



الجمعية العمومية - الدورة الثامنة والثلاثون

مشروع نص التقرير

عن

البند ٤٠ من جدول الأعمال

المادة المرفقة عن البند ٤٠ من جدول الأعمال مقدمة من أجل عرضها على نظر اللجنة الاقتصادية.

البند ٤٠ من جدول الأعمال: تنمية النقل الجوي الاقتصادية - السياسة العامة

١-٤٠ نظرت اللجنة الاقتصادية في هذا البند من جدول الأعمال في إطار الموضوعين التاليين: البيان الموحد بشأن سياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي، ونتائج المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي وأعمال المتابعة.

البيان الموحد بشأن سياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

٢-٤٠ عرض المجلس في ورقة العمل WP/55 نسخة منقحة من البيان الموحد بشأن سياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي (قرار الجمعية العمومية ٣٧-٢٠). وأخذت التقيحات المقترحة إدخالها التطورات المستجدة منذ انعقاد الدورة الأخيرة للجمعية العمومية ولاسيما نتائج المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي. ووافقت اللجنة الاقتصادية على إرجاء مسألة النظر في البيان الموحد المنقح إلى حين الانتهاء من استعراض جميع ورقات العمل ذات الصلة بالموضوع.

٣-٤٠ واقترح إدخال عدد من التعديلات على قرار الجمعية العمومية بما يعكس بشكل دقيق التوصيات التي اعتمدها المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي.

٤-٤٠ وقد أعادت اللجنة الاقتصادية خلال جلستها الثانية عرض هذا الموضوع واستعرضت النسخة المنقحة لقرار الجمعية العمومية في ضوء مناقشتها للبنود ٤٠ إلى ٤٣ من جدول الأعمال. واقترح إدخال عدد من التعديلات الإضافية. وبعد انتهاء اللجنة الاقتصادية من تناول هذا الموضوع، وافقت على أن تعرض على الجلسة العامة للاعتماد البيان الموحد بشأن سياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي مع الأخذ في الاعتبار التعديلات التي اقترحت اللجنة إدخالها.

قرار صاغته اللجنة الاقتصادية وتوصي الجمعية العمومية باعتماده

القرار ٤٠/خ: البيان الموحد بشأن سياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

المقدمة

لما كانت اتفاقية الطيران المدني الدولي قد حددت المبادئ الأساسية التي يجب على الحكومات إتباعها لتطوير خطوط النقل الجوي الدولي على نحو يتسم بالانتظام والكفاءة والاقتصاد والتجانس والاستدامة، وكان أحد أغراض الايكاو لذلك هو دعم المبادئ والترتيبات الرامية إلى إنشاء خدمات للنقل الجوي الدولي تقوم على تكافؤ الفرص وتشغيلها على أساس سليم واقتصادي مع الاحترام المتبادل لحقوق الدول ومراعاة الصالح العام؛

ولما كان النقل الجوي عاملاً رئيسياً في تشجيع وتعزيز التنمية الاقتصادية المستدامة على المستوى الوطني بالإضافة إلى المستويات الدولية؛

ولما كان تدبير الموارد اللازمة للاستفادة القصوى من الفرص التي يُتيحها تطوير النقل الجوي والتصدي للتحديات التي ينطوي عليها وتلك الناجمة عنه يزداد صعوبة، وخاصة بالنسبة للبلدان النامية؛

ولما كانت المنظمة تعد إرشادات ودراسات وإحصاءات بشأن تطوير النقل الجوي في الدول المتعاقدة على نحو مستمر وينبغي أن تواظب على تحديث وتركيز وأهمية هذه المواد وتوزيعها على الدول المتعاقدة بأكثر الوسائل فعالية؛ ولما كان من المقرر على الدول المتعاقدة أن توفر بيانات إحصائية دقيقة وواقعية وغيرها من المعلومات الأخرى لكي يتسنى للمنظمة إعداد هذه الإرشادات؛

ولما كانت المنظمة تتجه نحو نظام الإدارة حسب الأهداف مع زيادة تركيزها على تنفيذ القواعد القياسية أكثر من وضعها؛

ولما كانت الإرشادات الصادرة عن هذه المنظمة والإجراءات التي اتخذتها هذه المنظمة لتنفيذ أهدافها الاستراتيجية تساعد الدول المتعاقدة على وضع السياسات والممارسات التي تسهل عولمة النقل الجوي الدولي وتحوله إلى التشغيل التجاري وتحريره؛

ولما كان من المهم للدول المتعاقدة أن تشارك في أعمال هذه المنظمة في مجال النقل الجوي؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن مرفقات هذا القرار المذكورة أدناه تشكل البيان الموحد بسياسات الإيكاءو المستمرة في مجال النقل الجوي، كما كانت تلك السياسات قائمة عند ختام الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية:

المرفق (أ): التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي

المرفق (ب): إحصاءات وبيانات الطيران

المرفق (ج): التوقعات والتخطيط والتحليل الاقتصادي

المرفق (د): فرض الضرائب

المرفق (هـ): خدمات المطارات والملاحة الجوية

المرفق (و): اقتصاديات الناقلين الجويين

المرفق (ز): البريد الجوي

٢- تحث الدول المتعاقدة على مراعاة هذه السياسات وتجديدها التي يعدها المجلس في الوثائق المذكورة في هذا البيان الموحد وتجديدها التي يعدها الأمين العام في الأدلة والكتب الدورية؛

٣- تحث الدول المتعاقدة على أن تبذل كل جهد للوفاء بالتزاماتها الناشئة من اتفاقية شيكاغو وقرارات الجمعية العمومية، وأن تدعم كذلك نشاط المنظمة في مجال النقل الجوي، وأن تقدم على وجه الخصوص وبأقصى سرعة وعلى الوجه الأكمل الإحصاءات والمعلومات الأخرى التي تطلبها المنظمة لأعمالها في مجال النقل الجوي؛

- ٤- تطلب إلى المجلس إعطاء أهمية خاصة لمشكلة تمويل تنمية الموارد البشرية والفنية الضرورية لتحقيق أفضل إسهام ممكن للنقل الجوي في الرفاهية الاقتصادية والاجتماعية للبلدان النامية؛
- ٥- تطلب إلى المجلس أن يستشير بأنسب الوسائل في كل المسائل المتصلة بالنقل الجوي خبراء يمثلون الدول المتعاقدة إذا رأى ذلك مفيداً لعمله، بما في ذلك إنشاء فرق من الخبراء المؤهلين تقدم تقاريرها إلى لجنة النقل الجوي أو إلى مجموعات الدراسة التابعة للأمانة العامة، وأن تعمل هذه الفرق بالمراسلة أو بالاجتماعات؛
- ٦- تطلب إلى المجلس أن يعقد مؤتمرات أو اجتماعات عالمية يستطيع جميع الدول المتعاقدة أن تشارك فيها، باعتبارها الوسيلة الرئيسية للتقدم في حل المسائل ذات الأهمية العالمية في مجال النقل الجوي، عندما يبرر عقد هذه الاجتماعات عدد وأهمية المسائل التي يتعين حلها وحيث توجد إمكانية اتخاذ إجراءات بناءً بصددتها؛
- ٧- تطلب إلى المجلس أن يوفر ما يلزم لتنظيم الحلقات الدراسية والندوات وغيرها من الاجتماعات المماثلة التي يتطلبها نشر سياسات الايكاو في مجال النقل الجوي وما يتصل بها من إرشادات على الدول المتعاقدة وفيما بينها؛
- ٨- تطلب إلى المجلس أن يواظب على مراجعة هذا البيان الموحد لسياسات الايكاو في مجال النقل الجوي وأن يخطر الجمعية العمومية كلما دعت الحاجة إلى إدخال تغييرات عليه؛
- ٩- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٧-٢٠.

المرفق (أ)

التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي

القسم الأول الاتفاقات والترتيبات

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

ولما كان تعدد الأطراف إلى أقصى حد ممكن في الحقوق التجارية مازال يمثل واحداً من أهداف المنظمة؛

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

ولما كان أحد أهداف اتفاقية شيكاغو هو تشغيل خطوط النقل الجوي الدولية تشغيلاً سليماً واقتصادياً، وكان اتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية واتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩) في هذا الخصوص يسهلان على الدول المتعاقدة الأطراف فيه تحقيق هذا الهدف؛

ولما كانت الجمعية العمومية قد أكدت مراراً على أن تلتزم كل دولة متعاقدة بأحكام المادة الثالثة والثمانين من اتفاقية شيكاغو وبأن تسجل لدى مجلس الايكاو بأسرع ما يمكنها جميع الترتيبات المتعلقة بالطيران المدني الدولي وفقاً لقواعد تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران لدى الايكاو؛

ولما كان التأخير بلا داع في تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران وعدم الالتزام بذلك التسجيل أمر غير مستصوب لأنه يقوّض دقة واكتمال المعلومات التنظيمية وتعزيز الشفافية؛

ولما كان تحديد أسعار أجور النقل الجوي الدولي بطريقة عادلة وشفافة تهدف إلى تطوير الخدمات الجوية على نحو مرض؛

ولما كان ينبغي إيلاء الاعتبار الواجب لمصالح المستهلكين لدى رسم السياسات وإصدار التنظيمات في مجال النقل الجوي الدولي؛

ولما كانت الحاجة تقضي بالتكيف مع البيئة التنظيمية والتشغيلية دائبة التغيير في مجال النقل الجوي، وكانت المنظمة قد وضعت بناء على ذلك إرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي، بما في ذلك بنود نموذجية واتفاقيات خدمات جوية نموذجية لكي تستعين بها الدول - حسب رغبتها - في الاتفاقات الثنائية أو الإقليمية؛

وبالإشارة إلى أن المنظمة قد استحدثت وأتاحت للدول وسيلة ابتكاره للالتقاء، هي حدث الايكاو للتفاوض بشأن الخدمات الجوية، الذي ييسر التفاوض والتشاور بشأن الخدمات الجوية ويزيد من كفاءتها؛
فإن الجمعية العمومية:

- ١- تؤكد من جديد على الدور الأساسي للايكاو في إعداد الإرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي وفي المساعدة في تحريره وتيسيره، حسب الاقتضاء؛
- ٢- تحث الدول المتعاقدة على أن تولي، ضمن سياق عملية التحرير التجاري، العناية الواجبة للمبادئ المتعلقة بتدابير الضمانات الرامية إلى ضمان المشاركة الدائمة والفعالة لجميع الدول في النقل الجوي الدولي، بما في ذلك مبدأ إيلاء عناية خاصة لمصالح واحتياجات البلدان النامية؛
- ٣- تحث الدول المتعاقدة على أن تقوم، في الممارسات التنظيمية، بالامتناع عن اتخاذ إجراءات انفرادية من شأنها أن تؤثر سلبياً على المصلحة المشتركة لمجتمع الطيران والنمو الفعّال والمستدام للنقل الجوي الدولي؛
- ٤- تحث الدول المتعاقدة التي لم تنضم بعد إلى اتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية واتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ على أن تبادر على وجه السرعة إلى النظر في الانضمام إليهما؛
- ٥- تحث جميع الدول المتعاقدة على أن تسجل لدى الايكاو اتفاقات وترتيبات التعاون المتعلقة بالطيران المدني الدولي، وذلك وفقاً لأحكام المادة (٨٣) من اتفاقية شيكاغو ووفقاً لقواعد تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران لدى الايكاو؛

- ٦- تحث الدول المتعاقدة على أن تحيط المجلس علماً تاماً بالمشاكل الخطيرة الناشئة عن تطبيق اتفاقات أو ترتيبات الخدمات الجوية وبأي تطورات تفيد في بلوغ هدف تحقيق مبدأ تعدد الأطراف في تبادل الحقوق التجارية؛
- ٧- تحث الدول المتعاقدة على أن تواصل متابعة تحرير دخول الأسواق بالسرعة والطريقة المناسبتين لاحتياجاتها وظروفها، مع إيلاء الاعتبار الواجب لمصالح جميع الجهات المعنية وبيئة الأعمال المتغيرة والبنية الأساسية اللازمة؛
- ٨- تحث الدول المتعاقدة ينبغي أن تولي الدول الاعتبار الواجب للسمات المميزة لخدمات الشحن الجوي عند تبادل حقوق دخول الأسواق في إطار اتفاقات الخدمات الجوية وأن تمنح الحقوق المناسبة والمرونة التشغيلية اللازمة من أجل تشجيع تطور هذه الخدمات؛
- ٩- تحث الدول المتعاقدة لدى معالجة المسائل المتعلقة بتخصيص الخانات والقيود على الطيران الليلي، ينبغي للدول أن تولي الاعتبار الواجب لاحتياجات وشواغل الدول الأخرى وأن تبذل قصارى جهدها لتبديد الشواغل من خلال المشاورات بروح من التعاطف والشفافية والتفاهم المتبادل والتعاون؛
- ١٠- تحث الدول المتعاقدة على أن تقوم، فيما يتعلق بالقيود المفروضة على الطيران الليلي، باحترام مبدأ "النهج المتوازن" الخاص بالايكاو واتباعه في إجراءاتها التنظيمية بشأن إدارة ضوضاء الطائرات في المطارات؛
- ١١- تحث الدول على رسم سياسات بشأن حماية المستهلك في عمليات الحجز وشراء التذاكر والتسجيل باستخدام الإنترنت؛
- ١٢- تشجع الدول المتعاقدة على المشاركة في مؤتمر حدث الايكاو للتفاوض بشأن الخدمات الجوية والإفادة منه؛
- ١٣- تطلب إلى المجلس أن يضع خلاصة وافية لسياسات وممارسات المنافسة السارية على الصعيدين الوطني أو الإقليمي؛
- ١٤- تطلب إلى المجلس أن يعد ويعتمد رؤية طويلة المدى لتحرير النقل الجوي الدولي، بما في ذلك بحث مسألة اتفاق دولي يتيح للدول تحرير دخول الأسواق، مع مراعاة التجارب السابقة والإنجازات التي حققتها الدول، بما في ذلك اتفاقات تحرير دخول الأسواق القائمة والمبرمة على المستويات الثنائية والإقليمية والمتعددة الأطراف، فضلاً عن مختلف الاقتراحات المقدمة خلال هذا المؤتمر؛
- ١٥- تطلب إلى المجلس أن يعدّ اتفاقاً دولياً محدداً للمساعدة على مواصلة تحرير خدمات الشحن الجوي، مع مراعاة ما قامت به الدول في السابق ووجهات نظرها بشأن الترتيبات المعمول بها حالياً، وبالتشاور مع جميع الجهات المعنية؛
- ١٦- تطلب إلى المجلس أن يواصل التعاون مع الهيئات الإقليمية وشبه الإقليمية على دراسة وإعداد تدابير التعاون، بما في ذلك الترتيبات المتحررة، واستعراض نتائج هذه التدابير، لكي يقرر إمكانية توصية الدول المتعاقدة في الوقت الملائم بتطبيق تدابير مماثلة أو أخرى على نطاق أوسع؛
- ١٧- تطلب إلى المجلس أن يواصل إجراء الدراسة المقارنة والتحليلية لسياسات الدول المتعاقدة وشركات الطيران ولأساليب عملها بخصوص الحقوق التجارية وأحكام اتفاقات الخطوط الجوية، وأن يخطر جميع الدول المتعاقدة بأي تطورات جديدة في التعاون الدولي على تبادل الحقوق التجارية، ولا سيما بأي ترتيبات أكثر تحملاً؛

- ١٨- تطلب إلى المجلس أن يواظب على استعراض آلية المنظمة لوضع إرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي، وأن ينفّحها أو يحدّثها حسب الاقتضاء؛
- ١٩- تطلب إلى المجلس أن يستعرض بصفة دورية قواعد تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران بغرض تبسيط عملية التسجيل؛
- ٢٠- تطلب إلى المجلس أن يعدّ في الأجل القريب مجموعة من المبادئ الأساسية الرفيعة المستوى وغير الإلزامية بشأن حماية المستهلك تحقق توازناً ملائماً بين حماية المستهلكين وقدرة قطاع الطيران على المنافسة وتراعي احتياجات الدول للمرونة، نظراً للخصائص الاجتماعية والسياسية والاقتصادية المختلفة للدول؛ وينبغي أن تكون هذه المبادئ الأساسية متسقة مع الموثيق السارية، ولاسيما اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، المعتمدة في مونتريال في ٢٨ مايو ١٩٩٩؛
- ٢١- تطلب إلى الأمين العام أن يذكّر الدول المتعاقدة بأهمية المبادرة إلى تسجيل هذه الاتفاقات والترتيبات بدون تأخير، وأن يقدم إلى الدول المتعاقدة ما تطلبه من المساعدة لتسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران الخاصة بها لدى المجلس؛
- ٢٢- تطلب من رئيس المجلس والأمين العام أن يشجعا على الانضمام العالمي إلى الاتفاقيات والاتفاقات الدولية وتنفيذها، بما في ذلك اتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية واتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ وأن يحثا الدول المتعاقدة على إبلاغ الأمانة العامة بمدى التزامها الانضمام إليها إلى هذا الاتفاق.
- ٢٣- تطلب إلى مجلس الايكاو على وضع سياسات بشأن حماية المستهلك في معاملات التجارة الإلكترونية.

القسم الثاني التعاون في مجال الترتيبات التنظيمية

لما كانت بعض القيود الاقتصادية والمالية والتشغيلية المطبقة من جانب واحد على المستوى الوطني تؤثر على استقرار النقل الجوي الدولي، وتتحو إلى ممارسات تجارية تمييزية مجحفة في هذا المجال وتتفاي المبادئ الأساسية لاتفاقية شيكاغو كما تتفاي تطور النقل الجوي الدولي بانتظام وتوافق؛

ولما كان توفير خدمات النقل الجوي على نحو منظم وموثوق يتسم بأهمية أساسية لتطوير اقتصاد الدول، ولا سيما النامية منها، بما في ذلك، الدول التي تعتمد على السياحة؛

ولما كان التشدد في تطبيق معيار ملكية الغالبية والسيطرة الفعالة عند الإذن لشركة الطيران بممارسة حقوق الطريق وغيرها من حقوق النقل الجوي قد يحرم دولاً نامية كثيرة من تكافؤ الفرص العادلة لتشغيل الخطوط الجوية الدولية والحصول منها على الفوائد المثلى؛

ولما كان تعيين الناقلين الجويين وترخيص دخول الأسواق يجب تحريرهما وفقاً للوتيرة التي تختارها كل دولة ووفقاً لتقديرها، وذلك على نحو اطرادي ويتسم بالمرونة، في ظل الرقابة التنظيمية الفعالة ولا سيما فيما يتعلق بالسلامة والأمن؛

ولما كان توسيع نطاق المعايير أو تطبيقها بمرونة فيما يخص تعيين وتفويض شركات الطيران قد يساعد على تهيئة بيئة تشغيلية ينمو فيها النقل الجوي الدولي ويزدهر بصورة مستقرة وتتسم بالكفاءة والاقتصاد، ويسهم في هدف مشاركة الدول في عملية التحرير، بدون المساس بالتزامات الدول بالنسبة لسلامة الطيران وأمنه؛

ولما كان تحقيق أهداف التنمية بين تلك الدول يلقي تشجيعاً متزايداً من خلال الترتيبات التعاونية التي تنشئ تجمعات اقتصادية إقليمية وتسهل التعاون الوظيفي الذي يعبر عن التقارب والتماثل في المصالح القائمة بصورة خاصة بين الدول النامية التي تنتمي إلى حركات التكامل الاقتصادي الإقليمي؛

ولما كانت ممارسة أي شركة طيران لحقوق الطريق وغيرها من حقوق النقل تعزز مصالح الدول النامية التي تتمتع بهذه الحقوق وتهتم بهذه المصلحة المشتركة، كلما كانت ملكية غالبية رأسمال هذه الشركة والسيطرة الفعالة عليها في يد دولة نامية أو أكثر أو في يد مواطنيها ممن لهم مصالح متماثلة؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول المتعاقدة على أن تتجنب اتخاذ تدابير انفرادية تؤثر على تطوير النقل الجوي الدولي بانتظام وتناقض، وأن تضمن عدم تطبيق السياسات والتشريعات المحلية على النقل الجوي الدولي بدون المراعاة الواجبة لسماته الخاصة؛

٢- تحث الدول المتعاقدة على الأخذ في الاعتبار أن المنافسة الشريفة هي مبدأ عام هام في تشغيل خدمات النقل الجوي؛

٣- تحث الدول المتعاقدة على مواصلة تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، حسب الاحتياجات والظروف، بواسطة مختلف التدابير القائمة مثل رفع القيود المفروضة على الملكية والسيطرة الواردة في اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية أو الأحكام المتعلقة بالتعيين التي تعترف بمفهوم المصلحة المشتركة داخل المجموعات الاقتصادية الإقليمية أو شبه الإقليمية التي أوصت بها الأيكاو؛

٤- تحث الدول المتعاقدة على قبول تعيين أي شركة طيران والسماح لها بممارسة حقوق الطريق وغيرها من حقوق النقل الجوي لأي دولة أو دول، ولا سيما الدول النامية في نفس التجمع، وفقاً للأحكام والشروط التي يقبلها الأطراف، بما في ذلك اتفاقات النقل الجوي التي عقدها الأطراف المعنية؛

٥- تحث الدول المتعاقدة على الاعتراف بمفهوم المصالح المشتركة للتجمعات الاقتصادية الإقليمية أو شبه الإقليمية بوصفه أساساً سليماً لقيام الدولة النامية بتعيين شركة طيران تابعة لأي دولة نامية أخرى من نفس التجمع الاقتصادي الإقليمي حيثما تكون ملكية الأغلبية والسيطرة الفعالة على تلك الشركة في يد تلك الدولة النامية الأخرى الواحدة أو الأكثر أو في يد مواطنيها؛

٦- تحث الدول المتعاقدة على التفكير في إتباع معايير بديلة لتعيين وتفويض شركات الخطوط الجوية، بما في ذلك إتباع معايير الأيكاو، وعلى اعتماد نهج مرن وإيجابي لمساعدة الدول الأخرى في جهودها الرامية إلى التحرر من معياري الملكية والسيطرة فيما يخص الناقلين الجويين، دونما إخلال بالسلامة والأمن؛

٧- تحث الدول المتعاقدة على وضع قوانين وسياسات المنافسة التي تسري على النقل الجوي مع مراعاة السيادة الوطنية ومراعاة إرشادات الأيكاو بشأن المنافسة؛

- ٨- تحت الدول المتعاقدة على تشجيع التعاون بين الهيئات المختصة الوطنية و/أو الإقليمية، بما في ذلك في سياق إقرار التحالفات وحالات الاندماج؛
- ٩- تدعو الدول المتعاقدة التي لديها خبرة في مختلف أشكال التشغيل المشترك للخطوط الجوية الدولية إلى أن تقدم إلى المجلس بصفة مستمرة معلومات بخصوص خبرتها حتى تجمع المنظمة معلومات فيها فائدة للدول المتعاقدة؛
- ١٠- تطلب إلى المجلس أن يباشر العمل بشأن وضع اتفاق دولي لتحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، مع مراعاة الشواغل المتعلقة بالسلامة والأمن، ومبدأ المعاملة بالمثل، وضرورة السماح بالتكيف التدريجي والمرحلي مع الضمانات، وضرورة مراعاة التجارب الإقليمية، ومتطلبات مختلف القوانين المحلية للدول والآثار على جميع الجهات المعنية بما في ذلك القوى العاملة؛
- ١١- تطلب إلى المجلس أن يضع أدوات من قبيل منتدى لتبادل وجهات النظر بغية التعاون والحوار وتبادل المعلومات بين الدول الأعضاء من أجل تعزيز اتباع نهج أكثر توافقاً إزاء النقل الجوي الدولي؛
- ١٢- تطلب إلى المجلس مواصلة رصد التطورات في مجال المنافسة بالنسبة للنقل الجوي الدولي والعمل، كلما اقتضى الأمر ذلك، على تحديث ما يُصدره من سياسات وإرشادات بشأن المنافسة الشريفة؛
- ١٣- تطلب إلى المجلس أن يقدم، بناء على الطلب، كل مساعدة مجدية إلى الدول المتعاقدة التي ترغب في الانضمام إلى التجمعات الاقتصادية الإقليمية أو شبه الإقليمية لتشغيل الخطوط الجوية الدولية؛
- ١٤- تطلب إلى المجلس أن يقدم المساعدة، بناء على الطلب، إلى الدول المتعاقدة التي تبادر إلى إعداد هذه الترتيبات التعاونية للمشاركة المباشرة في ملكية وتشغيل الخطوط الجوية الدولية، أو إلى الدول المتعاقدة التي تقوم شركات الطيران التابعة لها بوضع تلك الترتيبات، وأن يقوم المجلس على الفور بتوزيع المعلومات المتعلقة بتلك الترتيبات التعاونية على الدول.

القسم الثالث توزيع منتجات شركات الطيران

- لما كان تقدم تكنولوجيا المعلومات والتكنولوجيات الالكترونية قد أثر تأثيراً ملحوظاً على طريقة عمل صناعة شركات الطيران، ولا سيما على توزيع منتجاتها؛
- ولما كانت الايكاو قد وضعت مدونة سلوك لتنظيم وتشغيل نظام الحجز الآلي لتتبعها الدول، ووضعت بندين نموذجيين مرتبطين بذلك لتستخدمهما الدول حسب اختيارها في اتفاقاتها للخدمات الجوية؛
- فإن الجمعية العمومية:

- ١- تطلب إلى المجلس أن يرصد تطورات توزيع منتجات شركات الطيران والممارسات ذات الصلة بها، وأن ينشر على الدول المتعاقدة المعلومات عن أهم التطورات؛
- ٢- وتطلب إلى المجلس أن يستعرض ما إذا كانت هناك حاجة مستمرة لقواعد الايكاو بشأن نظم الحجز الآلي والبنود النموذجية في ضوء التغييرات في التنظيم والصناعة.

القسم الرابع تجارة الخدمات

لما كانت الايكاو قد اهتمت بمسألة جوانب النقل الجوي الدولي التي أدرجت في إطار الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات (GATS) وعملت بنشاط لكي يتحسن فهم جميع الأطراف المعنية لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي وللصلاحيات والدور اللذين تنفرد بهما الايكاو في مجال النقل الجوي الدولي؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تؤكد من جديد أن من الضروري أن تستطلع المنظمة الترتيبات التنظيمية المستقبلية وأن تضع التوصيات والمقترحات اللازمة للتصدي للتحديات التي تواجه النقل الجوي الدولي، استجابة للتغيرات الداخلية والخارجية التي تؤثر فيه؛
- ٢- تسلّم بأن تلك الترتيبات ينبغي أن تهيئ البيئة اللازمة لتطور النقل الجوي الدولي واستمرار ازدهاره على نحو يتسم بالانتظام والاستقرار والكفاءة والاقتصاد بدون تفويض السلامة والأمن، وضمان مصالح جميع الدول المتعاقدة ومشاركتها الفعالة والمستدامة في النقل الجوي الدولي؛
- ٣- تؤكد من جديد على الدور القيادي للايكاو في وضع الإرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي؛
- ٤- تحث الدول المتعاقدة التي تشارك في المفاوضات والاتفاقات والترتيبات التجارية التي تتعلق بالنقل الجوي الدولي على ما يلي:

- أ) أن تكفل التنسيق الداخلي في هيئاتها الوطنية وأن تكفل بصفة خاصة مشاركة سلطات الطيران وصناعة الطيران مشاركة مباشرة في المفاوضات؛
 - ب) أن تكفل إدراك ممثليها إدراكا تاما لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي، ولا سيما خصائص النقل الجوي الدولي وبنية التنظيمية واتفاقاته وترتيباته؛
 - ج) أن تراعي حقوقها والتزاماتها إزاء الدول الأعضاء لدى الايكاو غير الأعضاء في منظمة التجارة العالمية؛
 - د) أن تبحث بعناية في الآثار المترتبة على اقتراح إدراج أي خدمات أو أنشطة إضافية متعلقة بالنقل الجوي في الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات، آخذة بعين الاعتبار الخاص الارتباط الوثيق بين الجوانب الاقتصادية والبيئية وجوانب السلامة والأمن في النقل الجوي الدولي؛
 - هـ) أن تشجع على تحقيق الفهم التام لدور وصلاحيات الايكاو في وضع الإرشادات للتنظيم الاقتصادي، بما في ذلك تحرير النقل الجوي الدولي، وأن تنتظر في إتباع هذه الإرشادات؛
 - و) أن تودع لدى الايكاو بمقتضى المادة (٨٣) من اتفاقية شيكاغو نسخا من أي إعفاءات وأي التزامات محددة تتعلق بالنقل الجوي الدولي عقدها بموجب الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات؛
- ٥- تطلب من منظمة التجارة العالمية والدول الأعضاء والمراقبين فيها ايلاء الاهتمام الواجب لما يلي:

- أ) الهياكل والترتيبات التنظيمية الخاصة بالنقل الجوي الدولي والتحرير الذي يجري على المستوى الثنائي والإقليمي وشبه الإقليمي؛
- ب) مسؤولية الايكاو الدستورية عن النقل الجوي الدولي، وخاصة مسؤوليتها عن سلامته وأمنه؛
- ج) سياسة الايكاو وموادها الإرشادية الراهنة بخصوص التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي وعملها الدائب في هذا الميدان؛
- ٦- وتطلب إلى المجلس:

- أ) أن يواصل الاضطلاع بدور قيادي عالمي في تسهيل وتنسيق عملية التحرير الاقتصادي مع ضمان السلامة والأمن وحماية البيئة في النقل الجوي الدولي؛
- ب) أن يتابع بنشاط التطورات المستجدة في تجارة الخدمات والتي قد تؤثر على النقل الجوي الدولي، وإبلاغ الدول المتعاقدة بها؛
- ج) أن يشجع استمرار الاتصال والتعاون والتنسيق بصورة فعالة بين الايكاو ومنظمة التجارة العالمية وغيرها من المنظمات الدولية الحكومية وغير الحكومية التي تعمل في مجال تجارة الخدمات؛

القسم الخامس وضع الإرشادات عن السياسات

- لما كانت الحكومات عليها التزامات ومسؤوليات دولية في التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي؛
- ولما كان التحرير الاقتصادي وتطور صناعة النقل الجوي سيستمران في إتاحة الفرص وإثارة التحديات والمسائل في مجال تنظيم النقل الجوي الدولي؛
- ولما كانت المنظمة قد عالجت مسائل تنظيمية كثيرة وجمعت السياسات والمواد الإرشادية ذات الصلة؛
- فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحث الدول المتعاقدة على أن تراعي، عند الاضطلاع بمهامها التنظيمية، السياسات والمواد الإرشادية التي أعدتها الايكاو بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي، مثل تلك الواردة في الوثيقة Doc 9587 الصادرة بعنوان السياسات والمواد الإرشادية عن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي؛
- ٢- تشجع الدول المتعاقدة على أن تُدرج في القوانين والقواعد واللوائح الوطنية واتفاقات الخدمات الجوية المبادئ الأساسية لفرص التنافس المنصفة والعادلة وعدم التمييز والشفافية والتناسق والمطابقة والتعاون المنصوص عليها في الاتفاقية والمجسدة في سياسات الايكاو وإرشاداتها؛

٣- تطلب إلى المجلس أن يحرص على أن تكون هذه السياسات والإرشادات المرتبطة بالتنظيم الاقتصادي مواكبة للتطورات وحديثة ومستجيبة للأوضاع المتغيرة ولمتطلبات الدول؛

٤- تطلب إلى المجلس أن ينظر في الوسائل والسبل الإضافية التي تمكن من تعزيز حالة سياساته الخاصة بالتنمية الاقتصادية المستدامة لنظام النقل الجوي.

المرفق (ب)

إحصاءات وبيانات الطيران

لما كان برنامج الايكاو للإحصاءات يمثل أساسا مستقلا وعالميا لغرض تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي وتنميته المستدامة؛

ولما كانت كل دولة متعاقدة قد تعهدت بأن تقوم شركات النقل الجوي التابعة لها بتقديم الإحصاءات التي يطلبها المجلس وفقا للمادة ٦٧ من اتفاقية شيكاغو؛

ولما كان المجلس قد أعد أيضا شروطا لإحصاءات عمليات الخطوط الجوية الداخلية والمطارات الدولية وتجهيزات الطرق الدولية، طبقا للمادتين (٥٤) و(٥٥) من اتفاقية شيكاغو؛

ولما كان المجلس قد أعد شروطا لجمع البيانات عن الطائرات المدنية المسجلة طبقا للمادة ٢١ من اتفاقية شيكاغو؛

ولما كان يتعين على الايكاو أن تجمع البيانات من الدول عن الاستهلاك السنوي للوقود في مجال الطيران بغرض استخدام هذه البيانات لمواجهة التحديات الناشئة عن التنمية المستدامة للنقل الجوي، وأن ترصد وتُبلغ عن الآثار المحتملة المترتبة عن التدابير الاقتصادية المتصلة بالجوانب التشغيلية لخدمات الطيران الدولي والهياكل الأساسية ذات الصلة؛

وحيث إن تعيين جهات اتصال تعنى بإحصاءات الطيران في الدول سييسر تقديم ما تطلبه الايكاو من إحصاءات وبيانات في الوقت المناسب؛

ولما كان المجلس قد اعتمد سياسة الإدارة القائمة على تحقيق الأهداف التي تقتضي جمع البيانات ذات الصلة وتحليلها لقياس أداء المنظمة ككل وأداء مكوناتها من حيث بلوغ الأهداف الاستراتيجية الموضوعة لها؛

ولما كانت قاعدة البيانات الإحصائية المتكاملة التي أنشأتها الايكاو لخزن البيانات والتحقق منها تزود الدول المتعاقدة وغيرها من المنفعين بنظام مباشر يتسم بالكفاءة لاسترجاع البيانات الإحصائية؛

ولما كان عدد من الدول المتعاقدة مستمرا في عدم تقديم الإحصاءات التي طلبها المجلس، أو أنه يقدمها غير كاملة؛

ولما كان التعاون بين المنظمات الدولية التي تجمع إحصاءات الطيران وتوزعها قد يخفف من عبء تقديم الإحصاءات؛

ولما كان دور الايكاو في تجهيز ونشر بيانات الطيران يتيح للدول استخدام هذه البيانات كأداء فعالة في النمو الآمن والمنظم لخدمات الطيران المدني الدولي التي تُدار بصورة ناجحة واقتصادية؛

ولما كانت الايكاو تواصل بذل جهودها كي تتسم العمليات التي تشمل بيانات الطيران بالفعالية والكفاءة من خلال وضع مجموعة من الأدوات الإلكترونية لتلبية الاحتياجات المتطورة للدول المتعاقدة؛
فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحث الدول المتعاقدة على أن تعين جهات اتصال تُعنى بإحصاءات الطيران، وتبذل قصارى جهودها لتقديم الإحصاءات التي تطلبها الايكاو في حينها وبشكل الكتروني كلما أمكنها ذلك؛
- ٢- تحث الدول المتعاقدة على استخدام الأدوات الإلكترونية المتاحة للاطلاع على بيانات الأيكاو في مجال الطيران؛
- ٣- تشجع الدول المتعاقدة على استخدام الأدوات الإلكترونية المتاحة عند تقديم بيانات الطيران إلى الايكاو؛
- ٤- تشجع الدول المتعاقدة على المشاركة بفعالية في وضع الأدوات الإلكترونية من خلال تقديم الدعم وإبداء الملاحظات ومن خلال تقاسم المعارف والخبرات.
- ٥- تطلب إلى المجلس أن يدعو الخبراء الوطنيين في مختلف التخصصات المطلوبة حسب الاقتضاء ليدرسوا بصفة منتظمة البيانات الإحصائية التي تجمعها الايكاو، وذلك لتلبية احتياجات المنظمة ودولها الأعضاء تلبية أكثر فاعلية، وليضعوا المقاييس الضرورية لرصد أداء المنظمة من حيث بلوغ أهدافها الإستراتيجية وتحسين اتساق الإحصاءات ومدى اكتمالها وموثوقية تقديمها من جانب الدول المتعاقدة، وشكل ومحتوى التحليلات.
- ٦- وتطلب إلى المجلس ما يلي:
 - أ) أن يواصل استكشاف سبل التعاون على نحو أوثق مع المنظمات الدولية الأخرى العاملة في جمع إحصاءات الطيران وتوزيعها؛
 - ب) أن يضع الترتيبات الملائمة لكي يقدم موظفو الأمانة العامة المساعدة إلى الدول المتعاقدة بناء على طلبها لتحسين إحصاءات الطيران المدني وتحسين عملية إبلاغ المنظمة بها؛
 - ج) أن يضع عملية تتيح تنسيق بيانات الطيران من مصادر مختلفة من أجل تسهيل توفير البيانات الدقيقة والموثوقة والمتسقة اللازمة لاتخاذ قرارات مستنيرة من جانب الدول؛
 - د) وأن يضع ويحتضن ويدير منهاجا يمكّن أوساط الطيران من أن تتبادل وتعزز بياناتها وأدواتها الإلكترونية وفقا للمبادئ والأحكام الواردة في الاتفاقية وفي القرارات ذات الصلة الصادرة عن المنظمة.

المرفق (ج)

التوقعات والتخطيط والتحليل الاقتصادي

لما كانت استقلالية الايكاو في تتبع الاتجاهات وتطبيق التحليلات الاقتصادية يمثل أساسا ضروريا يوفر لتعزيز التخطيط والتنمية المستدامة للنقل الجوي الدولي؛

ولما كانت الدول المتعاقدة تحتاج إلى توقعات عالمية وإقليمية عن تطورات الطيران المدني الدولي في المستقبل لاستخدامها في مختلف الأغراض؛

ولما كان من واجب المجلس في إطار أعماله المستمرة في المجال الاقتصادي أن يتوقع التطورات المستقبلية التي يحتمل أن تتطلب اتخاذ تدابير من جانب المنظمة، وأن يبادر باتخاذ تلك التدابير في الوقت المناسب؛

ولما كانت المنظمة مطالبة بتقييم أدائها بصورة منتظمة على ضوء أهدافها الاستراتيجية مع تركيز خاص على السلامة وسعة الملاحة الجوية ونجاعتها والأمن والتسهيلات والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي وحماية البيئة؛

ولما كانت المنظمة تحتاج إلى توقعات محددة والى الدعم الاقتصادي لأغراض التخطيط للمطارات ونظم الملاحة الجوية ولأغراض الرصد والتخطيط في مجال حماية البيئة؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تطلب إلى المجلس أن يقوم، حسب الاقتضاء، بإعداد وتحديث التوقعات بالاتجاهات والتطورات في المستقبل في مجال الطيران المدني، سواء كانت هذه التوقعات عامة أو محددة، على أن تشمل هذه التوقعات، إن أمكن، البيانات المحلية والإقليمية والعالمية، وأن يتيحها للدول المتعاقدة، وأن يلبي الحاجة إلى البيانات في مجالات السلامة وسعة الملاحة الجوية ونجاعتها والأمن والتسهيلات والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي وحماية البيئة؛

٢- تطلب إلى المجلس أن يضع مجموعة وحيدة من التوقعات الطويلة الأجل للحركة الجوية، التي يمكن على أساسها وضع توقعات بمواصفات محددة أو بقدر أكبر من التفصيل وذلك خدمة لأغراض شتى منها تخطيط نظم الملاحة الجوية وتحليل المسائل البيئية؛

٣- تطلب إلى المجلس أن يعمل على وضع المنهجيات والإجراءات اللازمة لإعداد التوقعات، وتقييم الآثار الاقتصادية للتدابير الجديدة، وتحليل التكاليف والمنافع أو فعالية التكلفة، وإعداد سيناريوهات للعمل لتلبية احتياجات المنظمة والمجموعات الإقليمية لتخطيط الملاحة الجوية، أو هيئات تخطيط البيئة وكذلك، إذا اقتضى الأمر، الأنشطة الأخرى للمنظمة؛

٤- تطلب إلى المجلس أن يضع الترتيبات اللازمة لجمع وإعداد مواد عن أساليب التوقعات الجارية للأغراض المحددة في الفقرات ١ و ٢ و ٣ أعلاه، وأن يوزعها على الدول المتعاقدة من أن إلى آخر لتكون بمثابة إرشادات لها في توقعاتها وتخطيطها وتحليلاتها الاقتصادية؛

٥- تطلب إلى المجلس رصد التطورات وإجراء دراسات بشأن المسائل الرئيسية ذات الأهمية العالمية وتقاسم تحليلاته مع الدول والمنظمات الدولية وقطاع الطيران.

المرفق (د)

فرض الضرائب

لما كان النقل الجوي الدولي يؤدي دورا رئيسيا في توسيع نطاق التجارة والسفر الدوليين، ولما كان فرض الضرائب على الطائرات والوقود والإمدادات الفنية الاستهلاكية التي يستعملها النقل الجوي الدولي وعلى إيرادات شركات النقل الجوي الدولي والطائرات وغيرها من الممتلكات المنقولة المرتبطة بتشغيل الطائرات في النقل الجوي الدولي وعلى مبيعات وخدمات الطيران، له تأثير اقتصادي وتنافسي ضار على عمليات النقل الجوي الدولي؛

ولما كانت سياسات الايكاو المضمنة في الوثيقة Doc 8632 بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي تميز من ناحية المفهوم بين الرسم والضريبة باعتبار أن "الرسم هو جباية تهدف على وجه التحديد إلى استرداد نفقات تقديم التجهيزات والخدمات إلى الطيران المدني، بينما الضريبة هي جباية لتحصيل إيرادات للحكومات الوطنية أو المحلية، وهي عموما لا تسري على الطيران المدني لا بكاملها ولا على أساس تكلفة محددة"؛

ولما كان من دواعي القلق البالغ قيام بعض الدول المتعاقدة بفرض جبايات على نحو متزايد على بعض جوانب النقل الجوي الدولي، وانتشار فرض الرسوم على الحركة الجوية، حيث يمكن تصنيف بعض هذه الرسوم على أنها ضرائب على مبيعات وخدمات النقل الجوي الدولي؛

ولما كانت مسألة الجبايات المتعلقة بانبعثات محركات الطائرات قد عولجت في قرار الجمعية العمومية ٣٨-... "البيان الموحد بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي"؛

ولما كان القرار الوارد في الوثيقة Doc 8632 يكمل المادة (٢٤) من اتفاقية شيكاغو ويستهدف التسليم بالطابع الفريد للطيران المدني الدولي وبالحاجة إلى إعفاء بعض جوانب عمليات النقل الجوي الدولي من الضرائب؛
فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحث الدول المتعاقدة على أن تطبق القرار الصادر عن المجلس حسبما ورد في الوثيقة Doc 8632 الصادرة بعنوان سياسات الايكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي، وذلك تقاديا لفرض ضرائب تمييزية على الطيران الدولي؛
- ٢- تحث الدول المتعاقدة على تحاشي الازدواج الضريبي في مجال النقل الجوي؛
- ٣- تطلب إلى المجلس أن يكفل تحديث الإرشادات والمشورة الواردة في الوثيقة Doc 8632 وتأمين استجابتها لاحتياجات الدول المتعاقدة، وأن يواصل تعزيز تطبيقها بمزيد من الصرامة.

المرفق (هـ)

خدمات المطارات والملاحة الجوية

القسم الأول سياسة فرض الرسوم

لما كانت سياسات الايكاو المضمنة في الوثيقة Doc 8632 "سياسات الايكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي" تميز من ناحية المفهوم بين الرسم والضريبة باعتبار أن "الرسم هو جباية تهدف على وجه التحديد إلى استرداد نفقات تقديم التجهيزات والخدمات إلى الطيران المدني، بينما الضريبة هي جباية لتحصيل إيرادات للحكومات الوطنية أو المحلية، وهي عموماً لا تسري على الطيران المدني لا بكاملها ولا على أساس تكلفة محددة"؛

ولما كانت مسألة الجبايات المتعلقة بانبعثات محركات الطائرات والخيارات القائمة على آليات السوق قد عولجت على حدة في قرار الجمعية العمومية ٣٨-... "بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي (المرفق ح) - أثر الطيران على نوعية الهواء المحلي"، وفي قرار الجمعية العمومية ٣٨-... "بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ"؛

ولما كانت المادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو قد حددت أساس فرض رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية والإعلان عنها؛

ولما كانت الجمعية العمومية قد كلفت المجلس بصياغة توصيات لإرشاد الدول المتعاقدة إلى المبادئ التي يمكن لمقدمي خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية للطيران المدني الدولي أن يفرضوا على أساسها رسوماً لاسترداد تكاليف تقديمها وتحصيل إيرادات أخرى منها، وإلى الأساليب التي يمكن إتباعها لتحصيل تلك الإيرادات؛

ولما كان تطوير هياكل النقل الجوي الأساسية والخطة العالمية بشأن حزم التحسينات في منظومة الطيران يتطلب تبرير ضروري لتحليل الجدوى بما يكفل حشد الأموال والتمويل لدعم تنفيذها؛

ولما كان المجلس قد اعتمد الوثيقة Doc 9082 الصادرة بعنوان "سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية" حسب الاقتضاء ونشرها؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحث الدول المتعاقدة على أن تكفل الاحترام التام للمادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو؛
- ٢- تحث الدول المتعاقدة، عند استرداد تكاليف خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية التي تقدمها أو تشارك في تقديمها إلى الطيران المدني الدولي، على إتباع المبادئ الواردة في المادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو وفي الوثيقة Doc 9082 الصادرة بعنوان سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، بغض النظر عن الهيكل التنظيمي لتشغيل خدمات المطارات والملاحة الجوية؛
- ٣- تحث الدول المتعاقدة على أن تكفل استخدام رسوم خدمات المطارات والملاحة الجوية لتغطية التكاليف المرتبطة بتقديم التجهيزات والخدمات إلى الطيران المدني؛

٤- تحت الدول المتعاقدة على بذل قصارى جهودها وفقا للمادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو على نشر أي رسوم تفرضها الدولة المتعاقدة أو تسمح بفرضها لقاء تقديم التجهيزات الملاحية وخدمات المطارات إلى طائرات أي دولة متعاقدة أخرى، وعلى إبلاغ المنظمة بهذه الرسوم؛

٥- تشجع الدول المتعاقدة على اعتماد مبادئ عدم التمييز، وتناسب التكاليف، والشفافية والتشاور، كما تنص على ذلك الوثيقة Doc 9082، في تشريعاتها أو لوائحها أو سياساتها الوطنية وكذا في اتفاقات الخدمات الجوية، لضمان الامتثال من جانب المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية؛

٦- تشجع الدول المتعاقدة على التحقق من تنفيذ سياسات الايكاو الحالية فيما يخص استرداد تكاليف التدابير والمهام الأمنية في المطارات ومن جانب مقدمي خدمات الملاحة الجوية، حسبما تم إقراره في الوثيقة Doc 9082، وذلك كي تصبح رسوم الانتفاع الأمنية معقولة وفعالة من حيث التكلفة وتعزز التنسيق على المستوى العالمي؛

٧- تطلب إلى المجلس أن يضع إرشادات عن تمويل هياكل النقل الجوي ووظائف الأشراف المناسبة وتمويل منظومة النقل الجوي، بما في ذلك وضع آليات لدعم التحسينات التشغيلية كما هو مبين في وحدات حزم التحسينات في منظومة الطيران؛

٨- تطلب إلى المجلس أن يكفل تحديث سياساته وإرشاداته المتصلة بالتمويل والواردة في الوثيقة Doc 9082 وغيرها من الوثائق وتأمين استجابتها لاحتياجات الدول المتعاقدة.

القسم الثاني الاقتصاد والإدارة

لما كانت التكاليف العالمية لتقديم خدمات المطارات والملاحة الجوية تتزايد مع ازدياد أحجام الحركة الجوية؛

ولما كانت الدول المتعاقدة تصب تركيزا متزايدا على تحسين كفاءة خدمات المطارات والملاحة الجوية وفعاليتها من حيث التكلفة؛

ولما كان من الضروري إقامة التوازن بين المصالح المالية لمقدمي خدمات المطارات والملاحة الجوية من جهة والمصالح المالية للناقلين الجويين والمنتفعين الآخرين من جهة أخرى، وينبغي الاستناد في ذلك إلى تشجيع التعاون بين مقدمي الخدمات والمنتفعين بها؛

ولما كانت الدول المتعاقدة قد دعت المنظمة إلى تقديم المشورة والإرشادات الرامية إلى تشجيع الاسترداد المنصف لتكاليف خدمات المطارات والملاحة الجوية؛

ولما كانت الدول المتعاقدة أصبحت تكثر من إسناد تشغيل خدمات المطارات والملاحة الجوية إلى هيئات تجارية ومخصصة قد تكون أقل إدراكا ووعيا بالتزامات الدول بموجب اتفاقية شيكاغو وملاحقها وسياسات وإرشادات الايكاو في المجال الاقتصادي، وتستخدم تجهيزات وخدمات متعددة الجنسيات للوفاء بالالتزامات التي تعهدت بها الدول بموجب المادة (٢٨) من اتفاقية شيكاغو؛

ولما كان المجلس قد اعتمد إرشادات مؤقتة في مجال السياسة العامة بشأن توزيع تكاليف النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية لضمان معاملة منصفة لكل المستخدمين؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تذكر الدول المتعاقدة بأنها هي وحدها المسؤولة عن الوفاء بالالتزامات التي تعهدت بها بموجب المادة (٢٨) من اتفاقية شيكاغو إزاء خدمات المطارات والملاحة الجوية، بصرف النظر عن الهيئة أو الهيئات التي تشغل خدمات المطارات والملاحة الجوية المعنية؛
- ٢- تشجع الدول المتعاقدة على النظر في إنشاء كيانات مستقلة لتشغيل المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية، مع مراعاة الاستدامة الاقتصادية ومصالح المستخدمين والأطراف المعنية الأخرى؛
- ٣- تحث الدول المتعاقدة على الارتقاء بالنوعية في أداء خدمات الملاحة الجوية من خلال الإدارة الجيدة؛
- ٤- تحث الدول المتعاقدة على التعاون الفعال من أجل استرداد تكاليف تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية المتعددة الجنسيات وأن تنظر في إمكانية استخدام الإرشادات المؤقتة في مجال السياسة العامة التي وضعها المجلس بشأن توزيع تكاليف النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية؛
- ٥- تطلب إلى المجلس أن يواصل إعداد سياسات وإرشادات الايكاو بما يسهم في زيادة الكفاءة والجدوى الاقتصادية في تقديم وتشغيل خدمات المطارات والملاحة الجوية، ولا سيما إرساء الأساس السليم للتعاون بين مقدمي الخدمات والمنتفعين بها؛
- ٦- تطلب إلى المجلس أن يواصل تنقيح إرشادات الايكاو في مجال السياسة العامة بشأن توزيع تكاليف النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية وتنسيق الجوانب الفنية والقانونية والاقتصادية بما في ذلك تبادل التشغيل المشترك الفعال من حيث التكلفة؛
- ٧- تطلب إلى المجلس أن يروج لسياسات وإرشادات الايكاو بشأن رسوم الانتفاع، بما في ذلك تقديم المشورة التنظيمية والإدارية، بما يزيد الوعي والدراية بها لدى الدول والهيئات التجارية والمخصصة التي تقدم خدمات المطارات والملاحة الجوية؛
- ٨- تطلب إلى المجلس أن يواظب على دراسة الوضع الاقتصادي لخدمات المطارات والملاحة الجوية، وأن يقدم تقارير عنه إلى الدول المتعاقدة على فترات ملائمة؛
- ٩- تحث الدول المتعاقدة على أن تبذل قصارى جهودها وبأسرع ما يمكنها لتقديم البيانات المالية المتعلقة بخدمات المطارات والملاحة الجوية التابعة لها لكي يتمكن المجلس من إسداء تلك المشورة وإعداد تلك التقارير.

المرفق (و)**اقتصاديات الناقلين الجويين**

لما كان المنتفعون والمصالح السياحية ومصالح الطيران والمصالح التجارية ومنظماتها الدولية يبدون اهتماماً متزايداً بمستوى تكاليف تشغيل الناقلين الدوليين 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 الحياذ وأفضت إلى نظام أكثر إنصافاً لتقاسم الإيرادات؛

ولما كانت الايكاو تحتاج إلى معرفة إيرادات الناقلين الجويين وتكاليفهم وبياناتهم التشغيلية التي تساعد على تقييم فعالية التدابير المقترحة لتنفيذ أهداف الايكاو الاستراتيجية وتخطيط المسائل البيئية والدراسات الاستثمارية ولأغراض أخرى؛
فإن الجمعية العمومية:

- ١- تطلب إلى المجلس أن يكلف الأمين العام بأن يصدر بصفة دورية دراسة عن الاختلافات الإقليمية في مستوى التكاليف التشغيلية للنقل الجوي الدولي، وأن يحل في هذه الدراسة تأثير اختلاف العمليات وأسعار المستلزمات على مستويات التكاليف وعلى تعريفات النقل الجوي؛
- ٢- وتحث الدول المتعاقدة على أن تبذل قصارى جهدها للحصول بأسرع ما يمكن من الناقلين الجويين الدوليين التابعين لها على بيانات التكاليف والإيرادات والبيانات الأخرى التي تطلبها الايكاو.

المرفق (ز)

البريد الجوي

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

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحث الدول المتعاقدة على أن تراعي الأثر الذي يقع على الطيران المدني الدولي كلما صيغت سياسات في مجال البريد الجوي الدولي، ولا سيما في اجتماعات الاتحاد البريدي العالمي؛
- ٢- تكلف الأمين العام بأن يزود الاتحاد البريدي العالمي بناء على طلبه، وعلى النحو المنصوص عليه في ترتيبات التعاون ذات الصلة بين الاتحاد البريدي العالمي والايكاو بالمعلومات الوقائية الجاهزة.

نتائج المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي والأعمال المتابعة

٤٠-٥ قدم المجلس في ورقة العمل WP/56 تقريراً عن نتائج المؤتمر العالمي السادس، التي تضمن توصيات موجهة إلى الدول والايكاو كي تتخذ إجراءات. وتعرض هذه الورقة أيضاً خطة العمل المقترحة من المجلس لأعمال المتابعة الأولويات الموازية كي توافق عليها الجمعية العمومية.

٤٠-٦ وفي ورقة العمل WP/202، وجهت جمهورية كولومبيا الانتباه إلى منافع حماية المستهلك، بوصفها عنصراً من العناصر الأساسية في الترويج للسياحة وكأداة تحفز على التنمية الاقتصادية. واقترحت هذه الورقة أن تقدم الدول إلى الايكاو لوائحها المتعلقة بحماية المستهلك للحصول على المساعدة فيما يخص إعداد المبادئ الدنيا المنسقة عالمياً، التي تحقق التوازن المناسب مع مصالح قطاع الطيران. وذكرت ورقة العمل هذه بالدعم الذي أعرب عنه المؤتمر العالمي السادس للنقل الطيران

من أجل تعزيز التنسيق والمطابقة وإعداد المبادئ الأساسية المتعلقة بحماية المستهلك من جانب الايكاو، بمساعدة غريق خبراء تنظيم النقل الجوي والدول والهيئات الإقليمية.

٧-٤٠ وفي ورقة العمل WP/204، أشارت كولومبيا إلى أوجه القصور في الحجز وشراء تذاكر الطيران الدولي على الإنترنت، بما في ذلك الرسوم الإضافية بعد شراء التذاكر وعدم استلامها من قبل الركاب والمنع من ركوب الطائرة. وتدعم هذه الورقة قيام بالايكاو بإعداد سياسات بشأن حماية المستهلك في التجارة الإلكترونية بغرض تحديد التزامات الموردين الذين يعرضون منتجات باستخدام الوسائط الإلكترونية، وكذا حقوق المستهلك.

٨-٤٠ وفي ورقة العمل WP/185، قدمت جمهورية كوبا تقريراً عن أثر الحصار الاقتصادي والتجاري والمالي الذي تفرضه الولايات المتحدة الأمريكية على تنمية قطاع الطيران المدني في كوبا. وتم التركيز على الطابع خارج الإقليمي للحصار وانتهاكه لاتفاقية شيكاغو. وقد أثبتت هذه المسألة في المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي، حيث ترى كوبا أن الإجراءات الأحادية لا تخدم سلامة الطيران المدني الدولي ونموه المنتظم والمستدام. ودعت الايكاو إلى العمل على تبديد شواغل الدول إزاء ما تتخذه بعض الدول أو مجموعات الدول خارج ولاياتها الإقليمية من تدابير أحادية الجانب تؤثر على خدمات النقل الجوي وحثت الدول الأعضاء على أن تمتنع عن استخدام التدابير المعروفة التي تقوض التنمية المستدامة للطيران المدني الدولي. واقترح الوفد تعديل مشروع القرار [٠.٤٠] الوارد في ورقة العمل WP/55، التذييل (أ)، القسم الأول، الفقرة ٣، بإضافة العبارة "الطابع خارج الإقليمي".

٩-٤٠ وفي ورقة العمل WP/188، وجهت الجمهورية الدومينيكية الانتباه إلى ضرورة وضع نظام أساسي لحقوق الركاب، والتنظيم، لا سيما، تعويض الركاب في حالات إلغاء رحلاتهم الجوية أو منعهم من ركوب الطائرة أو في حالة تأخر رحلاتهم الجوية. وحثت ورقة العمل هذه الايكاو على وضع مبادئ أساسية تتعلق بحماية المستهلك تشكل أساساً لوضع القواعد الوطنية، مع مراعاة المعايير والمبادئ التوجيهية بشأن حماية المستهلك والجودة الإجمالية وخدمات المطارات التي أعدتها لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني.

١٠-٤٠ وفي ورقة العمل WP/198، أعربت إندونيسيا عن آرائها بشأن نتائج المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي. واعترفت بأنه يتعين على المؤتمر أن يحقق توازناً بين البلدان النامية والبلدان المتقدمة فيما يخص عملية التحرير. وفي حين أعربت عن دعمها لتوصيات المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي وخطة المجلس للأعمال المقبلة، رأت أنه ينبغي لكل بلد من البلدان أن يحدد عملية التحرير بشكل طوعي وتنفيذها بشكل تدريجي، مع مراعاة مستوى الدول فيما يخص تنمية النقل الجوي.

١١-٤٠ وفي ورقة العمل WP/186، عرضت سنغافورة النهج المتعلق بحماية المستهلك في النقل الجوي الدولي، بالاستناد أولاً إلى التشريعات التي تحقق التوازن بين مصالح المستهلك ومصالح الشركات التجارية؛ وثانياً استناداً إلى السياسات التحريرية في مجال الخدمات الجوية التي تعزز المنافسة؛ وثالثاً إلى التعاون على توعية المستهلكين بالجوانب الرئيسية للسفر الجوي. واقترحت هذه الورقة مبادئ أساسية تدعم استفادة المستهلك من المنافع إلى أقصى حد ممكن من خلال المنافسة وتمكين الركاب من الحصول على المعلومات وتوعية المستهلكين وتحقيق الموازنة بين النظم الدولية لحماية المستهلك والاتفاقات الدولية مثل اتفاقية توحيد قواعد معينة متعلقة بالنقل الدولي بواسطة الجو، المعتمدة في مونتريال في ١٩٩٩/٥/٢٨.

١٢-٤٠ وفي ورقة العمل WP/112، قدمت ٥٤ دولة إفريقية، أعضاء في اللجنة الإفريقية للطيران المدني تقريراً عن التقدم المحرز من الدول الإفريقية بشأن تحرير النقل الجوي في أفريقيا. كما عرضت هذه الورقة الموقف الأفريقي إزاء بعض نتائج مؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي. وقد طلبت الدول الإفريقية إلى المجلس أن يواصل مدها بالمساعدة والدعم فيما يخص

عملية التحرير من خلال التدريب أو تنظيم الحلقات الدراسية الإقليمية أو الأنشطة المماثلة. ودعت الدول الأعضاء إلى الاستعانة بسياسات الايكاو وإرشاداتها في مجال تحرير النقل الجوي ودعم الايكاو بوصفها جهة الاتصال في تنسيق تنمية نظم النقل الجوي المستدامة.

٤٠-١٣ وأبرزت ورقة العمل WP/293، المقدمة من لجة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، أهم إنجازات المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي، التي توجه سياسات وإجراءات الدول والمنظمات في المستقبل. وتضمنت تحليلاً عن الصلاحيات الواردة في البيان الموحد لسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي (قرار الجمعية العمومية ٣٧-٢٠)، مع ربطها بتوصيات المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي. وتناولت هذه الورقة أيضاً ضرورة أن ترتب الايكاو أولويات أعمالها في مجال النقل الجوي، وذلك تمثيلاً مع الهدف الاستراتيجي الجديد بشأن التنمية الاقتصادية للنقل الجوي.

٤٠-١٤ وفي ورقة العمل WP/63، حددت ليتوانيا، باسم الاتحاد الأوروبي، أربعة مجالات توصيها فيها الايكاو بالتركيز على أعمالها لمتابعة المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي وهي تحرير عملية الوصول إلى الاسواق؛ والمنافسة النزيهة والعدالة؛ وتحرير الناقلين الجويين والسيطرة عليهم؛ وحماية المستهلك. واقترحت هذه الورقة أن تواصل الايكاو أداء دور قيادي في التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي بهدف تحقيق استدامته. كما دعت هذه الورقة الجمعية العمومية إلى أن تُدرج في القرار ٣٧-٢٠ الإجراءات المحددة في الورقة واقترحت أن تستعرض الايكاو سياساتها وتقوم بإعداد وتنفيذ برنامج عمل للفترة ٢٠١٤-٢٠١٦ مع الأولويات على النحو المحدد.

٤٠-١٥ وفي ورقة العمل WP/290، أعرب المجلس الدولي للمطارات عن دعمه لتوصيات المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي الواردة في التذييل (ب) من ورقة العمل A38-WP/56، وتحديدًا التوصية ٢-١/٣ بشأن حماية المستهلك. وقد رأى المجلس الدولي للمطارات أنه ينبغي تناول المبادئ الأساسية مسألة حماية المستهلك في العمليات العادية، حيث هناك حالات روتينية تنسم بالحجز الزائد أو الصعوبات الفنية التي تؤدي إلى إلغاء الرحلات الجوية، وكذلك خلال فترات الاضطرابات الخطرة للطيران نتيجة حوادث تخرج عن نطاق سيطرة شركات الطيران والمطارات.

٤٠-١٦ وفي ورقة العمل WP/73، قدم الاتحاد الدولي للنقل الجوي وصفا عن الآثار السلبية لانتشار نظم حماية المستهلك، بما في ذلك احتمال ازدواجية المطالبات، وإمكانية تزايد حالات إلغاء الرحلات الجوية وارتفاع أسعار التذاكر. وتناولت هذه الورقة أيضاً تكاليف الامتثال للقواعد المتعددة وضرورة التقيد بأحكام اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩. واقترح الاتحاد الدولي للنقل الجوي مجموعة من المبادئ الأساسية التي تدرجها الدول في نظم حقوق الركاب المعمول بها حالياً والمستقبلية.

٤٠-١٧ وفي ورقة العمل WP/291، استعرض الاتحاد الدولي لعمال النقل الآثار الرئيسية لتحرير قطاع الطيران المدني وخفض الضوابط التنظيمية فيه مع إيلاء اهتمام خاص لعمال النقل في قطاع الطيران المدني وتزايد ظهور سيناريوهات "أعلام الموامة" فيما يتعلق بشركات الطيران في قطاع الطيران. كما بحثت في الدروس الرئيسية المستفادة من المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي في هذا الصدد، وأكدت على مبدئين هاميين هما تنفيذ الضمانات الأساسية للسلامة والأمن والاعتراف بدور عمال الطيران.

٤٠-١٨ وفي ورقة العمل WP/118، لاحظت الولايات المتحدة أن طيران الأعمال يشكل عنصراً هاماً في وضع نظام شامل للنقل الجوي الدولي وأن المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي دعا الايكاو إلى وضع إرشادات تتعلق بالسياسة العامة، نظراً لأن المعاملة الاقتصادية المتجانسة بين الدول تسمح بتطوير قطاع طيران الأعمال بطريقة سليمة وآمنة ومنظمة على

المستوى العالمي. وقدمت هذه الورقة معلومات عن بعض المبادئ الأساسية التي اعتمدها مجلس التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ وفريق العمل المعني بالنقل فيما يخص أفضل الممارسات المتبعة في تناول عمليات طيران الأعمال.

١٩-٤٠ وأخذت اللجنة الاقتصادية علماً بالمعلومات الواردة في ورقة العمل WP/118.

٢٠-٤٠ وفي ضوء النظر في تقرير المجلس الوارد في الورقة WP/56 بشأن نتائج المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي، أعرب عن دعم واسع النطاق فيما يخص توصيات المؤتمر الواردة في التذييلين (أ) و (ب).

٢١-٤٠ وبالنسبة لخطة عمل المجلس لأعمال المتابعة المقدمة من في التذييل (ج) بالورقة WP/56، وفي حين هناك دعم عام للإجراءات التي ينبغي اتخاذها وضرورة ترتيب أولويات المهام المنوطة، فُدمت عدة اقتراحات تتعلق بأولويات المهام التي حددها المجلس. واقترح البعض إيلاء أولوية قصوى إلى هذه المهام لأن من شأن إعداد اتفاق دولي بشأن خدمات الشحن الجوي أن يتيح الإرشادات التي تساعد الدول في عملية التحرير لاسيما بالنسبة للبلدان النامية، والترويج لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩. ورأى البعض أن نتائج المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي تشكل توازناً دقيقاً بين نتائج مناقشات المؤتمر ومصالح الدول في مختلف الأقاليم ومرحل التطوير، التي ينبغي مراعاتها بالكامل دون الإخلال بهذا التوازن.

٢٢-٤٠ وفيما يخص الأعمال التي سُنِّبل عليها المنظمة في مجال حماية المستهلك، هناك دعم واسع النطاق لخطة عمل المجلس لتنفيذ التوصيات الصادرة عن المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي في هذا الصدد، لاسيما فيما يخص الأعمال المتعلقة بإعداد المبادئ الأساسية. وأوضحت بعض الدول أن هذه المبادئ الأساسية ينبغي أن تتسم بطابع رفيع المستوى وأن تكون غير إلزامية، وطلبت إدخال تعديلات على البيان الموحد لسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي وفقاً لذلك. وحظيت بالدعم الفكرة التي مفادها أنه ينبغي أن تراعي المبادئ الأساسية اللوائح التنظيمية الوطنية المعمول بها، وأن تغطي مختلف الحالات التشغيلية وأن تتماشى مع المواثيق والمبادئ التوجيهية الدولية الحالية. كما أعرب عن الدعم إزاء الجهود المبذولة بخصوص معلومات الركاب. وأكدت منظمة السياحة العالمية مجدداً أنها لا تعترض استبدال أو مضاعفة أي أطر تنظيمية ذات صلة وأعربت عن دعمها للأعمال التي سُنِّبل عليها الايكاو بشأن إعداد مجموعة من المبادئ الأساسية رفيعة المستوى وغير الإلزامية فيما يخص حماية المستهلك.

٢٣-٤٠ أما بخصوص مفهوم "أعلام المواممة"، أخذت اللجنة الاقتصادية علماً بالاقتراح المقدم من الاتحاد الدولي للعمال النقل فيما يتعلق بضرورة تعاون الايكاو مع وكالات الأمم المتحدة الأخرى، كما جاء سابقاً في نتائج المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي. وقد أعرب عن رأي مفاده وجود نظام قوي للايكاو فيما يخص القواعد والتوصيات الدولية والملاحق المتاحة حالياً والتي تغطي الشواغل المتعلقة بالأمن والسلامة.

٢٤-٤٠ وقد أعربت اللجنة الاقتصادية، بعد الانتهاء من النظر في خطة عمل المنظمة لأعمال متابعة المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي، عن تأييدها لتوصيات هذا المؤتمر الواردة في التذييلين (أ) و (ب)، وخطة عمل المجلس الواردة في التذييل (ج). ووافقت اللجنة الاقتصادية أيضاً على النظر في المعلومات الواردة في هذه الورقة لتحديث قرار الجمعية العمومية ٣٧-٢٠. وأوضحت اللجنة الاقتصادية أنه ينبغي للمجلس أن يراعي مختلف الاقتراحات والآراء المعرب عنها خلال المناقشات في أعمالها المقبلة المتعلقة بتنفيذ توصيات المؤتمر، مع إيلاء الاهتمام الواجب لاحتياجات الدول وموارد المنظمة.

٤٠-٢٥ بالنسبة للورقة WP/185، حظي بتأييد بعض الدول موقف كوبا الذي يدعو الجمعية العمومية إلى إضافة العبارة "الطابع خارج الإقليمي" إلى البنود المتعلقة بتجنب التدابير الأحادية الواردة في قرار الجمعية العمومية (٣٨-٣٠٠). وقد عارضت الولايات المتحدة الأمريكية استنتاجات كوبا، بما في ذلك الاقتراح المتعلقة بتعديل مشروع القرار وأكدت من جديد رأيها بأن هذه المسألة لا تستحق المناقشة داخل اللجنة الاقتصادية وأنها بحكم السيادة يحق لها أن تقيم علاقات ثنائية وفقا لمصالحها وقيمها الوطنية. وقد أخذت اللجنة الاقتصادية علما بالمعلومات الواردة في الورقة WP/185 والآراء المعبر عنها خلال المناقشة وأقرت بأن هذه مسألة شائكة ودقيقة وحساسة أثيرة في مناسبات سابقة والتي يتعدّر على اللجنة الاقتصادية حلّها. وبناء عليه، تقرر إحالة هذه المسألة على نظر رئيس المجلس، حيث استُعين في السابق "بمساعيه الحميدة" فيما يخص هذه المسألة.

— انتهى —