني، ان الجمعية العمومية:

ان تدرك أن تكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني تمول أساسا بايرادات محصلة من تنفيذ المشروعات المسند تنفيذها الى المنظمة من مصادر تمويل خارجية مثل الحكومات وبرنامج الأمم المتحدة الانمائي ومصادر أخرى.

وان تدرك أنه لا يمكن تحديد برنامج التعاون الفني بدرجة عالية من الدقة الى أن تبت حكومات البلدان المانحة والبلدان المستفيدة في المشروعات ذات الصلة.

وان تدرك أن القيمة الصافية لميزانية تكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني السنوية المبينة 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

وان تدرك أن التعاون الفني وسيلة لا غنى عنها لتعزيز تنمية الطيران المدني وسلامته.

وان تدرك الظروف التي تواجه برنامج التعاون الفني للمنظمة وضرورة اتخاذ تدابير متواصلة.

وان تدرك أنه في حالة حدوث أي عجز مالي في هذه الميزانية في نهاية أي سنة من السنوات المالية من الفائض المتراكم في الصندوق الخاص بها وألا يتم اللجوء للمساعدة من ميزانية البرنامج العادي الا كآخر حل.

تقرر بموجب هذا اقرار التقديرات الارشادية لميزانية تكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني على أساس أن تتم التعديلات اللاحقة على التقديرات الارشادية للميزانية في اطار التقديرات السنوية لميزانية تكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية وفقا لأحكام المادة ٩ من النظام المالي، شريطة ألا تتجاوز الاحتياجات الاجمالية في أي وقت من الأوقات الأموال التي توضع تحت تصرف المنظمة لهذا الغرض.

(ج) فيما يتعلق بالميزانية العادية، ان الجمعية العمومية:

ان تدرك أن زيادة الطلب على الموارد نتيجة لاضافة بعض الأنشطة أو توسيع نطاقها والزيادات التي لا مفر منها في التكاليف قد أدت من ناحية الى زيادة الميزانيات من سنة الى سنة، ومن الناحية الثانية أن قدرة الدول المتعاقدة على تمويل هذه الزيادات ليست بدون حدود.

واند تدرک ما يلي: (١) يستمر استعراض تكاليف كل العمليات والاشراف عليها على نحو سليم، (٢) وجود مبررات كافية لاضافة برامج أو أنشطة جديدة في الميزانية البرنامجية في اطار المستويات المحددة في الميزانية، وسياق الأهداف الرئيسية للمنظمة وأن تحصل على تأييد واسع النطاق ويكون تمويلها مضمون من الدول المتعاقدة، (٣) تحديد واستخدام مصادر بديلة للتمويل بدون التأثير على طابع المنظمة.

تقرر:

١- بالنسبة للسنوات المالية ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧، يرخص بانفاق المبالغ التالية على البرنامج العادي وفقا للنظام المالي وطبقا لأحكام هذا القرار، وذلك لكل سنة على حدة من السنوات المذكورة:

٢٠٠٧	٢٠٠٦	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 البرامج والتدقيق والمراجعة الادارية
٤ ١٠١ ٠٠٠	٤ ٠٨١ ٠٠٠	٣ ٩٨٤ ٠٠٠	٨- البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية
٢ ٥٩٩ ٠٠٠	٣ ٠٢٧ ٠٠٠	٢ ٠٠٧ ٠٠٠	تخفيض (على ألا يؤثر سلبا على أنشطة السلامة والأمن وحماية البيئة على كل من مستوى المقرر الرئيسي والمستوى الاقليمي)
(٨٥١ ٠٠٠)	(٨٥١ ٠٠٠)	(٨٥٠ ٠٠٠)	
٦٦ ٥١١ ٠٠٠	٦٥ ٨٢٠ ٠٠٠	٦٤ ٦٦٩ ٠٠٠	مجموع الاعتمادات المصرح بها

٢- يمول مجموع الاعتمادات المصرح بها لكل سنة على حدة، على النحو التالي وفقا للنظام المالي:

٢٠٠٧	٢٠٠٦	٢٠٠٥	
٦٠ ٧٨٨ ٠٠٠	٦٠ ٤٠٧ ٠٠٠	٥٨ ٥٠٧ ٠٠٠	أ) باشتراكات تقرر على الدول المتعاقدة وفقا لقرار جدول أنصبة الاشتراكات
٥ ٧٢٣ ٠٠٠	٥ ٤١٣ ٠٠٠	٥ ١٦٢ ٠٠٠	ب) بايرادات متفرقة
		١ ٠٠٠ ٠٠٠	ج) بمبلغ محول من خطة الحوافز لحساب المتأخرات القديمة
٦٦ ٥١١ ٠٠٠	٦٥ ٨٢٠ ٠٠٠	٦٤ ٦٦٩ ٠٠٠	المجموع

٣- يقوم الأمين العام بإبلاغ جميع الدول المتعاقدة بالاعتمادات المخصصة في ميزانية البرنامج العادي حسب البرامج الرئيسية، والتي تأخذ بعين الاعتبار التخفيض المقترح البالغ ٢,٥٥ مليون دولار قبل نهاية عام ٢٠٠٤.

القرار ٣٥-٢٣: تأكيد اجراء المجلس بشأن تحديد أنصبة الاشتراك في الصندوق العام وتحديد السلفيات لصندوق رأس المال العامل المقررة على الدول التي انضمت الى الاتفاقية

ان الجمعية العمومية

١- اذ تلاحظ

أ) أن المادتين ٦-٩ و ٧-٥ من النظام المالي تتصان على قيام المجلس - اذا لم تكن الجمعية العمومية في دور الانعقاد - بتحديد أنصبة الاشتراكات والسلفية 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 للدولة التي أصبحت عضوا في منظمة الطيران المدني الدولي بعد الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية، وأصبح اشتراكها في الميزانية واجبا، على النحو المبين أدناه.

٢- تؤكد اجراء المجلس المتخذ بتحديد نصيب الاشتراك والسلفية لرأس المال العامل من الدولة التالية بالنسبة المؤبقة المبينة، بحيث تسري نسبة الاشتراك هذه ابتداء من التاريخ المذكور أدناه:

اسم الدولة المتعاقدة الجديدة	تاريخ العضوية	تاريخ سريان الاشتراك	معدل الاشتراك
سانت كيتس ونيفيس	٢٠٠٢/٦/٢٠	٢٠٠٢/٧/١	٠,٠٦ %

القرار ٣٥-٢٤: أنصبة الاشتراك في الصندوق العام للسنوات ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧

فان الجمعية العمومية:

١- تقرر أن مبالغ الاشتراكات المفروضة على الدول المتعاقدة عن السنوات ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧ عملا بالمادة (٦١) من الفصل الثاني عشر من الاتفاقية يجب أن تحدد وفقا للجدول الوارد أدناه،

٢- تكلف المجلس ببحث المنهجية المستخدمة في حساب جداول الأنصبة، وبوجه خاص، مبدأ الحدود، الوارد في منطوق الفقرة ٥١) من قرار الجمعية العمومية A21-33، وتقديم تقرير عن استنتاجاتها وتوصياتها الى الجمعية العمومية القادمة.

2007	2006	2005	
%	%	%	
0.06	0.06	0.06	أفغانستان
0.06	0.06	0.06	البنانيا
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

<u>2007</u> %	<u>2006</u> %	<u>2005</u> %	
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	بنن
0.06	0.06	0.06	بوتان
0.06	0.06	0.06	بوليفيا
0.06	0.06	0.06	البوسنة و الهرسك
0.06	0.06	0.06	بوتسوانا
1.36	1.37	1.38	البرازيل
0.06	0.06	0.06	بيروناي 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

<u>2007</u> %	<u>2006</u> %	<u>2005</u> %	
0.15	0.15	0.16	الجمهورية التشيكية
0.06	0.06	0.06	جمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية
0.06	0.06	0.06	جمهورية الكونغو الديمقراطية الشعبية
0.55	0.55	0.56	الدانمرك
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

<u>2007</u> %	<u>2006</u> %	<u>2005</u> %	
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	لوكسمبورج
0.06	0.06	0.06	مدغشقر
0.06	0.06	0.06	مالاوي
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 المارشال
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	موزامبيق
0.06	0.06	0.06	ميانمار

<u>2007</u> %	<u>2006</u> %	<u>2005</u> %	
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	مملكة 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 لوسيا
0.06	0.06	0.06	سانت فنسنت وجرينادين
0.06	0.06	0.06	ساموا
0.06	0.06	0.06	سان مارينو
0.06	0.06	0.06	سان تومي وبرينسيبي
0.69	0.70	0.68	المملكة العربية السعودية
0.06	0.06	0.06	السنغال
0.06	0.06	0.06	سيشيل
0.06	0.06	0.06	سيراليون
1.25	1.26	1.25	سنغافورة
0.06	0.06	0.06	سلوفاكيا
0.06	0.06	0.06	سلوفينيا

<u>2007</u> %	<u>2006</u> %	<u>2005</u> %	
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	سرى لانكا
0.06	0.06	0.06	السودان
0.06	0.06	0.06	سورينام
0.06	0.06	0.06	سوازيلند
0.75	0.76	0.76	السويد
1.12	1.13	1.13	سويسرا
0.06	0.06	0.06	الجمهورية العربية السورية
0.06	0.06	0.06	طاجيكستان
0.57	0.57	0.58	تايلند
0.06	0.06	0.06	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة
0.06	0.06	0.06	توغو
0.06	0.06	0.06	تونغا
0.06	0.06	0.06	ترينيداد وتوباغو
0.06	0.06	0.06	تونس
0.40	0.40	0.40	تركيا
0.06	0.06	0.06	تركمانستان
0.06	0.06	0.06	أوغندا
0.06	0.06	0.06	أوكرانيا
0.53	0.50	0.43	الإمارات العربية المتحدة
5.57	5.60	5.64	المملكة المتحدة
0.06	0.06	0.06	جمهورية تنزانيا المتحدة
25.00	25.00	25.00	الولايات المتحدة
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
0.06	0.06	0.06	اليمن
0.06	0.06	0.06	زامبيا
<u>0.06</u>	<u>0.06</u>	<u>0.06</u>	زيمبابوي
<u>100.00</u>	<u>100.00</u>	<u>100.00</u>	

القرار ٣٥-٢٥: تعديل النظام المالي

لما كان المجلس قد رفع تقريراً الى الجمعية العمومية عن خبرته في تطبيق المادتين ٥-٦ و ٧-٦ من النظام المالي. ولما كان المجلس قد لاحظ الحاجة الى تعديل المادتين ٥-٦ و ٧-٦ بغرض الايضاح.

فان الجمعية العمومية:

١- تقرر تثبيت التعديلات المذكورة أدناه:

المادة ٥-٦ من النظام المالي

٥-٦ باستثناء أي نص مخالف في هذا النظام أو صادر عن الجمعية العمومية:

- أ) تعتبر الاشتراكات، والمدفوعات المقدمة بموجب شروط اتفاقات تسوية المتأخرات، والسلفيات لصندوق رأس المال العامل، مستحقة وواجبة الدفع بالكامل اما بعد انقضاء ثلاثين يوماً من تاريخ استلام ارسال البلاغ من الأمين العام بموجب القاعدتين الماليتين ٤-٦ ب) و ٧-٤ ب)، واما اعتباراً من أول أيام السنة المالية المعنية، أيهما الأخير.
- ب) اعتباراً من أول يناير من السنة المالية التالية، يعتبر أي رصيد غير مدفوع من تلك الاشتراكات، والمدفوعات المقدمة بموجب اتفاقات تسوية المتأخرات، والسلفيات لصندوق رأس المال العامل، رصيدها متأخراً لمدة سنة.

المادة ٧-٦ من النظام المالي

٦-٦ مدفوعات الدول المتعاقدة، بما في ذلك الدول المتعاقدة التي أبرمت اتفاقات لتسوية متأخراتها، تقيد في المقام الأول لحساب السلفيات المستحقة لصندوق رأس المال العامل، ويخصم أي رصيد متبقي بعد ذلك من الاشتراكات المستحقة، المتعلقة بالاتفاقات والاشتراكات، ابتداءً بأولها.

القرار ٣٥-٢٦: اضطلاع الدول المتعاقدة بالتزاماتها المالية نحو المنظمة والاجراءات

التي يجب اتخاذها تجاه الدول التي لا تفي بتلك الالتزامات

لما كانت المادة ٦٢ من اتفاقية الطيران المدني الدولي تقضى بأنه يجوز للجمعية العمومية أن توقف حق التصويت في الجمعية العمومية وفي المجلس بالنسبة لكل دولة لا تفي، في مدى معقول، بالتزاماتها المالية نحو المنظمة.

فان الجمعية العمومية:

ان تضع في اعتبارها أن المادة ٥-٦ من النظام المالي تنص على أن الاشتراكات المقررة على الدول المتعاقدة تعتبر مستحقة وواجبة الدفع بالكامل في اليوم الأول من السنة المالية التي تخصها.

وان تلاحظ أن تراكم المتأخرات في السنوات القليلة الماضية قد ازداد زيادة كبيرة، وأنه شكل مع التأخير في دفع اشتراكات السنة الجارية عبء 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 الاجراءات الضرورية لدفع اشتراكاتها في مواعيدها المقررة.

تقرر أنه اعتباراً من أول يناير ٢٠٠٥:

١- يجب على جميع الدول المتعاقدة أن تقر بضرورة سداد اشتراكاتها في بداية السنة التي تصبح فيها واجبة السداد، حتى لا تضطر المنظمة للسحب من صندوق رأس المال العامل لتعويض العجز.

٢- تكلف الأمين العام بأن يرسل الى جميع الدول المتعاقدة، على الأقل ثلاث مرات في السنة، جدولاً يبين فيه المبالغ الواجبة السداد عن السنة الجارية وحتى ٣١ ديسمبر من السنة السابقة.

٣- تخول المجلس سلطة مناقشة وإبرام ترتيبات مع الدول المتعاقدة المتأخرة في سداد اشتراكاتها لثلاث سنوات أو أكثر لتسوية المتأخرات المتركمة نحو المنظمة، مع تقديم 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 بالنسبة للسلفيات لصندوق رأس المال العامل، واشترك السنة الجارية واجراء تسوية جزئية لمتأخراتها بمبلغ لا يقل عن ٢ ٠٠٠ دولار أمريكي، على أن تتراد قيمة هذا الحد الأدنى بالتناسب في حالة الدول التي يزيد نصيبها المقرر في جدول اشتراكات الايكاو على الحد الأدنى.

ب) أن تعقد في غضون ستة أشهر من تاريخ دفع المبالغ المشار اليها في الفقرة الفرعية أ) أعلاه، اتفاقاً مع المنظمة، اذا لم تكن قد فعلت ذلك، لتسوية متأخراتها على أن ينص ذلك الاتفاق على التسديد الكامل سنوياً، لاشتراكاتها الجارية، وما تبقى من متأخراتها على شكل أقساط على مدى فترة لا تزيد على عشر سنوات، ويجوز للمجلس، وفقاً لتقديره الخاص، تمديد هذه الفترة الى ٢٠ سنة كحد أقصى بالنسبة للحالات الخاصة، أي للدول المتعاقدة التي تصنفها الأمم المتحدة على انها 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 الأخذ في الحسبان على نحو كامل الوضع الاقتصادي للدول المعنية، بما في ذلك امكانية قبول عملات أخرى وفقاً لأحكام المادة ٦-٦ من النظام المالي، الى الحد الذي يمكن للأمين العام أن يستخدم فيه هذه العملات.

٦- يعلق حق التصويت في الجمعية العمومية والمجلس بالنسبة للدول المتعاقدة التي تعادل متأخراتها أو تزيد على مجموع اشتراكاتها عن السنوات المالية الثلاث السابقة، وبالنسبة للدول المتعاقدة التي لم تلتزم بالاتفاقات المعقودة وفقاً لأحكام الفقرة ٤ب) من المنطوق أعلاه، على أن يلغى هذا التعليق فور تسوية المبالغ القائمة والمستحقة بموجب هذه الاتفاقات.

٧- يجوز للجمعية العمومية أو للمجلس أن يعيد حق التصويت الذي تتمتع به دولة متعاقدة بموجب الفقرة ٦ من المنطوق أعلاه، شريطة ما يلي:

أ) اذا كانت هذه الدولة قد عقدت مع المجلس بالفعل اتفاقاً يقضي بتسوية التزاماتها القائمة وبدفع الاشتراكات الجارية، واذا كانت قد أوفت بشروط ذلك الاتفاق.

ب) أو اذا اقتنعت الجمعية العمومية بأن الدولة قد أثبتت استعدادها للتوصل الى تسوية عادلة لالتزاماتها المالية نحو المنظمة.

٨- أن أي دولة تكون الجمعية العمومية قد قررت تعليق حقها في التصويت بموجب أحكام المادة ٦٢ من الاتفاقية، يمكنها استرداد هذا الحق بقرار من المجلس في اطار الشروط المحددة في الفقرة ٧ أ) من منطوق القرار أعلاه، بشرط أن تثبت هذه الدولة استعدادها للتوصل الى اتفاق عادل لتسوية التزاماتها المالية نحو المنظمة.

٩- تطبيق التدابير الإضافية التالية على الدول المتعاقدة التي تم تعليق حقها في التصويت بموجب المادة ٦٢ من الاتفاقية:

- (أ) فقدان الدولة أهلية استضافة الاجتماعات والمؤتمرات وحلقات العمل والندوات التي تمويلها كلياً أو جزئياً من البرنامج العادي.
- (ب) استلام الدول فقط الوثائق المجانية نفسها التي تقدم الى الدول غير المتعاقدة، بما في ذلك تلك المتوفرة بصورة الكترونية، وأي وثائق أخرى ضرورية لسلامة الملاحة الجوية الدولية وانتظامها وكفاءتها.
- (ج) فقدان مواطني أو ممثلي الدول أهلية الترشيح للمناصب التي تشغل بالانتخاب.
- (د) لأغراض التوظيف في مناصب ضمن الأمانة العامة، وإذا كانت كل الظروف الأخرى متكافئة، يعتبر المرشحون من الدول التي عليها اشتراكات متأخرة وكأنهم في وضع المرشحين من دولة قد حققت مستوى التمثيل المرغوب فيه (ضمن مبادئ التمثيل الجغرافي العادل) حتى ولو لم تكن هذه الدولة قد حققت هذا المستوى فعلياً.
- (هـ) فقدان الدولة الحق في المشاركة في دورة التعريف بالايكاو.
- ١٠- وحدها الدول التي ليس لديها اشتراكات سنوية متأخرة، باستثناء اشتراكات عن السنة الجارية، فهي تتمتع بأهلية المشاركة في انتخابات المجلس واللجان والهيئات.
- ١١- يحل هذا القرار محل قرار الجمعية العمومية A21-10 و A31-26.

القرار ٣٥-٢٧: حوافز تسوية المتأخرات التي طال تأخرها

ان الجمعية العمومية:

- ان تذكر بالقلق الذي أعربت عنه الجمعية العمومية في دوراتها السابقة بشأن ازدياد الاشتراكات المتأخرة.
- وان تؤكد من جديد على الحاجة الى أن تدفع جميع الدول المتعاقدة اشتراكاتها في تاريخ استحقاقها.
- وان تلاحظ أنه تم تعليق حق تصويت عدد من الدول في الجمعية العمومية والمجلس وفقاً لقرار الجمعية العمومية [] .
- وان تؤكد من جديد على الأهمية القصوى لمشاركة جميع الدول في أنشطة المنظمة.
- وان تلاحظ أن العرف جرى على توزيع الفائض النقدي على الدول المتعاقدة التي دفعت اشتراكاتها عن السنوات المالية التي تحددت فيها تلك الفوائض.
- وان ترغب في تشجيع الدول على دفع متأخراتها وتقديم حوافز إليها لتبادر الى دفعها.
- تقرر ما يلي:

- ١- أن يقتصر توزيع الفوائض النقدية على الدول المتعاقدة التي تكون قد دفعت قبل توزيع الفوائض 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 وامتثلت لشروط تلك الاتفاقات.
- ٢- توزيع أنصبة الفائض النقدي على الدول المتعاقدة التي عليها اشتراكات متأخرة لثلاث سنوات كاملة أو أكثر عقدت ترتيبات مع المنظمة لتسوية اشتراكاتها التي طال تأخرها وامتثلت لشروط تلك الاتفاقات، حتى وان لم تكن قد دفعت اشتراكاتها عن السنوات المالية التي تحددت فيها تلك الفوائض.

٣- اعتبارا من أول يناير ٢٠٠٥، فإن ذلك الجزء فقط من مدفوعات دولة متعاقدة الذي يزيد على مجموع اشتراكات السنوات الثلاث السابقة وجميع الأقساط الواجبة السداد بموجب الاتفاقات المعقودة بموجب الفقرة ٤ من منطوق قرار الجمعية العمومية A35-26، يحفظ في حساب مستقل لتمويل الانفاق على أنشطة أمن الطيران والمشاريع الجديدة أو غير المتوقعة المرتبطة بالسلامة الجوية و/أو تعزيز كفاءة تنفيذ برامج الايكاو، على أن يكون ذلك الاجراء تحت اشراف المجلس، وعلى أن يقدم المجلس تقريرا عنه الى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية.

٤- توجيه طلب الى المجلس بأن يرصد عن كثب مسألة الاشتراكات المتأخرة، وتأثير خطط الحوافز على قيام الدول بدفع المتأخرات، وأن يقدم تقريرا الى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية بشأن نتائج تلك الجهود بما في ذلك نتائج التدابير الأخرى التي يتعين النظر فيها.

٥- يحل هذا القرار محل قرار الجمعية العمومية A33-27.

القرار ٣٥-٢٨: صندوق رأس المال العامل

ان الجمعية العمومية:

١- اذ تلاحظ:

- (أ) أن المجلس قد قدم، وفقا للقرار A33-28، 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 المتأخرات من الاشتراكات، في السنوات الأخيرة، والتأخر في سداد اشتراكات العام الجاري شكلا عقبة متزايدة عاقت تنفيذ برنامج العمل وخلقا في نفس الوقت ارتيابا بشأن الحالة المالية.
- (ج) أن دورة ميزانية الايكاو الطويلة نسبيا، أي ثلاث سنوات، تؤثر على تحديد المستوى السديد لصندوق رأس المال العامل وسلطة الاقتراض، إذ أن الجمعية العمومية وحدها هي التي يمكنها فرض أنصبة اشتراكات على الدول المتعاقدة.
- (د) أنه نظرا لعدد الموظفين الدائمين في الايكاو، فإن هناك حدا أدنى لا يمكن انقاصه يجب على المنظمة أن تتفقه كل شهر للوفاء بالتزاماتها تجاه تكاليف الموظفين. ولا يمكن انقاص هذا المبلغ لفترة قصيرة الأجل عن طريق تعديل برنامج العمل طالما أن الموظفين الدائمين باقون في وظائفهم ويجب أن يتقاضوا أجرهم في كل الأحوال.
- (هـ) أنه قد تبين أنه بحلول شهر سبتمبر من كل عام، يكون المتوسط التراكمي لتلقي الاشتراكات المقررة أنصبتها أقل مما يقدر من المصروفات بما متوسطه ١٧,٧ في المائة.
- (و) أنه، استنادا الى التوجهات الماضية، فإن متوسط العجز في التدفق النقدي السنوي والذي يتراكم بنهاية سبتمبر ونوفمبر قد يتراوح بين ٧,٥ مليون و ١١,٣ مليون دولار.
- (ز) أن الخبرة أظهرت أن المدفوعات لا تسدد في بداية العام عند استحقاق سداد الاشتراكات وأن الايكاو لا يمكنها أن تعول على دفع جميع الاشتراكات ولو حتى بحلول نهاية السنة التي يستحق فيها الدفع وأن تجنب بعض الدول المتعاقدة للتزاماتها المالية في اطار الاتفاقية بهذه الصورة غير المقبولة يؤدي الى وقوع أزمة مالية خطيرة داخل المنظمة يمكن أن يكون لها وقع على كل الدول المتعاقدة.

- (ح) أنه ما دام تدفق السيولة النقدية سيظل غير مؤكد، فستحتاج الايكافو الى صندوق رأس المال العامل كصمام أمان يمكنها الاعتماد عليه للوفاء بالتزاماتها النقدية التي لا مناص منها.
- (ط) أن المجلس استعرض مستوى صندوق رأس المال العامل في نوفمبر ٢٠٠٣ وخلص الى أن الحاجة الى الزيادة في مستوى الصندوق من ٦ ملايين دولار أمريكي الى ٨ ملايين دولار أمريكي ليست ملحة ولا عاجلة لعام ٢٠٠٤.

٢- تقرر ما يلي:

- (أ) أن يظل مستوى صندوق رأس المال العامل عند مبلغ ٦ ملايين دولار.
- (ب) أنه يجب على المجلس أن يستعرض مستوى صندوق رأس المال العامل كل عام في موعد أقصاه شهر نوفمبر من أعوام ٢٠٠٤ و ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧ ليقرر ما اذا كانت الحاجة تدعو الى زيادة أثناء العام أو العام الذي يليه بصورة عاجلة.
- (ج) أن يتحدد مستوى صندوق رأس المال العامل عند مستوى لا يزيد عن ٨ ملايين دولار أمريكي اذا ما قرر المجلس أن لذلك ما يبرره وذلك رهنا بالزيادات الناتجة عن السلفيات التي تدفعها الدول حديثة العضوية في المنظمة بعد الموافقة على جداول الاشتراكات. وسوف يستند مثل هذا التعديل في صندوق رأس المال العامل على جداول الاشتراكات السارية للعام الذي تعتمد من أجله زيادة مستوى صندوق رأس المال العامل.
- (د) يصرح للأمين العام، بعد موافقة مسبقة من 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، وعلى أن يطلب من الأمين العام أن يرد هذه المبالغ بأسرع ما يمكن، وألا يزيد مجموع الديون المستحقة على المنظمة نتيجة لهذا الاقتراض عن ثلاثة ملايين دولار في أي وقت خلال الفترة الثلاثية.
- (هـ) يقدم المجلس الى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية تقريرا عما يلي:

- (١) مدى كفاية مستوى صندوق رأس المال العامل في ضوء تجربة الأعوام ٢٠٠٤ و ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦.
- (٢) ما اذا كان الموقف المالي للصندوق العام وصندوق رأس المال العامل ينم عن الحاجة الى أن تتقرر أنصبة اشتراكات على الدول المتعاقدة نتيجة للعجزات النقدية الناشئة عن متأخرات الاشتراكات.
- (٣) مدى ملاءمة مستوى سلطة الاقتراض.

(و) ان القرار A33-28، لم يعد ساريا ويحل محله القرار الحالي.

٣- وتحت الجمعية العمومية:

- (أ) كل الدول المتعاقدة على أن تدفع اشتراكاتها في أسرع وقت ممكن خلال العام الذي يتوجب فيه دفع تلك الاشتراكات، وذلك للتقليل من احتمال اضطرار المنظمة الى السحب من صندوق رأس المال العامل واللجوء الى الاقتراض الخارجي.
- (ب) الدول المتعاقدة المتأخرة في السداد، على الوفاء بالتزاماتها نحو المنظمة في أسرع وقت ممكن، حسبما يدعو اليه القرار A35-26.

القرار ٣٥-٢٩: الموافقة على حسابات المنظمة عن السنوات المالية ٢٠٠١ و٢٠٠٢ والنظر في تقارير المراجعة الخاصة بها

لما كانت حسابات المنظمة للسنوات المالية ٢٠٠١ و ٢٠٠٢ و ٢٠٠٣ وتقارير مراجعة الحسابات عنها المقدمة من المراجع العام لحسابات الحكومة الكندية - العضو بالفريق المشترك للمراجعين الخارجيين لحسابات الأمم المتحدة والوكالات المتخصصة - بصفة المراجع الخارجي لحسابات الإيكاو، قد عرضت على الجمعية العمومية بعد تعميمها على الدول المتعاقدة. وبما أن المجلس قد نظر في تقارير المراجعة وقدمها الى الجمعية العمومية لكي تنظر فيها. وبما أنه جرى استعراض المصرفيات وفقا للفقرة (و) من المادة ٤٩ من الفصل الثامن من الاتفاقية.

فان الجمعية العمومية:

- ١- تأخذ علما بتقرير المراجع الخارجي عن الحسابات المدققة للسنة المالية ٢٠٠١ وتعليقات الأمين العام في الرد على توصيات تقرير المراجعة.
- ٢- تأخذ علما بتقرير المراجع الخارجي عن الحسابات المدققة للسنة المالية ٢٠٠٢ وتعليقات الأمين العام في الرد على توصيات تقرير المراجعة.
- ٣- تأخذ علما بتقرير المراجع الخارجي عن الحسابات المدققة للسنة المالية ٢٠٠٣ وتعليقات الأمين العام ذات الصلة في الرد على توصيات تقرير المراجعة، وتقرير بشأن حالة تنفيذ توصيات السنوات السابقة الصادرة عن المراجع الخارجي.
- ٤- تحث الأمين العام على اتخاذ الاجراءات الضرورية، حسبما هو ملائم، بصدد توصيات المراجع الخارجي.
- ٥- توافق على الحسابات المدققة عن السنة المالية ٢٠٠١.
- ٦- توافق على الحسابات المدققة عن السنة المالية ٢٠٠٢.
- ٧- توافق على الحسابات المدققة عن السنة المالية ٢٠٠٣.

القرار ٣٥-٣٠: الموافقة على الحسابات المتعلقة بأنشطة برنامج الأمم المتحدة الإنمائي التي أدارتها المنظمة في السنوات المالية ٢٠٠١ و ٢٠٠٢ و ٢٠٠٣ 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 ٢٠٠١ و ٢٠٠٢ و ٢٠٠٣ بوصفها وكالة منفذة، وكذلك تقارير مراجعة الحسابات عن البيانات المالية للمنظمة التي تشمل أيضا حسابات برنامج الأمم المتحدة الإنمائي الذي قدمه 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 مراجع الحسابات وقدمها الى الجمعية العمومية للنظر فيها وتقديمها الى مدير برنامج الأمم المتحدة الإنمائي.

ولما كان النظام المالي والقواعد المالية لبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي ينصان على قيام منظمات أسرة الأمم المتحدة المكلفة بتنفيذ أو انجاز أنشطة برنامج الأمم المتحدة الإنمائي باحالة حسابات تظهر وضع الأموال التي خصصها لها مدير برنامج الأمم المتحدة

الانمائي 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.

فان الجمعية العمومية:

١- **تحيط علما** بتقرير المراجع الخارجي للحسابات عن البيانات المالية للمنظمة التي تشمل أيضا حسابات برنامج الأمم المتحدة الانمائي التي أدارتها المنظمة في السنة المالية ٢٠٠١ 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 الانمائي التي أدارتها المنظمة في السنة المالية ٢٠٠٢ 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 الانمائي التي أدارتها المنظمة في السنة المالية ٢٠٠٣ بوصفها وكالة منفذة، وتعليقات الأمين العام في الرد على التوصيات الواردة في تقرير المراجعة.

٤- **تحث** الأمين العام على اتخاذ الاجراءات الضرورية، حسبما هو ملائم، بصدد توصيات المراجع الخارجي.

٥- **توافق** على البيانات المالية في صدد برنامج الأمم المتحدة الانمائي الذي تديره الايكاو بوصفها وكالة منفذة عن السنة المالية ٢٠٠١.

٦- **توافق** على البيانات المالية في صدد برنامج الامم المتحدة الانمائي الذي تديره الايكاو بوصفها وكالة منفذة عن السنة المالية ٢٠٠٢.

٧- **توافق** على البيانات المالية في صدد برنامج الامم المتحدة الانمائي الذي تديره الايكاو بوصفها وكالة منفذة عن السنة المالية ٢٠٠٣.

٨- **تطلب** احالة البيانات المالية للمنظمة التي تشمل أيضا حسابات برنامج الأمم المتحدة الانمائي التي أدارتها المنظمة وتقرير مراجع الحسابات الى مدير برنامج الأمم المتحدة الانمائي لتقديمها الى المجلس التنفيذي.

القرار ٣٥-٣١: تعيين المراجع الخارجي للحسابات

ان الجمعية العمومية:

١- تلاحظ:

أ) أن النظام المالي ينص على أن يعين المجلس مراجعا خارجيا لحسابات المنظمة بشرط تثبيت الجمعية العمومية لذلك الاجراء.

ب) أن المجلس وافق على تمديد تعيين السيدة شيلا فريزر، المراجع العام لحسابات الحكومة الكندية، والعضو في المجلس المشترك للمراجعين الخارجيين لحسابات منظمة الأمم المتحدة ووكالاتها المتخصصة، في منصب المراجع الخارجي لحسابات الايكاو للسنوات من ٢٠٠٠ الى ٢٠٠٤، وذلك بموجب المادة ١٣-١ من النظام المالي للايكاو.

ج) ان المجلس استعرض الترشيحات الواردة من الدول المتعاقدة في عام ٢٠٠٤ ووافق على تعيين السيدة شيلا فريزر مراجع الحسابات العام الكندي مراجعا خارجيا لحسابات المنظمة للسنوات المالية ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧، ولذا،

٢- تعرب عن خالص تقديرها للسيدة شيلا فريزر لما قدمته للمنظمة من خدمات رفيعة المستوى بصفتها المراجع الخارجي لحساباتها (٢٠٠٠-٢٠٠٣)، وعلى ما قدمته أثناء تلك الفترة من مساعدة فعالة وتعاون لمسؤولي الايكاو ولأجهزتها.

٣- تثبت ما يلي:

أ) القرار الذي اتخذه المجلس بتعيين السيدة شيلا فريزر، المراجع العام لحسابات الحكومة الكندية، مراجعا خارجيا لحسابات الايكاو للسنوات ٢٠٠٠-٢٠٠٤.

ب) القرار الذي اتخذه المجلس بتعيين السيدة شيلا فريزر المراجع العام لحسابات الحكومة الكندية مراجعا خارجيا لحسابات الايكاو للسنوات ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧.

٤- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرارين A29-34 و A33-22.

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 وفعالية المنظمة على النحو المبين في قراري الجمعية العمومية A31-2 و A32-1.

٢- ان نظام المحاسبة الجاري يتجاوز ثلاثين سنة من عمره وأن التحسينات ضرورية لتلبية احتياجات الدول المتعاقدة من المعلومات للبرامج العادية و برامج التعاون الفني.

٣- ان تقديرات الميزانية البرنامجية لا تشمل استثمارات كبيرة في مجال تكنولوجيا الاتصالات والمعلومات.

٤- انه بموجب قرار الجمعية العمومية A33-24 أنشئ صندوق لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات لتمويل تحديث النظم المالية وتعزيز مواقع الايكاو على الانترنت وتوحيد أجهزة الكمبيوتر المركزية للملفات.

تحيط علما بالتقرير عن صندوق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات والتقدم المحرز في المشاريع الثلاثة والنفقات المتكبدة فيها حتى الآن.

ان الجمعية العمومية،

تلاحظ:

١- ان مبلغ ٢,٥ مليون دولار المخصص حتى الآن لا يكفي لتمويل تحديث النظم المالية والنظم الأخرى المتصلة بها.

٢- ان تقديرات التكاليف الأولية لتنفيذ نظم حديثة متكاملة ونظم ذات صلة تصل الى نحو ٨ مليون دولار.

٣- ان مبلغا قدره ٥٠٠ ٠٠٠ دولار ربما لزم لتطوير موقع الايكاو على الانترنت وتعزيزه.

ان الجمعية العمومية،

تقرر ما يلي:

- ١- الاذن بتحويل مبلغ ٢ مليون دولار من الأموال المتجمعة في صندوق تكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية 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 المقدره ومراعاة احتياجات المنظمة.

ان الجمعية العمومية،

تطلب:

- ١- الى الدول أن تقدم اسهامات طوعية نقدية أو عينية لتحديث النظم المالية والنظم ذات الصلة وزيادة تطوير مواقع الايكاو على الانترنت.
- ٢- الى المجلس أن يتابع التقدم المحرز بفضل استخدام صندوق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات ويقدم تقريرا الى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية عن استخدام صندوق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات.
- ٣- الى المراجع الخارجي للحسابات أن يولي اهتماما خاصا للاستخدام الملائم للأموال المخصصة لتحديث النظم المالي والنظم الأخرى المرتبطة به في معرض التدقيق الذي يقوم به.

— انتهى —