



الجمعية العمومية — الدورة الحادية والأربعون

اللجنة الفنية

مشروع نصّ التقرير بشأن
البند ٣٣ من جدول الأعمال

تردّ فيما يلي المواد المرفّقة المتعلّقة بالبند ٣٣ من جدول الأعمال
لكي تنظر فيها اللجنة الفنية.

البند ٣٣ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الفنية

إدارة الحركة الجوية وتمارين الإنقاذ وإطفاء الحرائق والتصدي للرماد البركاني

١-٣٣ استعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/129، التي قدمتها بنغلاديش وعرضت فيها معلومات عن المشاكل التي تواجهها الدول في إقليم آسيا والمحيط الهادئ (APAC) في تقديم وصف دقيق لأقاليم معلومات الطيران (FIRs). ولاحظت اللجنة الوضع الراهن فيما يخص إدراج أوصاف أقاليم معلومات الطيران ضمن خطة الملاحة الجوية لإقليم آسيا والمحيط الهادئ، وشجعت الدول الأعضاء على التنسيق فيما بين الدول المتجاورة لدعم المبادرات التي تتخذها مكاتب الإيكاو الإقليمية.

٢-٣٣ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/86، التي قدمتها تشيكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه^١ والدول الأخرى الأعضاء^٢ في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكونترول)، وشاركت البرازيل في رعايتها. وتناولت الورقة بالتفصيل المخاوف المتعلقة بتشغيل طائرات الدولة داخل المجال الجوي الذي ينطبق عليه الحد الأدنى المخفض للفصل الرأسى (RVSM)، واقترحت إدراج مرفق جديد لقرار الجمعية العمومية ٤٠-٤٤: "البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة المتصلة تحديداً بالملاحة الجوية". ومع بقاء اللجنة على علم بحدود اختصاص الإيكاو فيما يتعلق بطائرات الدولة، فقد أُيدت مقصد الاقتراح ووافقت على إدراجه على النحو المناسب في المرفق (ط) من القرار: "التنسيق والتعاون بين الحركة الجوية المدنية والحركة الجوية العسكرية". وأحاطت اللجنة علماً بحلقات العمل المدنية/العسكرية الأخيرة والجارية التي نظمتها الإيكاو، ووافقت على عرض المسائل المحددة التي أثرت في ورقة العمل A41-WP/86 على فريق الخبراء المناسب (أو أفرقة الخبراء المناسبة).

٣-٣٣ وفي ضوء المناقشة، اتفقت اللجنة على تقديم القرار التالي إلى الجلسة العامة لاعتماده وليحل محل المرفق (ط) بقرار الجمعية العمومية ٤٠-٤٤:

القرار ١/٣٣: البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة المتصلة تحديداً بالملاحة الجوية

لما كانت الجمعية العمومية قد قررت في القرار ١٥-٩ أن تعتمد في كل دورة تنشأ فيها لجنة فنية بياناً موحداً عن السياسات المستمرة في مجال الملاحة الجوية على وجه التحديد، بحيث يتضمن هذا البيان كل ما استجد حتى نهاية تلك الدورة؛

ولما كانت قد اعتمدت، بموجب القرار ٣٨-١٢ ٤٠-٤٤ ومرفقاته (أ) إلى (س) بأكملها، بياناً بالسياسات المستمرة وأساليب العمل في مجال الملاحة الجوية على وجه التحديد كما كانت عند نهاية الدورة الثامنة والثلاثين الأربعين للجمعية العمومية؛

ولما كانت الجمعية العمومية قد استعرضت اقتراحات المجلس بتعديل بيان السياسات المستمرة وأساليب العمل الواردة في القرار ٣٨-١٢ ٤٠-٤٤ ومرفقاته (أ) إلى (س) بأكملها، وعدلت هذا البيان لمراعاة القرارات التي اتخذت في أثناء الدورة الأربعين الحادية والأربعين.

ولما كانت السياسات أو الأساليب ذات الصلة التي تقتضي تطبيقاً مستمراً لفترة تتجاوز ثلاث سنوات ينبغي اعتبارها سياسات مستمرة أو أساليب ذات صلة؛

ولما كانت المواد الواردة بالوثائق التنظيمية أو وثائق الإيكاو المقررة والمتوفرة، مثل الملاحق والخطط العالمية والقواعد الإجرائية والتوجيهات الخاصة باجتماعات الملاحة الجوية ينبغي استبعادها في العادة من البيانات الموحدة. ويتصل هذا الأمر بما في ذلك، على وجه الخصوص، بالإجراءات المتصلة بالقرارات؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرير:

أ) أن مرفقات هذا القرار تشكل البيان الموحد عن سياسات الإيكاو المستمرة وأساليب العمل التي تنتهجها المنظمة في مجال الملاحة الجوية كما كانت في نهاية الدورة للأربعين الحادية والأربعين للجمعية العمومية؛

ب) أن الإجراءات المرتبطة بكل جانب من جوانب السياسات المستمرة الواردة في المرفقات تمثل إرشادات الغرض منها تسهيل وضمان تنفيذ تلك السياسات؛

٢- تطلب من المجلس أن يبقي البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة المتصلة تحديداً بالملاحة الجوية خاضعاً للمراجعة وأن يبلغ الجمعية العمومية عندما يلزم إدخال تغييرات عليه؛

٣- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٨=٢٢+٤٠-٤٠ ومرفقاته والقرار ١٥-٩.

[...]

المرفق (ط)

التنسيق والتعاون بين الحركة الجوية المدنية والحركة الجوية العسكرية

حيث إنَّ المجال الجوي يعتبر مورداً مشتركاً بين الطيران المدني والطيران العسكري على حد سواء، ونظراً إلى أن العديد من تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية يشترك في توفيرها واستخدامها الطيران المدني والطيران العسكري على حد سواء؛

وحيث إن اتفاقية الطيران المدني الدولي تنص في ديباجتها على أن الحكومات الموقعة على الاتفاقية قد "اتفقت على مبادئ وترتيبات معينة تضمن للطيران المدني الدولي التطور على نحو آمن ومننظم، وتحقق إنشاء خدمات خطوط دولية للنقل الجوي على أساس تكافؤ الفرص واستثمارها بطريقة اقتصادية وسليمة"؛

وحيث إن المادة ٣ (أ) من الاتفاقية تنص على ما يلي "تطبق هذه الاتفاقية على الطائرات المدنية فقط ولا تطبق على طائرات الدولة"، وتطلب المادة ٣ (د) أن "تعهد الدول المتعاقدة، عند إصدار القواعد المتعلقة بطائرات الدولة التابعة لها، بأن تأخذ بعين الاعتبار سلامة الملاحة الجوية للطائرات المدنية"؛

وإدراكاً لاستفادة كل من الحركة الجوية المدنية المتزايدة والحركة الجوية العسكرية ذات المنحى الذي يهدف إلى إنجاز المهام استفادة كبيرة من استخدام أكثر مرونة للمجال الجوي المستخدم للأغراض العسكرية، ونظراً لعدم إيجاد حلول مرضية لمشكلة الدخول التعاوني إلى المجال الجوي على جميع المستويات؛

وحيث إن الاستخدام المرن لكل من الحركة الجوية المدنية والحركة الجوية العسكرية للمجال الجوي قد يعتبر الهدف النهائي، يوفر تعزيز التنسيق والتعاون المدني والعسكري فيما بينهما نهجا فوراً لإدارة أكثر كفاءة للمجال الجوي؛

وإذ تُذكرُ بأن مفهوم الإيكاو التشغيلي لإدارة الحركة الجوية على الصعيد العالمي يفيد بأن المجال الجوي بأكمله ينبغي أن يمثل مورداً قابلاً للاستخدام وبأن أي تقييد لاستخدام أي حيز من المجال الجوي ينبغي أن يعتبر انتقالياً، وبأن المجال الجوي برتمته ينبغي أن يدار بمرونة؛

وحيث إن تطبيق الحد الأدنى المُخفَّض للفصل الرأسي يوفر العديد من الفوائد بما في ذلك السعة الإضافية للمجال الجوي ويحقق توفير التكاليف والحد من الآثار البيئية، وإن ذلك يستند إلى متطلبات أداء صارمة تحافظ على ارتفاع الطائرة، وهو ما يمكن أن يتعرض للأعطال حتى عند إجراء تعديلات طفيفة على هيكل الطائرة؛

فإن الجمعية العمومية تقرر ما يلي:

- ١- وضع الترتيبات اللازمة لكي يشترك الطيران المدني والطيران العسكري في استخدام المجال الجوي وبعض التجهيزات والخدمات بما يكفل السلامة والانتظام والكفاءة للطيران المدني ويكفل كذلك الوفاء بمتطلبات الحركة الجوية العسكرية؛
- ٢- يجب أن تكفل النظم والإجراءات التي تضعها الدول الأعضاء لتنظيم عمليات طائراتها الحكومية فوق أعالي البحار، ألا تلحق تلك العمليات ضرراً بسلامة حركة الطيران المدني الدولي وانتظامها وكفاءتها، وأن تكون تلك العمليات متمشية بقدر الإمكان مع قواعد الجو الواردة في الملحق الثاني؛
- ٣- يقدّم الأمين العام النصح والإرشاد بشأن أفضل الممارسات في مجال التنسيق المدني والعسكري والتعاون فيما بينهما؛
- ٤- يجوز للدول الأعضاء أن تضمّن، عندما يكون ذلك مناسباً، ممثلين للسلطات العسكرية في وفودها إلى اجتماعات الإيكاو؛
- ٥- تشكّل الإيكاو المنتدى الذي يؤدي دوراً في تيسير تعزيز التعاون المدني والعسكري والتعاقد فيما بينهما، وتبادل أفضل الممارسات، والاضطلاع بأنشطة المتابعة الضرورية التي تستند إلى نجاح منتدى إدارة الحركة الجوية العالمية للتعاون المدني/العسكري (٢٠٠٩) بفضل دعم الشركاء المدنيين والعسكريين.

الإجراءات المتصلة بهذا القرار

١- ينبغي للدول الأعضاء أن تبادر، كلما دعت الحاجة، إلى تعزيز التنسيق والتعاون بين خدمات الحركة الجوية المدنية والعسكرية التابعة لها، أو أن تحسّن هذا التنسيق، لتنفيذ السياسة الواردة في الفقرة (١) من المنطوق أعلاه.

٢- ينبغي للدولة المعنية، عند وضعها النُظم والإجراءات المذكورة في الفقرة (٢) من المنطوق، أن تتسّق الأمور مع جميع الدول المسؤولة عن تقديم خدمات الحركة الجوية فوق أعالي البحار في المنطقة المعنية.

٣- ينبغي أن تستعرض الدول الأعضاء الممارسات الحالية للتأكد من أن الموافقة على تشغيل طائرات الدولة في المجال الجوي الذي ينطبق فيه الحد الأدنى للفصل الرأسى المخفض (RVSM) إما أن تتم مع الامتثال لمتطلبات الأداء الذي يحافظ على الارتفاع، والتحسّب لأي تعديلات لاحقة قد تُجرى على هيكل الطائرة، أو بطريقة مكافئة لذلك. وعلاوة على ذلك، ينبغي للدول الأعضاء أن تعمل، إلى أقصى حد ممكن عملياً، على تسهيل مشاركة الطائرات المعنية التابعة للدولة في البرامج الفنية لرصد الارتفاع لضمان الامتثال المستمر لمتطلبات الأداء هذه، تنفيذاً للسياسة المذكورة في البندين ١ و ٢ من القرار أعلاه.

٤٣- ينبغي أن يضمن المجلس أن موضوع التنسيق والتعاون المدني والعسكري بشأن استخدام المجال الجوي مُدرج، عند الاقتضاء، في جداول أعمال اجتماعات الشعب والاجتماعات الإقليمية، وفقاً للفقرات ٣ و ٤ و ٥ الواردة في المنطوق أعلاه.

٣٣-٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/68 التي قدمتها باكستان وعرضت فيها معلومات عن التدابير الحالية والمقترحة للتخفيف من تأثير الرحلات الجوية الطويلة العابرة التي تحلق في إقليم معلومات الطيران في كابول، وذلك من أجل إدارة انسياب الطيران المدني الدولي بشكل فعال، بالتعاون مع الدول المجاورة. وأحاطت اللجنة علماً بالأنشطة التي تضطلع بها باكستان وتشكيل فريق تنسيق الطوارئ (CCT) من جانب الإيكاو وفقاً للأحكام المطبقة في الملحق الحادي عشر - "خدمات الحركة الجوية" لتسهيل النقاش والاتفاق بصورة تعاونية، وشجعت جميع الجهات المعنية على المشاركة النشطة.

٣٣-٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/399 التي قدمتها فنزويلا (جمهورية - البوليفارية)، وعرضت فيها طريقةً لتحليل مخاطر الدخول غير المنسق للطائرات إلى المجال الجوي الذي يُستخدم فيه الحد الأدنى المخفض للفصل الرأسى لتقييم التأثير على السلامة التشغيلية. واستذكرت اللجنة الأحكام الواردة في "إجراءات خدمات الملاحة الجوية" - "إدارة الحركة الجوية" (Doc 4444) فيما يتعلق بمسؤوليات وحدة خدمات الحركة الجوية حين تصبح على علم بوجود طائرة مجهولة الهوية في منطقتها. ولاحظت اللجنة العمل الجاري الذي تقوم به الإيكاو بشأن مسألة الحد الأدنى المخفض للفصل الرأسى، ووافقت على عرض محتويات ورقة العمل A41-WP/399 على فريق الخبراء المناسب.

٣٣-٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/132 التي قدّمتها دولة الإمارات العربية المتحدة واقترحت فيها إدخال تحسينات على عملية ترسيم المجال الجوي فوق أعالي البحار والمجال الجوي غير السيادي. وأقرت اللجنة بالحاجة إلى معايير أكثر موضوعية لتحديد ما إذا كانت التعديلات المقترحة على خطط الملاحة الجوية الإقليمية في هذا الصدد تضمن السلامة وتزيد من الكفاءة والاقتصاد لكلٍ من مقدّمي الخدمات ومستخدميها. وأوصت اللجنة بأن تقوم الإيكاو باستعراض وتعديل الإجراءات والسياسات المطبقة فيما يتعلق بتحديد المجال الجوي، حسب الاقتضاء، رهنأ بالأولويات الحالية الممولة من خلال ميزانية ٢٠٢٣-٢٠٢٥ وتوافر الموارد من خارج الميزانية. وشدّدت اللجنة على أنه لا ينبغي تطبيق أي معايير جديدة بأثر رجعي.

٧-٣٣ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/278 التي قدّمتها فنزويلا (جمهورية - البوليفارية) وعرضت فيها معلومات بشأن مبادرة الدولة لإعداد تدريب متخصص في التحقيق في الحوادث للأعضاء العاملين في خدمات الإنقاذ وإطفاء الحرائق (RFFS)، استجابةً لدواعي الجودة والخبرة أثناء القيام بمهام التحقيق الأولي في حوادث الطائرات في موقع الحادث. وأكدت اللجنة أنه يجب أن ينصب تركيز خدمات الإنقاذ وإطفاء الحرائق على الاضطلاع بمهام الإنقاذ وإطفاء الحرائق، وأنه ينبغي أن يقتصر التدريب على التحقيق في حوادث الطائرات لأفراد خدمات الإنقاذ وإطفاء الحرائق على مهام الحفاظ على موقع الحادث وحماية والأدلة ذات الطبيعة المؤقتة ريثما يصل فريق التحقيق في الحادث إلى الموقع.

٨-٣٣ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/398، التي قدّمتها فنزويلا (جمهورية - البوليفارية) بدعم من بوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) والجمهورية الدومينيكية وبنما، وكان موضوعها توسيع دور نظام الإنقاذ والإطفاء في الارتقاء بقواعد السلامة الأساسية فيما يتعلق بالحرائق و/أو منع الحوادث في مرافق المطار. وأقرت اللجنة بأهمية أنشطة السلامة والوقاية التي تقوم بها خدمة الإنقاذ وإطفاء الحرائق، شريطة ألا تؤثر هذه الأنشطة على مسؤوليتها الأساسية المتمثلة في إنقاذ الأرواح في حالة تعرض طائرة لحادث أو واقعة في أحد المطارات أو بالقرب منه مباشرة.

٩-٣٣ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/346 Revision No.1 التي قدّمتها نيوزيلندا وسلطت فيها الضوء على أهمية تمارين المحاكاة الخاصة بالتصدي للرماد البركاني لضمان أقصى درجات التأهب للأحداث البركانية. ومع ملاحظة تنفيذ تمارين التصدي للرماد البركاني بانتظام في كل إقليم من أقاليم الإيكاو، شجعت اللجنة الدول الأعضاء على مواصلة التعاون مع الإيكاو في هذا الصدد، بما في ذلك متابعة الدروس المستفادة. كما سلطت اللجنة الضوء على أهمية توفير البنية الأساسية المناسبة للاتصالات من أجل النشر الفعال لإشعارات مرصاد البراكين لأغراض الطيران (VONA).

مسائل أخرى

١٠-٣٣ استعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/175 التي قدّمتها تشيكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه^١، والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^٢ وكندا ويوروكنترول، برعاية مشتركة من البرازيل ونيوزيلندا والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)؛ وورقة العمل A41-WP/255 المقدمة من الولايات المتحدة؛ وورقة العمل A41-WP/421 المقدمة من فنزويلا (جمهورية - البوليفارية)، بدعم من كوستاريكا والجمهورية الدومينيكية وبنما. وأحاطت اللجنة علماً بالمقترحات الخاصة بمواصلة وضع إطار عالمي للثقة ضمن قطاع الطيران (IATF) في ورقتي العمل A41-WP/175 وA41-WP/255، فضلاً عن التقدم المحرز والإجراءات المخطط لها في إعداد نظام لإدارة أمن المعلومات (ISMS) وتطبيقه في خدمات الملاحة الجوية (ANS) في ورقة العمل A41-WP/421. وأحاطت اللجنة علماً بأن العمل جارٍ بالفعل على إعداد الشروط الخاصة بأمن المعلومات، وأن العمل جارٍ أيضاً لتشكيل فريق خبراء جديد. وفي هذا الصدد، اتفقت اللجنة على عرض محتويات هذه الوثائق على فريق الخبراء.

١١-٣٣ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/90 التي قدّمتها إيران (جمهورية - الإسلامية) وسلطت فيها الضوء على فوائد استخدام نظم الذكاء الاصطناعي في مجال الطيران والتحديات التي تكتنفها. ولاحظت اللجنة أن أفرقة خبراء الإيكاو القائمة التي تعنى بالبيانات والتحليلات والابتكارات تنظر بالفعل في استخدام الذكاء الاصطناعي. ومع ملاحظة استمرار وجوب

تطبيق قرار الجمعية العمومية ٤٠-٢٧: "الابتكار في مجال الطيران"، وافقت اللجنة على إحالة محتوى ورقة العمل A41-WP/90 إلى أفرقة الخبراء المناسبة.

٣٣-١٢ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/337 التي قدمتها كولومبيا، بدعم من الأرجنتين وبوليفيا والبرازيل وشيلي وإكوادور والسلفادور وغيانا وبنما وباراغواي وبيرو وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية)، وعرضت فيها مدى تنفيذ إذاعة الاستطلاع التابع للتقائي (ADS-B) في إقليم أمريكا الجنوبية (SAM). ومع ملاحظة التقدم الجيد الذي أحرزته الدول في هذا الإقليم، والجهود المستمرة التي تبذلها الإيكاو على الصعيدين العالمي والإقليمي لدعم تنفيذ ADS-B بما في ذلك تبادل المعلومات، فقد اتفقت اللجنة على إحالة محتويات ورقة العمل A41-WP/337 إلى أفرقة الخبراء المختصة.

٣٣-١٣ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/183 المقدّمة من دولة الإمارات العربية المتحدة فيما يتعلق باستخدام الوثائق الرقمية على متن الطائرات. وسلطت الورقة الضوء على الحاجة إلى وضع إرشادات بشأن استخدام هذه الأشكال وضرورة قبول الدول لها باعتبارها صالحة. ولاحظت اللجنة أن المهمة تُحرز تقدماً بالفعل ووافقت على إحالة محتويات ورقة العمل A41-WP/183 إلى أفرقة الخبراء المعنية.

٣٣-١٤ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/338، التي قدمتها شيلي، بدعم من ٢٠ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية^٢، وغيانا وسورينام. وسلطت الورقة الضوء على ضرورة دمج ممارسات خاصة بالتدريب وإصدار شهادات تكون قابلة للتكيف مع التكنولوجيات والعمليات الجديدة التي يواجهها مراقبو الحركة الجوية الذين يقومون بتشغيل النظم الحالية والمستقبلية، بما يتماشى مع التدريب القائم على الكفاءة والتقييم (CBTA). واستذكرت اللجنة قرار الجمعية العمومية ٤٠-٢٥: "تنفيذ استراتيجيات بناء القدرات والتدريب في مجال الطيران"، ولاحظت العمل الجاري للإيكاو بشأن هذه المسألة ووافقت على إحالة تفاصيل ورقة العمل A41-WP/338 إلى أفرقة الخبراء المعنية.

٣٣-١٥ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/215، التي قدّمتها دولة الإمارات العربية المتحدة، وتناولت النهج المتبّع في تلك الدولة لتنفيذ التدريب القائم على الكفاءة والتقييم فيما يتعلق بالبضائع الخطرة. وأعربت اللجنة عن تقديرها لعرض الإمارات العربية المتحدة دعوة الدول الأعضاء لحضور دوراتها التدريبية، ووافقت على إحالة محتويات ورقة العمل A41-WP/215 إلى فريق الخبراء المعني.

٣٣-١٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A41-WP/299، التي قدمتها سنغافورة ومؤسسة سلامة الطيران (FSF)، وسلطنا فيها الضوء على الضغوط المترتبة على السلامة بفعل الإجراءات المتخذة خارج مجال الطيران، واقترحت تنفيذ ترتيبات واضحة من أجل التقييم والتعاون والتنظيميين في مجال السلامة. وأقرت اللجنة بأن العمل جارٍ لتشكيل مجموعة خبراء جديدة من شأنها أن تتناول مسألة الإدارة المتكاملة للمخاطر، واتفقت على إحالة محتويات ورقة العمل A41-WP/299 إلى هذه المجموعة.

٣٣-١٧ وأُحيط علماً بورقات معلومات مقدمة من البرازيل (A41-WP/288 و A41-WP/291)؛ والكاميرون (A41-WP/334)؛ وكندا واليابان وسنغافورة وتايلاند والولايات المتحدة (A41-WP/499)؛ والصين (A41-WP/450 و A41-WP/462)؛ والدول الأعضاء^٤ في مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA) (A41-WP/417 و A41-WP/565)؛ والجمهورية الدومينيكية (A41-WP/305 و A41-WP/307 و A41-WP/394)؛ والهند (A41-WP/566)؛ وإندونيسيا (A41-WP/505 و A41-WP/508)؛ وإيران (جمهورية - الإسلامية) (A41-WP/113 و A41-WP/14 و A41-WP/308)؛ وعمان (A41-WP/464)؛

وجمهورية كوريا (A41-WP/548 و A41-WP/535)؛ والمملكة العربية السعودية (A41-WP/512 و A41-WP/519 و A41-WP/525)؛ وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية)، بدعم من بوليفيا (جمهورية - المتعددة القوميات) والجمهورية الدومينيكية وبنما (A41-WP/383 و A41-WP/506)؛ والولايات المتحدة (A41-WP/496 و A41-WP/497 و A41-WP/500 و A41-WP/501 و A41-WP/600)؛ والمجلس الدولي للمطارات (ACI) (A41-WP/593) والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA) (A41-WP/269).

— — — — —

^١ النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص والجمهورية التشيكية والدانمرك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وهنغاريا وأيرلندا وإيطاليا ولاتفيا وليتوانيا ولكسمبرغ ومالطا وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد.

^٢ ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وإيسلندا وجمهورية مولدوفا وموناكو والجبل الأسود ومقدونيا الشمالية والنرويج وسان مارينو وصربيا وسويسرا وتركيا وأوكرانيا والمملكة المتحدة.

^٣ الأرجنتين وأروبا (مملكة هولندا) وبليز وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا والجمهورية الدومينيكية وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية).

^٤ بليز وكوستاريكا والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس ونيكاراغوا.