



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون اللجنة الاقتصادية

البند ٤٢ من جدول الأعمال: التنمية الاقتصادية للنقل الجوي

البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

(ورقة مقدمة من مجلس الإيكاو)

ملخص تنفيذي

ينص "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي" على أن يواصل المجلس استعراض هذا البيان وإبلاغ الجمعية العمومية عندما تدعو الحاجة إلى إدخال تغييرات عليه. والغرض من التنقيحات على البيان الموحد، المقدمة في المرفق بهذه الورقة، هو تبسيط طريقة العرض وإزالة المحتويات القديمة وإدراج ما استجدّ من تطورات منذ انعقاد الدورة الأخيرة للجمعية العمومية. وبالإضافة إلى التنقيحات المقترحة إدخالها على القرار، تعرض هذه الورقة ما تعترّم الإيكاو القيام به من أعمال لتطوير "الخطة العالمية للنقل الجوي"، التي ستستفيد منها الدول كمادة إرشادية في مجالي التخطيط والتنفيذ وتبين التوجه الاستراتيجي لبرامج العمل الفنية للإيكاو.

الإجراءات: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

- أ) اعتماد القرار المنقح للجمعية العمومية بشأن البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي، بالصيغة المبينة في المرفق،
- ب) الإحاطة علماً بالأعمال القادمة للإيكاو بخصوص تطوير الخطة العالمية للنقل الجوي كما هو موضح في الفقرة ٢.

| | |
|-----------------------|---|
| الأهداف الاستراتيجية: | ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي (د) - "التنمية الاقتصادية للنقل الجوي". |
| الأثار المالية: | ستنفذ الأنشطة المشار إليها في هذه الورقة رهنا بالموارد المتاحة في ميزانية البرنامج العادي للأعوام ٢٠١٧ و ٢٠١٨ و ٢٠١٩ و/أو من المساهمات من خارج الميزانية. |
| المراجع: | الوثيقة Doc 10022 - "القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية" (في ٤/١٠/٢٠١٣) الوثيقة Doc 10027 - "تقرير اللجنة الاقتصادية للدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية" قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٤ - "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي". |

١- البيان الموحد المنقح

- ١-١ يتعين على مجلس المنظمة، بموجب القرار ٣٨-١٤ بعنوان "البيان الموحد بالسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي" أن يواظب على مراجعة هذا القرار وأن يبلغ الجمعية العمومية عندما يقتضي الأمر إدخال أي تغييرات عليه. وبناءً على ذلك، أُجريت عملية مراجعة جوهرية لقرار الجمعية العمومية ٣٨-١٤، ويتضمن المرفق نسخة منقحة منه.
- ٢-١ وقد أُعيدت هيكلية القرار الموحد بهدف مواءمته مع برامج العمل ذات الصلة به.
- ٣-١ وتم دمج المرفق (و) بعنوان "اقتصاديات الناقلين الجويين" مع المرفق (ز) بعنوان "البريد الجوي" ليشكلا المرفق (هـ) بعنوان "التنبؤات والتخطيط والتحليلات الاقتصادية". ويتكون القرار المنقح من خمس مرفقات على النحو التالي:

المقدمة

المرفق (أ) - التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي

المرفق (ب) - إحصاءات وبيانات الطيران

المرفق (ج) - فرض الضرائب

المرفق (د) - خدمات المطارات والملاحة الجوية

المرفق (هـ) - التنبؤات والتخطيط والتحليلات الاقتصادية

- ٤-١ ومن المقترح أيضا إدخال تغييرات هامة، سواء كانت جوهرية أو تحريرية، على البيان الموحد للقيام بما يلي:
- (أ) ترشيد وتحسين طريقة العرض، و(ب) إزالة البنود التي أصبحت قديمة أو لا ضرورة لها أو للإجراءات التي انتهى تنفيذها، و(ج) إضافة بعض البنود الجديدة لمراعاة التطورات أو القرارات منذ انعقاد الجمعية العمومية الأخيرة. وفيما يلي التغييرات الرئيسية:

(أ) يعبر الجزء الخاص بالمقدمة عن الهيكل الجديد للمرفقات ويتضمن بنودا إضافية تنطبق على جميع هذه المرفقات، مثلا البنود التي تكلف المجلس بضمان تحديث سياسات وإرشادات المنظمة في مجال النقل الجوي وجعلها قادرة على الاستجابة للتغييرات واحتياجات الدول؛

(ب) في المرفق (أ)، تم خفض الأجزاء الخمسة التي كانت قائمة في السابق لتصبح أربعة أجزاء، و تم تعديل عنوانها لمواءمتها مع مضمونها. وتم تنقيح بعض فقرات الحيثيات وفقرات المنطوق بهدف إبراز الإجراءات المنتهية والقرارات المتخذة منذ انعقاد الجمعية العمومية الأخيرة. وألغي الجزء السابق الخاص بتوزيع منتجات الخطوط الجوية نظرا لأنه لم يعد صالحاً، بينما أُضيف قسم جديد لتغطية موضوع المنافسة بوصفه قسما مستقلاً؛

(ج) تم تحديث المرفقين (ج) و(د)، اللذين يغطيان الآن فرض الضرائب وخدمات المطارات والملاحة الجوية، كما يتضمنان بعض التغييرات التحريرية؛

(د) تُراعى في المرفقين (د) و(هـ) الإجراءات التي انتهى تنفيذها منذ انعقاد الجمعية العمومية الأخيرة وبيبرزان التركيز الحالي في برنامج عمل المنظمة على بيانات الطيران والتحليل.

٢- الأعمال القادمة بخصوص الخطة العالمية للنقل الجوي

١-٢ لعله من المفيد لدى تنفيذ أحكام البيان المؤحد، فضلا عن قرارات الجمعية العمومية الأخرى، أن يكون هناك تخطيط على الأجل المتوسط إلى الأجل وطويل بالنسبة للدول واعتماد توجه استراتيجي عام بالنسبة للإيكاو. ولهذا الغرض فإن وجود خطة عالمية جديدة للنقل الجوي سيكون أمراً مرغوباً، حسبما دلت عليه الخبرات المكتسبة من الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية في مجال السلامة وسعة وكفاءة الملاحة الجوية. وتهدف الخطة العالمية للنقل الجوي إلى العمل كأداة للتخطيط ولتوجيه الأنشطة التنفيذية للدول من أجل تحسين الترابط الجوي.

٢-٢ وفي نفس الوقت، تهدف الخطة العالمية للنقل الجوي إلى توفير التوجه الاستراتيجي لبرامج العمل الفنية للإيكاو في إطار الهدف الاستراتيجي "التنمية الاقتصادية للنقل الجوي" وفقاً للأولويات والأعمال اللازمة في الأجل الطويل.

٣-٢ وسيشرع المجلس في دراسة إطار عام مقترح في شكل "الخطة العالمية للنقل الجوي" خلال عام ٢٠١٧ بما يلزم من مساعدة من فرق الخبراء في مجال النقل الجوي. وبعد انتهاء المجلس من دراسته، سيجري تعميم الخطة المقترحة والمعلومات المتعلقة بها على الدول الأعضاء لاستشارتها بشأنها.

مرفق

مشروع قرار لكي تعتمد الجمعية العمومية في دورتها التاسعة والثلاثين

القرار: --

البيان الموحد بالسياسات المستمرة في مجال النقل الجوي

سياسات النقل الجوي المستمرة

القرار ٣٩-...: البيان الموحد بسياسات 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؛ ومن أجل مواكبة التحديات الناجمة عن الطلبات على النقل الجوي؛

ولما كانت المنظمة تعد إرشادات ودراسات وإحصاءات بشأن تطوير النقل الجوي في الدول الأعضاء على نحو مستمر وينبغي أن تواظب على تحديث وتركيز وأهمية هذه المواد وتوزيعها على الدول الأعضاء بأكثر الوسائل فعالية؛

ولما كان من المقرر على الدول الأعضاء أن توفر بيانات إحصائية دقيقة وواقعية وغيرها من المعلومات الأخرى لكي يتسنى للمنظمة إعداد هذه الإرشادات والدراسات اللازمة؛

ولما كانت المنظمة تتجه نحو نظام الإدارة حسب الأهداف مع زيادة تركيزها على تنفيذ القواعد القياسية **أكثر من وضعها** والسياسات، اتساقاً مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"؛

ولما كانت الإرشادات الصادرة عن هذه المنظمة والإجراءات التي اتخذتها هذه المنظمة لتنفيذ أهدافها الاستراتيجية تساعد الدول الأعضاء على وضع السياسات والممارسات التي تسهل ~~عولمة النقل الجوي الدولي وتحوله إلى التشغيل التجاري وتحريره~~ خلق بيئة مواتية للتنمية المستدامة للنقل الجوي الدولي؛

ولما كان من المهم للدول الأعضاء 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 الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي، كما كانت تلك السياسات قائمة عند ختام الدورة ~~الثامنة~~ التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية:

المرفق (أ): التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي

المرفق (ب): فرض الضرائب

المرفق (ج): خدمات المطارات والملاحة الجوية

المرفق (د): إحصاءات وبيانات الطيران

المرفق (هـ): التنبؤات والتخطيط والتحليلات الاقتصادية

~~المرفق (د): فرض الضرائب~~

~~المرفق (هـ): خدمات المطارات والملاحة الجوية~~

~~المرفق (و): اقتصاديات الناقلين الجويين~~

~~المرفق (ز): البريد الجوي~~

٢ تحث الدول الأعضاء على مراعاة هذه السياسات وتجديدها التي يعدها المجلس والأمانة العامة في وثائق الإيكاو الخاصة بهذا الشأن ~~الوثائق المذكورة في هذا البيان الموحد وتجديدها التي يعدها الأمين العام في الأدلة والكتب الدورية~~

٣- تحث الدول الأعضاء على أن تبذل كل جهد للوفاء بالتزاماتها الناشئة عن اتفاقية شيكاغو وقرارات الجمعية العمومية، وأن تدعم كذلك نشاط المنظمة في مجال النقل الجوي، وأن تقدم على وجه الخصوص ~~وبأقصى سرعة وعلى الوجه الأكمل~~ الإحصاءات والمعلومات الأخرى الكاملة والموقوتة 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 للدول الأعضاء وخاصة للبلدان النامية؛

٥- تطلب إلى المجلس أن يستشير بأنسب الوسائل في كل المسائل المتصلة بالنقل الجوي خبراء يمثلون الدول الأعضاء إذا رأى ذلك مفيدا لعمله في هذا الشأن، بما في ذلك إنشاء فرق من الخبراء المؤهلين تقدم تقاريرها إلى لجنة النقل الجوي أو إلى

مجموعات دراسة تابعة للأمانة العامة من هؤلاء الخبراء المؤهلين الذين سيجتمعون أو يعملون بالمراسلة ويقدمون بعد ذلك تقاريرهم إلى لجنة النقل الجوي، وأن تعمل هذه الفرق بالمراسلة أو بالاجتماعات؛

٦- **تطلب** إلى المجلس أن يعقد مؤتمرات أو اجتماعات عالمية يستطيع جميع الدول الأعضاء 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 ببناءة بصددها؛

٧- **تطلب** إلى المجلس والأمانة العامة أن يوفر ما يلزم لتنظيم الحلقات الدراسية والندوات وغيرها من الاجتماعات المسائية التي يتطلبها تعميم وتشجيع سياسات الإيكاو في مجال النقل الجوي وما يتصل بها من إرشادات على الدول الأعضاء وفيما بينها؛

٨- **تطلب** إلى المجلس والأمانة العامة اتخاذ ما يلزم من إجراءات لتنفيذ قرارات ومقررات الجمعية العمومية بشأن أنشطة المنظمة في مجال النقل الجوي، ورصد ودعم تنفيذ الدول لسياسات الإيكاو في مجال النقل الجوي؛

٩- **تطلب** إلى المجلس أن يواظب على مراجعة هذا البيان الموحد لسياسات الإيكاو في مجال النقل الجوي وأن يخطر الجمعية العمومية كلما دعت الحاجة إلى إدخال تغييرات عليه؛

١٠- **تطلب** إلى المجلس مواصلة تحديث سياسات الإيكاو وإرشاداتها في مجال النقل الجوي ومواكبتها للتغيرات واحتياجات الدول الأعضاء؛

١١- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٧-٢٠٠٠ ٣٨-١٤.

المرفق (أ)

التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي

القسم الأول: **الاتفاقات والترتيبات** المبادئ الأساسية والرؤية الطويلة الأجل

لما كانت المبادئ الأساسية المذكورة في اتفاقية شيكاغو، وهي احترام السيادة، والإنصاف والمساواة في الفرص، وعدم التمييز، والترابط، والتناقص، 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 واحدا من أهداف المنظمة؛

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

ولما كانت الحاجة تقضى بالتكيف مع البيئة التنظيمية والتشغيلية دائبة التغير في مجال النقل الجوي، وكانت المنظمة قد وضعت بناء على ذلك إرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي؛

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

ولما كان أحد أهداف اتفاقية شيكاغو هو تشغيل خطوط النقل الجوي الدولية تشغيلاً سليماً واقتصادياً امتثال الدول الأعضاء لمنظمة بالامتثال لأحكام اتفاقية شيكاغو والنقيد على الصعيد العالمي باتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية واتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (اتفاقية مونتريال لعام 1999) في هذا الخصوص يسهلان على الدول الأعضاء الأطراف فيه تحقيق هذا الهدف وغيره من وثائق الإيكاو التي تحكم الشحن الدولي بواسطة الجو يُسهل ويساهم في تحقيق أهداف المنظمة؛

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

ولما كان التأخير بلا داع في تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران وعدم الالتزام بذلك التسجيل أمر غير مستصوب لأنه يقوض 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 التغير 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 ابتكارية للاتقاء، 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** تحث جميع الدول الأعضاء على مراعاة وتطبيق رؤية الإيكاو الطويلة الأجل من أجل تحرير النقل الجوي الدولي في وضع السياسات والممارسات التنظيمية وفقا للوضع الخاص بكل بلد؛

٢- تشجع الدول الأعضاء على مواصلة عملية التحرير التجاري بوتيرة وطريقة مناسبتين للاحتياجات والظروف، مع مراعاة مصالح جميع الجهات المعنية وبيئة الأعمال التجارية المتغيرة ومتطلبات البنى التحتية أن تولي، ضمن سياق عملية التحرير التجاري، العناية الواجبة فضلا عن المبادئ 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 الأعضاء على أن تقوم، في الممارسات التنظيمية، بالامتناع عن اتخاذ إجراءات انفرادية من شأنها أن تؤثر سلباً على المصلحة المشتركة لمجتمع الطيران والنمو /الفعال والمستدام للنقل الجوي الدولي؛

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

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

٦- تحث الدول الأعضاء على أن تحيط المجلس علما تاما بالمشاكل الخطيرة الناشئة عن تطبيق اتفاقات أو ترتيبات الخدمات الجوية وبأي تطورات تفيده في بلوغ هدف تحقيق مبدأ تعدد الأطراف في تبادل الحقوق التجارية هامة في عملية التحرير؛

٧- تحث الدول الأعضاء 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؛

٨٧- تحث الدول الأعضاء على أن تولي الاعتبار الواجب للسماح للميزة 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؛

٨٨- تحث الدول الأعضاء، لدى معالجة المسائل المتعلقة بتخصيص الخانات والقيود على الطيران الليلي، على أن تولي الاعتبار الواجب لاحتياجات وشواغل الدول الأخرى وأن تبذل قصارى جهدها لتبديد الشواغل من خلال المشاورات بروح من

التعاطف والشفافية والتفاهم المتبادل والتعاون بين الأطراف المعنية بشكل شفاف وخال من التمييز، وأن تحترم وتتبع مبدأ النهج المتوازن للإيكافو في الإجراءات التنظيمية بشأن إدارة ضوضاء الطائرات في المطارات؛

١٠- ~~تحث~~ الدول الأعضاء على أن تقوم، فيما يتعلق بالقيود المفروضة على الطيران الليلي، باحترام مبدأ "النهج المتوازن" الخاص بالإيكافو واتباعه في إجراءاتها التنظيمية بشأن إدارة ضوضاء الطائرات في المطارات؛

٩- ~~تحت~~ الدول الأعضاء والجهات المعنية على مراعاة وتطبيق مبادئ الإيكافو الأساسية الرفيعة المستوى وغير الملزمة بشأن حماية المستهلك في عملية وضع السياسات والممارسات التنظيمية والتشغيلية، والمواظبة على إبلاغ الإيكافو بشأن الخبرات المكتسبة أو المشكلات في تطبيقها؛

١٠-١١- ~~تشجع~~ الدول الأعضاء على استخدام تسهيلات الإيكافو للتفاوض بشأن الخدمات الجوية والاستفادة منها، مما يساهم في تسهيل وتحسين فعالية المفاوضات والمشاورات المتعلقة بالخدمات الجوية؛

١٢- ~~تطلب~~ إلى المجلس أن يضع خلاصة وافية لسياسات وممارسات المنافسة السارية على الصعيدين الوطني أو الإقليمي؛

١١-١٣- ~~تطلب~~ إلى المجلس إكمال عملية دراسة وإعداد الاتفاقات الدولية التي أن يعد ويعتمد رؤية طويلة المدى لتحرير النقل الجوي الدولي، بما في ذلك بحث مسألة اتفاق دولي يتيح للدول تحرير دخول الأسواق، وكذا مواصلة إعداد اتفاق دولي لتحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، بالإضافة إلى اتفاق دولي محدد لتسهيل زيادة تحرير خدمات الشحن الجوي، مع مراعاة أهداف رؤية الإيكافو الطويلة الأجل لتحرير النقل الجوي والتجارب 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 المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي (ATConf/6)؛

١٤- ~~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، والاقتراحات المقدمة خلال المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي؛

١٢-١٥- ~~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 الأعضاء في الوقت المناسب بتطبيق تدابير مماثلة أو أخرى على نطاق أوسع؛~~

١٣-١٦- ~~تطلب~~ إلى المجلس أن يواصل إجراء الدراسة المقارنة والتحليلية لسياسات الدول الأعضاء وشركات الطيران ولأساليب عملها في مجال تنظيم النقل الجوي الدولي ~~بخصوص الحقوق التجارية~~ بما فيها أحكام اتفاقات الخطوط الجوية، وأن يخطر جميع الدول الأعضاء بهذه المعلومات ~~بأي تطورات جديدة في التعاون الدولي على تبادل الحقوق التجارية، ولا سيما بأي ترتيبات أكثر تحريراً؛~~

١٧- ~~تطلب~~ إلى المجلس أن يواظب على استعراض آلية المنظمة لوضع إرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي، وأن ينفّحها أو يحدّثها حسب الاقتضاء؛

١٨- ~~تطلب~~ إلى المجلس أن يستعرض بصفة دورية قواعد تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران بغرض تبسيط عملية التسجيل؛

١٩- **تطلب** إلى المجلس أن يعدّ في الأجل القريب مجموعة من المبادئ الأساسية الرفيعة المستوى غير المقيدة وغير الإلزامية بشأن حماية المستهلك، لاستخدامها كإرشادات سياسية، 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 متنسقة مع المواثيق السارية، ولاسيما مع اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، المعتمدة في مونتريال في ٢٨ مايو ١٩٩٩؛

٢٠- **تطلب** إلى الأمين العام أن يذكر الدول الأعضاء بأهمية المبادرة إلى تسجيل هذه الاتفاقات والترتيبات بدون تأخير، وأن يقدم إلى الدول الأعضاء ما تطلبه من المساعدة لتسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران الخاصة بها لدى المجلس؛

٢١- **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 الأعضاء على إبلاغ الأمانة العامة بمدى التزامها الانضمام إليها إلى هذا الاتفاق.

القسم الثاني: التعاون في مجال الترتيبات التنظيمية ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم

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

ولما كان توفير خدمات النقل الجوي على نحو منظم وموثوق يتسم بأهمية أساسية لتطوير اقتصاد الدول، ولاسيما 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 دولا نامية كثيرة من تكافؤ الفرص العادلة لتشغيل الخطوط الجوية الدولية والحصول منها على الفوائد المثلى؛

ولما كان تعيين الناقلين الجويين الخطوط الجوية وترخيص دخول الأسواق يجب تحريرهما وفقا للوتيرة التي تختارها كل دولة ووفقا 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 أسهم 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 الأعضاء على أن تتجنب اتخاذ تدابير انفرادية تؤثر على تطوير النقل الجوي الدولي بانتظام وتناسق، وأن تضمن عدم تطبيق السياسات والتشريعات المحلية على النقل الجوي الدولي بدون المراعاة الواجبة لسماته الخاصة؛~~
- ~~٢- تحث الدول الأعضاء على الأخذ في الاعتبار أن المنافسة الشريفة هي مبدأ عام هام في تشغيل خدمات النقل الجوي؛~~

٣-١ تحث الدول الأعضاء 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 الايكاو؛

٤-٢ تحث الدول الأعضاء 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، وفقا للأحكام والشروط التي يقبلها الأطراف، بما في ذلك اتفاقات النقل الجوي التي عقدها الأطراف المعنية؛

٥-٣ تحث الدول الأعضاء على الاعتراف بمفهوم المصالح المشتركة للتجمعات الاقتصادية الإقليمية أو شبه الإقليمية بوصفه أساسا سليما لقيام الدولة للنامية 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 للنامية الأخرى الواحدة أو الأكثر أو في يد مواطنيها؛

٦-٤ تحث الدول الأعضاء على التفكير في إتباع معايير بديلة لتعيين وتفويض شركات الخطوط الجوية، بما في ذلك إتباع معايير الايكاو، وعلى اعتماد نهج مرن وإيجابي لمساعدة الدول الأخرى في جهودها الرامية إلى التحرر من معياري الملكية والسيطرة فيما يخص الناقلين الجويين، دونما إخلال بالسلامة والأمن؛

٥- تدعو جميع الدول الأعضاء ذات الخبرة في مختلف أشكال التشغيل المشترك للخدمات الجوية الدولية إلى أن تقدم إلى المجلس، بشكل متواصل، المعلومات المتعلقة بخبراتها، لكي يتسنى للمنظمة الحصول على المعلومات التي قد تساعد الدول الأعضاء؛

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

~~٨- تحث الدول الأعضاء على تشجيع التعاون بين الهيئات المختصة الوطنية و/أو الإقليمية، بما في ذلك في سياق إقرار التحالفات وحالات الاندماج؛~~

٩- ~~تدعو الدول الأعضاء 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 الأعضاء؛~~

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~~

١٣٦- ~~تطلب إلى المجلس أن يقدم، بناء على الطلب، كل مساعدة مجدية إلى الدول الأعضاء التي ترغب في الانضمام إلى التجمعات الاقتصادية الإقليمية أو شبه الإقليمية لتشغيل الخطوط الجوية الدولية؛~~

١٤٧- ~~تطلب إلى المجلس أن يقدم المساعدة، بناء على الطلب، إلى الدول الأعضاء التي تبادر إلى إعداد هذه الترتيبات التعاونية للمشاركة المباشرة في ملكية وتشغيل الخطوط الجوية الدولية، أو إلى الدول الأعضاء 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 المنافسة

~~لما كان تقدم تكنولوجيا المعلومات والتكنولوجيات الإلكترونية قد أثر تأثيراً ملحوظاً على طريقة عمل صناعة شركات الطيران، ولا سيما على توزيع منتجاتها؛~~

~~ولما كانت الإيكارو قد وضعت مدونة سلوك لتنظيم وتشغيل نظام المحرر الآلي لتتبعها الدول، ووضعت بندين نموذجيين مرتبطين بذلك لتستخدمهما الدول حسب اختيارها في اتفاقاتها للخدمات الجوية~~

~~ولما كانت المنظمة قد أعدت إرشادات عن السياسة العامة لكي تقوم الدول بتنسيق ومواءمة النهج والممارسات التنظيمية في مجال النقل الجوي الدولي، بما في ذلك بشأن المسائل المتعلقة بالمنافسة؛~~

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول الأعضاء على إيلاء الاهتمام الواجب بمبدأ المنافسة العادلة والمتساوية فيما يخص تشغيل خدمات النقل الجوي الدولي وما يتصل بها من مسائل متعلقة بالمنافسة؛

٢- تحث الدول الأعضاء على وضع القوانين والسياسات المتعلقة بالمنافسة التي تنطبق على النقل الجوي، مع مراعاة السيادة الوطنية ومراعاة إرشادات الإيكارو بشأن المنافسة؛

٣- تحث الدول الأعضاء على تشجيع التعاون بين هيئات المنافسة الإقليمية و/أو الوطنية عند تناول المسائل المرتبطة بالنقل الجوي الدولي، بما في ذلك ما يندرج في سياق الموافقة على التحالفات وحالات دمج الشركات؛

٤- **تطلب إلى المجلس تقديم الأدوات من قبيل إقامة المنتديات لتبادل المعلومات لتوطيد التعاون والحوار وتبادل المعلومات** عن المنافسة بين الدول بغرض الترويج للنهج التنظيمية المتناسقة في مجال النقل الجوي الدولي؛

٥- **تطلب إلى المجلس أن يواصل رصد التطورات في مجال المنافسة في النقل الجوي الدولي وتحديث ما يلزم من سياسات وإرشادات صادرة عن الإيكاو.**

القسم الرابع: تجارة الخدمات

لما كان الإيكاو قد اهتمت بمسألة جوانب النقل الجوي الدولي التي أدرجت في إطار الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات (GATS) الذي اعتمده منظمة التجارة العالمية يتضمن بعض جوانب النقل الجوي الدولي؛

ولما كانت الإيكاو قد عملت بنشاط لكي يتحسن فهم جميع الأطراف المعنية لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي وللرسالة والدور اللذين تتفرد بهما الإيكاو 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- تسلم بأن تلك الترتيبات ينبغي أن تهيئ البيئة اللازمة لتطور النقل الجوي الدولي واستمرار ازدهاره على نحو يتسم بالانتظام والاستقرار والكفاءة والاقتصاد بدون تقويض السلامة والأمن، وضمان مصالح جميع الدول الأعضاء ومشاركتها الفعالة والمستدامة في النقل الجوي الدولي؛

٣- تؤكد من جديد على الدور القيادي للإيكاو في وضع الإرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي؛

٤- تحث الدول الأعضاء التي تشارك في المفاوضات والاتفاقات والترتيبات التجارية التي تتعلق بالنقل الجوي الدولي على ما يلي:

(أ) أن تكفل التنسيق الداخلي في هيئاتها الهيئات الوطنية وأن تكفل بصفة خاصة مشاركة سلطات الطيران وصناعة الطيران مشاركة مباشرة في المفاوضات؛

(ب) أن تكفل إدراك ممثليها ممثلي الدول إدراكا تاما لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي، ولا سيما خصائص النقل الجوي الدولي وبنية التنظيمية واتفاقاته وترتيباته؛

- (ج) أن تراعي **حقوقها والتزاماتها** الحقوق والالتزامات 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 تنظر في إتباع هذه الإرشادات؛
- (و) أن تودع لدى الايكاو بمقتضى المادة (٨٣) من اتفاقية شيكاغو نسخاً 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 إيلاء 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 الأعضاء 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 الأعضاء 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 الأعضاء على أن تُدرج في القوانين والقواعد واللوائح الوطنية واتفاقات الخدمات الجوية المبادئ الأساسية لفرص التنافس المنصفة والمعادلة 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 وللمتطلبات 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 (د ب)

فرض الضرائب

~~لما كان النقل الجوي الدولي يؤدي دوراً رئيسياً في توسيع نطاق التجارة والسفر الدوليين ونظراً لأن فرض الضرائب على النقل الجوي الدولي، مثلاً 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 أو خدمات الطيران، قد يكون 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، على النحو الوارد في الوثيقة Doc 8632، 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 كان من دواعي القلق البالغ قيام بعض الدول الأعضاء بفرض جبايات على نحو متزايد على بعض جوانب النقل الجوي الدولي، وانتشار الجبايات المفروضة على 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 ٣٨-١٤-٣٩ -- "البيان الموحد بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي"؛~~

~~ولما كان القرار كانت سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب الواردة في الوثيقة Doc 8632 يكمل المادة (٢٤) من اتفاقية شيكاغو ويستهدف التسليم بالطابع الفريد للطيران بطابع الطيران المدني الدولي وبالحاجة إلى إعفاء بعض جوانب عمليات النقل الجوي الدولي من الضرائب؛~~

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحت الدول الأعضاء على أن تطبق سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي المقرر الصادر عن المجلس حسبما ورد في الوثيقة Doc 8632 الصادرة بعنوان سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي، وذلك تبادلياً لفرض وتفايدي فرض ضرائب تمييزية على الطيران الدولي؛
- ٢- تحت الدول الأعضاء 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 الأعضاء، وأن يواصل تعزيز تطبيقها بمزيد من الصرامة~~ يواصل الترويج لسياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب ورصد التطورات وتحديث سياساتها، كلما لزم الأمر ذلك.

المرفق (هـ ج)

خدمات المطارات والملاحة الجوية

القسم الأول: سياسة فرض الرسوم

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

~~ولما كانت سياسات الإيكاو المضمنة في الوثيقة Doc 8632 "سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي" على النحو الوارد في الوثيقة Doc 9082 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 الحكومات 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 ٣٨-١٧ "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي (المرفق ح) - أثر الطيران على نوعية الهواء المحلي"، وفي قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو 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 الأعضاء 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 الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية" حسب الاقتضاء ونشرها؛~~

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحث الدول الأعضاء على أن تكفل الاحترام التام للمادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو؛
- ٢- تحث الدول الأعضاء، عند استرداد تكاليف خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية التي تقدمها أو تشارك في تقديمها إلى الطيران المدني الدولي، على اتباع 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 الأعضاء على أن تكفل استخدام رسوم خدمات المطارات والملاحة الجوية لتغطية التكاليف المرتبطة بتقديم التجهيزات والخدمات إلى الطيران المدني؛
- ٤- تحث الدول الأعضاء على بذل قصارى جهدها وفقاً للمادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو على نشر أي رسوم تفرضها الدولة الأعضاء أو تسمح بفرضها لقاء تقديم التجهيزات الملاحية وخدمات المطارات إلى طائرات أي دولة عضو أخرى، وعلى إبلاغ المنظمة بهذه الرسوم؛
- ٥- تشجع الدول الأعضاء على اعتماد مبادئ عدم التمييز، وتناسب التكاليف، والشفافية والتشاور، كما تنص على ذلك يرد في 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 الأعضاء 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 يواصل إعداد، أو تنقيح حسب الاقتضاء، الإرشادات عن تمويل هياكل النقل الجوي ووظائف الإشراف 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 الواردة في الوثيقة Doc 9082 وغيرها من الوثائق وتأمين استجابتها لاحتياجات الدول الأعضاء.~~

القسم الثاني: الاقتصاديات والإمارة وإدارة البنى الأساسية للطيران

لما كانت التكاليف العالمية لتقديم خدمات المطارات والملاحة الجوية تتزايد مع ازدياد أحجام ستستمر في الزيادة لاستيعاب زيادة أحجام الحركة؛

~~ولما كانت الدول الأعضاء تصب تركيزاً متزايداً 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 والمنفعين الآخرين من جهة أخرى، وينبغي الاستناد في ذلك إلى تشجيع التعاون بين مقدمي الخدمات والمنفعين بها؛

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

ولما كانت الدول الأعضاء 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 الأعضاء 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 الأعضاء على النظر في إنشاء كيانات مستقلة لتشغيل المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية، مع مراعاة الاستدامة الاقتصادية ومصالح المستخدمين والأطراف المعنية الأخرى؛

٣- تحث الدول الأعضاء على الارتقاء بالنوعية في أداء خدمات الملاحة الجوية من خلال الإدارة الجيدة؛

٤- تحث الدول الأعضاء على التعاون الفعال من أجل استرداد تكاليف تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية المتعددة الجنسيات وأن تنتظر في إمكانية استخدام الإرشادات المؤقتة في مجال السياسة العامة التي وضعتها المجلس الإيكاو بشأن توزيع تكاليف النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية؛

~~٥- تطلب إلى المجلس أن يواصل إعداد سياسات وإرشادات الايكاو بما يسهم في زيادة الكفاءة والجدرى الاقتصادية في تقديم وتشغيل خدمات المطارات والملاحة الجوية، ولا سيما إرساء الأساس السليم للتعاون بين مقدمي الخدمات والمنتهجين بها؛~~

٦- تطلب إلى المجلس أن يواصل، حسب الضرورة، 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 والدولية بها لدى والتنفيذ من جانب الدول والهيئات التجارية والمخصصة التي تقدم خدمات وهيئات خدمات المطارات والملاحة الجوية لديها؛

~~٨- تطلب إلى المجلس أن يواظب على دراسة الوضع الاقتصادي لخدمات المطارات والملاحة الجوية، وأن يقدم تقارير عنه إلى الدول الأعضاء على فترات ملائمة؛~~

~~٩- تحث الدول الأعضاء على أن تبذل قصارى جهودها وبأسرع ما يمكنها لتقديم البيانات المالية المتعلقة بخدمات المطارات والملاحة الجوية التابعة لها لكي يتمكن المجلس من إبداء تلك المشورة وإعداد تلك التقارير.~~

المرفق (ب د)

بيانات و إحصاءات الطيران

لما كان برنامج الايكاو لبيانات وإحصاءات الطيران يمثل أساسا مستقلا وعالميا لغرض تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي وتميمته المستدامة؛

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

ولما كان المجلس قد أعد أيضا شروطا لبيانات وإحصاءات 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 والإحصاءات عن الطائرات المدنية المسجلة طبقا للمادة ٢١ من اتفاقية شيكاغو؛

~~ولما كان يتعين على الايكاو أن تجمع البيانات والإحصاءات من الدول عن الاستهلاك السنوي للوقود في مجال الطيران بغرض استخدام هذه البيانات لمواجهة التحديات الناشئة عن التنمية المستدامة للنقل الجوي، وأن ترصد وتبلغ عن الآثار المحتملة المترتبة عن التدابير الاقتصادية المتصلة بالجوانب التشغيلية لخدمات الطيران الدولي والهيكل 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 والإحصاءات 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 لغرض البيانات والتحقق منها تزود الدول الأعضاء وغيرها من المنتفعين بنظام مباشر يتسم بالكفاءة لاسترجاع البيانات الإحصائية؛~~

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

ولما كان التعاون بين المنظمات الدولية التي تجمع بيانات وإحصاءات الطيران وتوزعها قد يمكن من توسيع نطاق وتغطية وجودة البيانات، وتقادي ازدواج الجهود والتخفيف يخفف من عبء تقديم الإحصاءات العبء الذي تتحمله الدول؛

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

ولما كانت الايكاو تواصل بذل جهودها كي تتسم العمليات التي تشمل بيانات وإحصاءات الطيران بالفعالية والكفاءة من خلال وضع مجموعة من الأدوات الإلكترونية لتلبية الاحتياجات المتطورة للدول الأعضاء؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول الأعضاء على أن تعين جهات اتصال تُعنى ببيانات وإحصاءات الطيران، وتبذل قصارى جهودها لتقديمها ~~الإحصاءات والبيانات التي تطلبها~~ للإيكاو في حينها وبشكل الكتروني كلما أمكنها ذلك؛

~~٢- تحت الدول الأعضاء على استخدام الأدوات الإلكترونية المتاحة للاطلاع على بيانات الايكاو في مجال الطيران؛~~

~~٣- تشجع الدول الأعضاء على استخدام الأدوات الإلكترونية المتاحة عند تقديم بيانات الطيران إلى الايكاو؛~~

٤٢- تشجع الدول الأعضاء على استخدام الأدوات الإلكترونية المتاحة عند تقديم بيانات وإحصاءات الطيران والحصول عليها والمشاركة بفعالية في وضع تلك الأدوات الإلكترونية من خلال تقديم الدعم وإبداء الملاحظات ومن خلال تبادل المعارف والخبرات.

٥٣- تطلب إلى المجلس أن يدعو الخبراء الوطنيين في مختلف التخصصات المطلوبة حسب الاقتضاء ليدرسوا بصفة منتظمة البيانات والإحصاءات الإحصائية التي تجمعها الايكاو، وذلك لتلبية احتياجات المنظمة ودولها الأعضاء تلبية أكثر فاعلية، وليضعوا المقاييس الضرورية لرصد أداء المنظمة من حيث بلوغ أهدافها الاستراتيجية وتحسين اتساق البيانات والإحصاءات ومدى اكتمالها وموقوتية تقديمها من جانب الدول الأعضاء، وشكل ومحتوى التحليلات.

٦٤- وتطلب إلى المجلس ما يلي:

- (أ) أن يواصل استكشاف سبل التعاون على نحو أوثق مع الأمم المتحدة ووكالاتها والمنظمات الدولية الأخرى العاملة في فيما يخص جمع بيانات وإحصاءات الطيران وتوزيعها؛
- (ب) أن يضع الترتيبات الملائمة لكي يقدم موظفو الأمانة العامة تقدم الايكاو المساعدة إلى الدول الأعضاء بناء على طلبها لتحسين بيانات وإحصاءات وتحليلات إحصاءات الطيران المدني والتقارير الإحصائية المقدمة إلى المنظمة وتحسين عملية إبلاغ المنظمة بها؛
- (ج) أن يضع عملية تتيح تنسيق بيانات وإحصاءات 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 يمكن أوساط الطيران من أن تتبادل وتعزز بياناتها وإحصاءاتها وأدواتها الإلكترونية وفقا للمبادئ والأحكام الواردة في الاتفاقية وفي القرارات ذات الصلة الصادرة عن المنظمة

المرفق (ج هـ)

التنبؤات والتخطيط والتحليل الاقتصادي

القسم الأول: التنبؤات والتخطيط

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

ولما كانت الدول الأعضاء تحتاج إلى تنبؤات عالمية وإقليمية عن تطورات الطيران المدني الدولي في المستقبل لاستخدامها في مختلف الأغراض أغراض التخطيط والتنفيذ

ولما كان من واجب المجلس في إطار أعماله المستمرة في المجال الاقتصادي للنقل الجوي 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 وكفاءتها والأمن والتسهيلات والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي وحماية البيئة؛

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

فإن الجمعية العمومية:

١- ~~تطلب إلى المجلس أن يقوم بإعداد وتحديث التنبؤات بالاتجاهات والتطورات في المستقبل في مجال الطيران المدني، سواء كانت هذه التنبؤات عامة أو محددة، على أن تشمل هذه التنبؤات البيانات المحلية والإقليمية والعالمية، وأن يتيحها للدول الأعضاء، 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 يقوم بوضع وتحديث~~ يضع مجموعة وحيدة من التنبؤات الطويلة الأجل للحركة الجوية، التي يمكن على أساسها وضع تنبؤات 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~~ يواصل استعراض وتحسين المنهجيات والإجراءات المتعلقة بالتنبؤات ~~على وضع~~ المنهجيات والإجراءات اللازمة لإعداد التنبؤات، 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 التنبؤات الجارية للأغراض المحددة في الفقرات ١ و ٢ و ٣ أعلاه، وأن يوزعها على الدول الأعضاء من أن إلى آخر لتكون بمثابة إرشادات لها في تنبؤاتها وتخطيطها وتطبيقاتها الاقتصادية؛~~

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

المرفق (و)

اقتصاديات الناقلين الجويين

القسم الثاني: التحليل الاقتصادي

لما كان ~~كانت~~ كانت الدول الأعضاء والمنظمات الدولية والمؤسسات المالية وكذلك صناعات الطيران والسياحة والتجارة تُبدي ~~المنتفعون~~ ~~والمصالح السياحية ومصالح الطيران والمصالح التجارية ومنظماتها الدولية~~ ~~بيدور~~ اهتماما متزايدا بالتحليل الاقتصادي للنقل الجوي، بما في ذلك مساهمة الطيران في الاقتصادات العالمية والإقليمية والوطنية بمستوى تكاليف تشغيل الناقلين الدوليين وعائداتهم الملائمة من الإيرادات؛

ولما كان هناك نقص حاد في المعلومات عن الدور المتزايد الأهمية للطيران في الاقتصادات الوطنية في جميع أنحاء العالم؛ ولما كانت ~~الدول الأعضاء والمنظمات الدولية الأخرى تستخدم على نطاق واسع~~ الدراسات الاقتصادية الموضوعية التي تقوم بها الايكاو لتكاليف إيرادات النقل الجوي الدولي، وهي ~~الدراسات التي~~ قد شجعت على الحياد وأفضت إلى نظام أكثر إنصافا لتقاسم إيرادات شركات الطيران؛

ولما كانت الايكاو تحتاج إلى ~~معرفة إيرادات الناقلين الجويين وتكاليفهم وبياناتهم التشغيلية~~ التحليلات الاقتصادية التي تساعد على تقييم فعالية التدابير المقترحة لتنفيذ أهداف الايكاو الاستراتيجية ولتخطيط المسائل البيئية والدراسات الاستثمارية ولأغراض أخرى؛

فإن الجمعية العمومية:

١- ~~تطلب إلى المجلس أن يكلف الأمانة العامة بوضع إطار منهجي لإجراء قياس اقتصادي لأنشطة الطيران، بما في ذلك مساهمة الطيران في الناتج المحلي الإجمالي وعدد فرص العمل التي يُنتجها قطاع الطيران واستهلاك قطاع الطيران وتأثير الطيران على ميزان المدفوعات؛~~

٢-٤ ~~تطلب إلى المجلس أن يكلف الأمانة العامة بأن يصدر بصفة دورية دراسة عن الاختلافات الإقليمية في مستوى التكاليف التشغيلية للنقل الجوي الدولي، وأن يحلل في هذه الدراسة تأثير اختلاف العمليات وأسعار المستلزمات على مستويات التكاليف وعلى تعريفات النقل الجوي؛~~

٤- ~~وتحث الدول الأعضاء على أن تبذل قصارى جهدها للحصول بأسرع ما يمكن من الناقلين الجويين الدوليين التابعين لها على بيانات التكاليف والإيرادات والبيانات الأخرى التي تطلبها الايكاو؛~~

٣- ~~تطلب إلى المجلس أن يضع منهجيات وإجراءات لتقييم التأثير الاقتصادي للتدابير الجديدة وتحليلات التكاليف والفوائد أو الفعالية من حيث التكاليف وإعداد دراسات الحالة لتلبية احتياجات المنظمة والمجموعات الإقليمية لتخطيط الملاحة الجوية وهيئات التخطيط في مجال البيئة وغيرها من أنشطة المنظمة؛~~

٤- ~~تطلب إلى المجلس رصد التطورات وإجراء دراسات عن أبرز القضايا ذات الأهمية العالمية وتبادل تحليلاتها مع الدول والمنظمات الدولية وقطاع الطيران.~~

المرفق (ز)

البريد الجوي

القسم الثالث: البريد الجوي

لما كان البريد الجوي يشكل جزءاً لا يتجزأ من النقل الجوي الدولي، والذي يتأثر بشكل متزايد بالتجارة الإلكترونية ~~كانت الجمعية العمومية قد أعطت توجيهات سارية بخصوص نشاط الايكاو في مجال البريد الجوي العالمي؛~~

فإن الجمعية العمومية:

١- ~~تحث الدول الأعضاء 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 الأمانة العامة بأن تزود الاتحاد البريدي العالمي ببناء على طلبه وعلى النحو المنصوص عليه في ترتيبات التعاون ذات الصلة بين الاتحاد البريدي العالمي والايكاو بالمعلومات الوقائية الجاهزة.~~