



الجمعية العمومية - الدورة السابعة والثلاثون اللجنة الاقتصادية

البند رقم ٥١ من جدول الأعمال: البيان الموحد عن سياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

البيان الموحد عن سياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

(ورقة مقدمة من مجلس الايكاو)

الموجز التنفيذي	
<p>نص قرار الجمعية العمومية ٣٦-١٥ "البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي" على أن يواظب المجلس على استعراض ذلك البيان وأن يبلغ الجمعية العمومية إذا اقتضى الأمر إدخال تغييرات عليه. وبناء على ذلك أجرى المجلس استعراضاً لمضمون القرار ٣٦-١٥ ونقحه بالصيغة المعروضة في مرفق هذه الورقة.</p> <p>الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية أن تستعرض وتعتمد قرارها المنقح هذا حول البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي الوارد في التذييل.</p>	
الأهداف الاستراتيجية:	تتصل هذه الورقة بالهدف الاستراتيجي C - حماية البيئة والتنمية المستدامة للنقل الجوي، كما تسهم في تحقيق الهدف الاستراتيجي B - الأمن (التسهيلات ووثائق السفر المقروءة آلياً)، والهدف الاستراتيجي A - السلامة، لأنها تتضمن مدخلات لها صلة بالنقل الجوي (توفير الإحصاءات، التوقعات، التخطيط والتحليل الاقتصادي) ضمن هدفي السلامة والبيئة.
الأثار المالية:	سوف تنفذ الأنشطة المذكورة في الورقة المرفقة رهناً بتوافر الموارد في مشروع ميزانية الفترة ٢٠١١-٢٠١٣ و/أو مساهمات من خارج الميزانية.
المراجع:	Doc 9902, Assembly Resolutions in Force (as of 28 September 2007)

١- المقدمة

١-١ أصدرت الدورة السادسة والثلاثون للجمعية العمومية، المعقودة في عام ٢٠٠٧، القرار ٣٦-١٥: بيان موحد بسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي. ووفقا لما نص عليه ذلك القرار بأن يواظب المجلس على استعراض ذلك البيان الموحد وأن يبلغ الجمعية العمومية بالتغييرات التي يقتضيها الأمر، تم استعراض مضمون القرار ٣٦-١٥ وتنقيحه بالصيغة الواردة في مرفق هذه الورقة لكي تنظر فيه الجمعية العمومية وتعتمده.

٢- محتوى وهيكل البيان الموحد المنقح

١-٢ إن البيان الموحد المنقح عن سياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي، الوارد في مرفق هذه الورقة، له نفس هيكل القرار ٣٦-١٥ حفاظا على الاستمرارية، إذ يتكون من مقدمة وثمانية مرفقات على النحو التالي:

المقدمة

المرفق (أ): التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي

المرفق (ب): الإحصاءات

المرفق (ج): التوقعات والتخطيط والتحليل الاقتصادي

المرفق (د): التسهيلات

المرفق (هـ): فرض الضرائب

المرفق (و): خدمات المطارات والملاحة الجوية

المرفق (ز): اقتصاديات الناقلين الجويين

المرفق (ح): البريد الجوي

٢-٢

إضافة إلى التحسينات والتعديلات الصياغية، تتمثل التغييرات الرئيسية فيما يلي:

أ) المرفق (أ)، التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي: عُدل بحيث يأخذ في الحسبان التطورات ذات الصلة بتنظيم وتحرير النقل الجوي (حماية المستهلك على سبيل المثال) وخدمة الايكاو الجديدة المتمثلة في تيسير المفاوضات الثنائية والمتعددة الأطراف (مثلا مؤتمر الايكاو للتفاوض بشأن الخدمات الجوية)؛

ب) المرفق (ب)، الإحصاءات، والتنزيل جيم، التوقعات والتخطيط والتحليل الاقتصادي: عُدل كي يعكس العمل الجاري في إطار تلك البرامج، ولا سيما التوصيات الصادرة عن الاجتماع الأخير لشعبة الإحصاءات (STA/10) (مثلا فيما يتصل بجمع البيانات الجديدة وتعيين جهات اتصال وطنية)؛

ج) المرفق (د)، التسهيلات: تم تنقيحه كي يعكس التطورات الأخيرة والمجالات التي تركز عليها الايكاو في هذا الحقل، بما في ذلك التدابير ذات الصلة بأمن وسلامة وثائق السفر؛

د) المرفق (و)، خدمات المطارات والملاحة الجوية: عُدل بحيث يراعي نتائج مؤتمر اقتصاديات المطارات والملاحة الجوية، وخاصة ما أقره المجلس من توصيات تتعلق بتطبيق الدول لسياسات الايكاو.

التذييل

مشروع قرار تصدره الدورة السابعة والثلاثون للجمعية العمومية

القرار ٥٤/

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 يتيحها 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 وتحوّله 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 الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي، كما كانت تلك السياسات قائمة عند ختام الدورة السادسة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية:
- المرفق (أ): التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي
- المرفق (ب): الإحصاءات
- المرفق (ج): التوقعات والتخطيط والتحليل الاقتصادي
- المرفق (د): التسهيلات
- المرفق (هـ): فرض الضرائب
- المرفق (و): خدمات المطارات والملاحة الجوية
- المرفق (ز): اقتصاديات الناقلين الجويين
- المرفق (ح): 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 لدراساتها 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 يلتصق يستشير بأنسب الوسائل لكل موضوع 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 بناءة بصدها.
- 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- **تعلم** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٥-٤٨-٣٦-١٥.

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 وما زالت تشكل أساس تطوره في المستقبل.

ولما كان تعدد الأطراف الى أقصى حد ممكن في الحقوق التجارية مازال يمثل واحدا من أهداف المنظمة.

ولما كانت الدول المتعاقدة 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 كان أحد أهداف اتفاقية شيكاغو هو تشغيل خطوط النقل الجوي الدولية تشغيلاً سليماً واقتصادياً، وكان اتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية في هذا الخصوص يسهل على الدول المتعاقدة الأطراف فيه تحقيق هذا الهدف.

ولما كانت الجمعية العمومية قد أكدت مرارا 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 وفقا 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.

وبما أن تحديد أسعار أجور النقل الجوي الدولي بطريقة عادلة وشفافة تهدف إلى تطوير الخدمات الجوية على نحو مرضٍ أنه 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 واتفاقات خدمات جوية نموذجية لكي تستعين بها الدول - حسب رغبتها - في الاتفاقات الثنائية أو الإقليمية.

وبالإشارة إلى أن المنظمة قد استحدثت وأتاحت للدول وسيلة ابتكارية للالتقاء، هي مؤتمر 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 التي لم تنضم بعد الى اتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية على أن تبادر على وجه السرعة الى النظر في الانضمام اليه.

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

٤- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تحيط المجلس علما تاما بالمشاكل المهمة الخطيرة الناشئة عن تطبيق اتفاقات أو ترتيبات الخدمات الجوية وبأي تطورات مستجدة أو متوقعة تقيده في بلوغ هدف تحقيق مبدأ تعدد الأطراف في تبادل الحقوق التجارية.

٥- **تشجع** الدول المتعاقدة على المشاركة في مؤتمر الايكاو للتفاوض بشأن الخدمات الجوية والإفادة منه.

٦- **تطلب** الى 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.

٧- **تطلب** الى 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 تحررا.

٨- **تطلب** الى المجلس أن يواظب على استعراض آلية المنظمة لوضع إرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي، وأن ينفّحها أو يحدّثها حسب الاقتضاء.

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

١٠- **تطلب** الى الأمين العام أن يذكر الدول المتعاقدة بأهمية المبادرة الى تسجيل هذه الاتفاقات والترتيبات بدون تأخير، وأن يقدم الى الدول المتعاقدة ما تطلبه من المساعدة لتسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران الخاصة بها لدى المجلس.

١١- **تطلب** من رئيس المجلس والأمين العام أن يشجعا على الانضمام العالمي الى اتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية وتنفيذه، وأن يحثا الدول المتعاقدة على إبلاغ الأمانة العامة بمدى التزامها الانضمام الى هذا الاتفاق.

القسم الثاني — التعاون في مجال الترتيبات التنظيمية

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

ولما كان تشغيل خطوط النقل الجوي بصورة منتظمة ويعتمد عليها يتسم بأهمية أساسية لتطوير اقتصاد الكثير من 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 وتناسق، وأن تضمن عدم تطبيق السياسات والتشريعات المحلية على النقل الجوي الدولي بدون المراعاة الواجبة لسماته الخاصة.

٢- **تحث** الدول المتعاقدة على قبول تعيين أي شركة طيران والسماح لها بممارسة حقوق الطريق وغيرها من حقوق النقل الجوي 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.

٣- **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.

٤- **تحث** الدول المتعاقدة على التفكير في إتباع معايير بديلة لتعيين وتفويض شركات الخطوط الجوية، بما في ذلك إتباع معايير الايكواو، وعلى اعتماد نهج مرناً وإيجابياً لمساعدة الدول الأخرى في جهودها الرامية إلى التحرر من معياري الملكية والسيطرة فيما يخص الناقلين الجويين، دونما إخلال بالسلامة والأمن.

٥- **تدعو** الدول المتعاقدة التي لديها خبرة في مختلف أشكال التشغيل المشترك للخطوط الجوية الدولية الى أن تقدم الى المجلس بصفة مستمرة معلومات كاملة بخصوص خبرتها حتى تجمع المنظمة جميع معلومات هذا المجال بالذات لما فيه فائدة الدول المتعاقدة.

٦- **تطلب** الى المجلس أن يقدم بناء على الطلب كل مساعدة مجدية الى الدول المتعاقدة التي ترغب في الانضمام الى التجمعات الاقتصادية الإقليمية أو شبه الإقليمية لتشغيل الخطوط الجوية الدولية.

٧- **تطلب** الى المجلس أن يقدم المساعدة بناء على الطلب الى الدول المتعاقدة التي تبادر الى إعداد هذه الترتيبات التعاونية للمشاركة المباشرة في ملكية وتشغيل الخطوط الجوية الدولية، أو الى 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 نموذجين 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- **تطلب** إلى المجلس أن يستعرض ما اذا 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 للإيكافو 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 المتعاقدة الأعضاء لدى الإيكافو 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 الإيكافو في وضع الإرشادات للتنظيم الاقتصادي، بما في ذلك تحرير النقل الجوي الدولي، وأن تنظر في إتباع هذه الإرشادات.

(و) أن تودع لدى الإيكافو 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 المتعاقدة 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 الإيكافو الدستورية عن النقل الجوي الدولي، وخاصة مسؤوليتها عن سلامته وأمنه.

(ج) سياسة الإيكافو وموادها الإرشادية الراهنة بخصوص التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي وعملها الدائب في هذا الميدان.

٦- **تطلب 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 الأيكاو 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 السياسات والمواد الإرشادية التي أعدتها الأيكاو بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي، مثل تلك الواردة في الوثيقة Doc 9587 الصادرة بعنوان السياسات والمواد الإرشادية عن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي عند الاضطلاع بمهامها التنظيمية.

٢- تطلب إلى المجلس أن يضمن تحديث هذه السياسات والمواد الإرشادية وجعلها ملبية لاحتياجات الدول المتعاقدة وأن يعد حسب الاقتضاء إرشادات بشأن مسائل التنظيم الناشئة التي تهم الجميع.

المرفق (ب)

الإحصاءات

لما كان برنامج الأيكاو 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 الأيكاو أن تجمع البيانات من الدول عن الاستهلاك السنوي للوقود في مجال الطيران بغرض استخدام هذه البيانات لمواجهة التحديات الناشئة عن التنمية المستدامة للنقل الجوي.

وحيث أن 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 لخرن البيانات والتحقق منها تزود الدول المتعاقدة وغيرها من المنتفعين بنظام مباشر يتسم بالكفاءة لاسترجاع البيانات الإحصائية.

ولما كان عدد من الدول المتعاقدة لم يقدم بعد 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.

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- **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 المتعاقدة الأعضاء تلبية أكثر فاعلية، وليضعوا المقاييس الضرورية لرصد أداء المنظمة من حيث بلوغ أهدافها الاستراتيجية وتحسين اتساق الإحصاءات ومدى اكتمالها وموقوتية تقديمها من جانب الدول المتعاقدة، وشكل ومحتوى التحليلات.

٣- **تطلب** 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.

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 وفقا للأهداف لأهدافها الاستراتيجية مع تركيز خاص على السلامة والأمن والبيئة والكفاءة. وحماية البيئة والتنمية المستدامة للنقل الجوي.

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

فإن الجمعية العمومية:

١- **تطلب** إلى المجلس أن يقوم حسب الاقتضاء بإعداد وتحديث التوقعات على الأجلين الطويل والمتوسط بالاتجاهات والتطورات في المستقبل في الطيران المدني، سواء كانت هذه التوقعات عامة أو محددة، على أن تشمل هذه التوقعات البيانات المحلية والإقليمية والعالمية، وأن يتيحها للدول المتعاقدة، وأن يلبي الحاجة الى البيانات في مجالات السلامة والأمن والبيئة والكفاءة.

٢- **تطلب** إلى المجلس أن يعمل على وضع المنهجيات والإجراءات اللازمة لإعداد التوقعات وتحليل التكاليف والمنافع أو مردودية التكاليف، وإعداد سيناريوهات للعمل لتلبية احتياجات المنظمة والمجموعات الإقليمية لتخطيط الملاحة الجوية وغيرها من النظم أو أجهزة تخطيط البيئة التابعة للمنظمة، إذا اقتضى الأمر.

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

المرفق (د)

التسهيلات

القسم الأول — إعداد وتنفيذ أحكام التسهيلات

لما كان الملحق التاسع — "التسهيلات" قد وُضع للتركيز على التزامات الدول المتعاقدة بموجب المواد (٢٢) و(٢٣) و(٢٤) من اتفاقية شيكاغو، ولتوحيد الإجراءات اللازمة للوفاء بالشروط القانونية المشار إليها في المواد (١٠) و(١٣) و(١٤) و(٢٩) و(٣٥).

ولما كان تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع أساسيا لتيسير التصريح للطائرات وتخليص الركاب وأمتعتهم والبضائع والبريد ومواجهة التحديات التي تطرحها مراقبة الحدود وإجراءات المطارات بغية الحفاظ على كفاءة عمليات النقل الجوي.

ولما كان من الحيوي أن تواصل الدول المتعاقدة تحقيق أكبر قدر من الكفاءة والأمن في عمليات نقل الركاب والبضائع في النقل الجوي، وأن تقوم في نفس الوقت بحماية عمليات الطيران المدني الدولي.

ولما كانت اتفاقية حقوق الأشخاص المعوقين وبروتوكولها الاختياري، التي اعتمدها الجمعية العامة للأمم المتحدة في شهر ديسمبر ٢٠٠٦ قد دخلت حيز النفاذ يوم ٣ مايو ٢٠٠٨.

ولما كانت مواصفات وثائق السفر المقروءة آلياً التي أعدتها المنظمة قد أثبتت فاعليتها في استحداث نظم تعجل بتخليص إجراءات الركاب الدوليين وأفراد الطواقم في المطارات وتعزيز برامج الامتثال للإجراءات التي تضعها سلطات الهجرة.

ولما كان إعداد مجموعة من اللافتات القياسية التي تسهل الحركة في مباني المطارات على المسافرين والمنتهيين الآخرين قد أثبتت فاعليته وفائدته.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول المتعاقدة على إيلاء عناية خاصة لزيادة جهودها من أجل تطبيق القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع.

٢- **تطلب** المجلس أن يكفل تحديث الملحق التاسع – "التسهيلات" بحيث يفي بالمتطلبات المعاصرة للدول المتعاقدة فيما يتعلق بإدارة المراقبة على الحدود والبضائع والركاب، وحماية صحة الركاب والطواقم وتيسير السفر الجوي للأشخاص المعوقين.

٣- **تطلب** المجلس أن يكفل التوافق والتكامل بين أحكام الملحق التاسع – التسهيلات والملحق السابع عشر – الأمن.

٤- **تطلب** إلى المجلس أن يكفل تحديث المواصفات والإرشادات الواردة في الوثيقة رقم Doc 9303 الصادرة بعنوان وثائق السفر المقروءة آلياً، وذلك في ضوء التقدم التكنولوجي، وأن يواصل استكشاف الحلول التكنولوجية التي تحسن تخليص الإجراءات.

٥- **تطلب** إلى المجلس أن يواظب على تحديث الوثيقة رقم Doc 9636 الصادرة بعنوان "الإشارات الدولية لإرشاد الأشخاص في مباني المطارات والموانئ البحرية"، وتأمين وفائها باحتياجات الدول المتعاقدة.

القسم الثاني – التعاون الدولي على حماية أمن وسلامة جوازات السفر

بما أن جواز السفر هو الوثيقة الرسمية الأساسية التي تدل على هوية الشخص وجنسيته وتهدف إلى إبلاغ دولة العبور أو المقصد بأن بوسع حامله أن يعود إلى الدولة التي أصدرت جوازه.

وبما أن الثقة الدولية في سلامة كل جواز لها أهمية فائقة في تشغيل نظام السفر الدولي.

ولما كانت صحة وصلاحيته وثائق السفر المقروءة آلياً تعتمد على المستندات المستخدمة للتحقق من هوية الشخص والتأكد من مواظبته أو جنسيته وتقييم حق طالب الجواز (مثلاً مستندات الهوية).

ولما كانت الدول الأعضاء في الأمم المتحدة قد قررت – بموجب "الاستراتيجية العالمية لمكافحة الإرهاب" التي أصدرتها في ٢٠٠٦/٩/٨ – أن تزيد من جهودها وتعاونها على جميع المستويات حسب الاقتضاء لتحسين أمن إنتاج وإصدار وثائق الهوية والسفر ولتحول دون تزويرها ومنع هذا التزوير.

وحيث أن القرار ١٣٧٣ الذي اعتمده مجلس الأمن بالأمم المتحدة في ٢٨ سبتمبر ٢٠٠١ ينص على أن تمنع الدول كافة تنقل الإرهابيين أو المجموعات الإرهابية من خلال مراقبة فعالة على الحدود وعلى إصدار وثائق الهوية ووثائق السفر، ومن خلال تدابير لمنع تزييف هذه الوثائق وتزويرها أو استخدامها بطرق احتيالية.

ولما كان من المطلوب التعاون بين الدول على مستوى عال لمكافحة الغش في جوازات السفر، بما في ذلك تزوير وتزييف جوازات السفر، واستخدام جوازات السفر المزورة أو المزيفة، واستخدام جوازات السفر الصالحة من جانب منتحلي الهويات، واستخدام جوازات السفر المنتهية مدة صلاحيتها أو الملغاة، واستخدام جوازات السفر التي تم الحصول عليها بشكل غير مشروع.

ونظراً لتزايد استخدام جوازات السفر المسروقة الفارغة من طرف الأشخاص الذين يريدون الدخول إلى البلدان بهويات مزيفة.

ولما كانت الايكاو قد أنشأت مشروع "التنفيذ العالمي لوثائق السفر المقروءة آلياً للمساعدة تقدم المساعدة للدول في جميع المسائل ذات الصلة بجوازات السفر المقروءة آلياً التي تشمل تخطيط المشاريع وتنفيذها والتعليم والتدريب وخدمات تقييم النظم بحيث تستطيع الدول الالتزام بموعد سنة ٢٠١٠ لإصدار جوازات السفر المقروءة آلياً، ووضعت دليل المفاتيح العامة لزيادة أمن جوازات السفر المقروءة آلياً المعززة بالقياسات البيولوجية (الجوازات الالكترونية).

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تحث الدول المتعاقدة على تكثيف جهودها لضمان أمن وسلامة مستندات الهوية.**
- ٢- **تحث الدول المتعاقدة على أن تكثف جهودها للمحافظة على أمن وسلامة جوازات السفر الصادرة عنها، ولحماية هذه الجوازات من الغش، وعلى أن تساعد بعضها بعضاً في هذه المسائل.**
- ٣- **تحث الدول المتعاقدة التي لم تصدر بعد جوازات السفر المقروءة آلياً طبقاً للمواصفات الواردة في الجزء الأول من الوثيقة رقم Doc 9303 أن تبادر إلى إصدارها، في موعد أقصاه ١/٤/٢٠١٠.**
- ٤- **تحث الدول المتعاقدة أن تكفل انتهاء صلاحية الجوازات غير المقروءة آلياً قبل ٢٤ نوفمبر ٢٠١٥.**
- ٥- **تحث الدول المتعاقدة التي تحتاج إلى المساعدة في تنفيذ معايير ومواصفات ووثائق السفر المقروءة آلياً في إطار مشروع التنفيذ العالمي على الاتصال بالايكاو على وجه السرعة دون تأخير.**
- ٦- **تطلب إلى المجلس أن يتخذ التدابير المناسبة لإعداد الإرشادات والمواصفات فيما يخص مستندات الهوية.**
- ٧- **تطلب إلى المجلس أن يواصل العمل على تعزيز فعالية عمليات مكافحة الغش في جوازات السفر، من خلال تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية ذات الصلة في الملحق التاسع، ووضع المواد الإرشادية لمساعدة الدول المتعاقدة على الحفاظ على سلامة وأمن جوازات السفر ووثائق السفر الأخرى الصادرة عنها.**
- ٨- **تحث الدول التي تصدر جوازات سفر الكترونية على الانضمام إلى دليل المفاتيح العامة للايكاو، وتحث كل الدول التي تستلم تلك الجوازات أن تتحقق من التوقعات الرقمية الخاصة بتلك الجوازات.**
- ٩- **تحث الدول المتعاقدة التي لا تقدم بشكل منتظم وموقوت بيانات عن جوازات السفر الضائعة أو المسروقة إلى الانترنت لإيداعها في قاعدة البيانات المؤتمتة للبحث عن وثائق السفر الضائعة أو المسروقة، على القيام بتقديم تلك البيانات.**

القسم الثالث — الإجراءات الوطنية والدولية والتعاون على مسائل التسهيلات

لما كانت الحاجة تقضي بأن تتخذ الدول المتعاقدة إجراءات مستمرة لتحسين فعالية وكفاءة عمليات تخليص الإجراءات. ولما كان إنشاء لجان وطنية للتسهيلات وتشغيلها بفعالية يمثل وسيلة ناجحة لإدخال التحسينات اللازمة. ولما كان التعاون على مسائل التسهيلات بين الدول المتعاقدة ومع مختلف الأطراف الوطنية والدولية التي تهمها شؤون التسهيلات قد عاد بالنفع على جميع المعنيين.

وحيث أن هذا التعاون قد أصبح حيويًا بعد تعدد النظم غير الموحدة لتبادل المعلومات عن الركاب مما أثر سلبًا على جدوى صناعة النقل الجوي.

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول المتعاقدة على أن تنشئ لجانًا وطنية للتسهيلات وأن تستعين بها، وأن تعتمد سياسات للتعاون الإقليمي مع الدول المجاورة.

٢- تحث الدول المتعاقدة على المشاركة في برامج التسهيلات الإقليمية وشبه الإقليمية للمنظمات الدولية الحكومية الأخرى المعنية بالطيران.

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

(أ) المواظبة على استرعاء اهتمام جميع الهيئات المختصة، كل في حكومتها، للحاجة إلى ما يلي:

(١) جعل القواعد والممارسات الوطنية متوافقة مع أحكام الملحق التاسع ومقاصده.

(٢) إيجاد الحلول المناسبة للمشاكل اليومية في مجال التسهيلات.

(ب) المبادرة إلى تنفيذ إجراءات المتابعة الضرورية.

٤- تحث الدول المتعاقدة على أن تشجع لجان التسهيلات الوطنية أو لجان التسهيلات الأخرى على دراسة مشاكل التسهيلات، وأن تنسق نتائج هذه الدراسات مع النتائج التي توصلت إليها الدول المتعاقدة الأخرى التي ترتبط معها بصلات جوية.

٥- تحث الدول المتجاورة والمتاخمة على أن تتشاور فيما بينها بشأن المشاكل المشتركة التي قد تجابهها في مجال التسهيلات، كلما تبين أن تلك المشاورات قد تؤدي إلى حل موحد لتلك المشاكل.

٦- تحث الدول المتعاقدة على أن تشجع مشغليها الجويين على أن يواصلوا التعاون على نحو مكثف مع حكوماتهم بشأن ما يلي:

(أ) تحديد مشاكل التسهيلات وحلها.

(ب) وضع ترتيبات تعاونية لمنع تهريب المخدرات ومنع الهجرة غير القانونية وغيرها من الأخطار التي تهدد المصالح الوطنية.

- ٧- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تدعو المشغلين الدوليين واتحاداتهم الى المشاركة الى أقصى حد ممكن في النظم الالكترونية لتبادل البيانات، وذلك لتحقيق مستويات الكفاءة في خدمة الركاب والبضائع في المطارات الدولية.
- ٨- **تحث** الدول المتعاقدة أن تكفل، لدى استخدامها نظمها الخاصة بتبادل البيانات الالكترونية، أن اشترطاتها فيما يتصل بالبيانات عن الركاب تتماشى مع المعايير الدولية التي أقرتها وكالات الأمم المتحدة ذات الصلة لهذا الغرض.
- ٩- **تحث** الدول والمشغلين الجويين على أن يبذلوا بالتعاون مع المنظمات الدولية المهمة جميع الجهود الممكنة لتعجيل عمليات مناولة البضائع الجوية وتخليص إجراءاتها، وأن يضمنوا في الوقت ذاته أمن سلسلة الإمدادات الدولية.

المرفق (هـ)

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 ٣٦=٢٢ ٣٧-×× "البيان الموحد بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة".

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.
- ٢- **تطلب** إلى المجلس أن يكفل تحديث الإرشادات والمشورة الواردة في الوثيقة Doc 8632 وتأمين استجابتها لاحتياجات الدول المتعاقدة.

المرفق (و)

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 الى استرداد نفقات تقديم التجهيزات والخدمات الى 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 ٣٦=٣٣-٣٧×× "البيان الموحد بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة".

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 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- **تحث** الدول المتعاقدة على بذل قصارى جهدها وفقاً للمادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو على نشر أي رسوم تفرضها الدولة المتعاقدة أو تسمح بفرضها لقاء تقديم التجهيزات الملاحية وخدمات المطارات الى طائرات أي دولة متعاقدة أخرى، وعلى إبلاغ المنظمة بهذه الرسوم.

٥- **تشجع** الدول المتعاقدة على اعتماد مبادئ عدم التمييز، وتناسب التكاليف، والشفافية والتشاور مع المنتفعين، 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.

٥-٦ **تطلب** إلى المجلس أن يكفل تحديث الإرشادات والمشورة الواردة في الوثيقة Doc 9082 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 تركيزاً متزايداً على تحسين الكفاءة المالية 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 تكثُر من إسناد تشغيل خدمات المطارات والملاحة الجوية إلى هيئات تجارية ومخصصة قد تكون أقل إدراكاً ووعياً 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- **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.

٣- **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.

- ٤- **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.
- ٥- **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.
- ٦- **تطلب إلى** المجلس أن يواظب على دراسة الوضع الاقتصادي لخدمات المطارات والملاحة الجوية، وأن يقدم تقارير عنه إلى الدول المتعاقدة على فترات ملائمة.
- ٧- **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 (ز)

اقتصاديات الناقلين الجويين

- لما كان** المنتفعون والمصالح السياحية ومصالح الطيران والمصالح التجارية ومنظماتها الدولية يبدون اهتماما متزايدا بمستوى تكاليف تشغيل الناقلين الدوليين وأجورهم وأسعارهم وعائداتهم الملائمة من الإيرادات.
- ولما كانت** الدول المتعاقدة والمنظمات الدولية الأخرى تستخدم على نطاق واسع الدراسات الموضوعية التي تقوم بها الايكاو لتكاليف إيرادات النقل الجوي الدولي، وهي الدراسات التي شجعت على الحياد وأفضت الى نظام أكثر إنصافا 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 ولتخطيط 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 يحلل في هذه الدراسة تأثير اختلاف العمليات وأسعار المستلزمات على مستويات التكاليف وعلى تعريفات النقل الجوي.
- ٢- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تبذل قصارى جهودها للحصول بأسرع ما يمكن من الناقلين الجويين الدوليين التابعين لها على بيانات التكاليف والإيرادات والبيانات الأخرى التي تطلبها الايكاو.

المرفق (ح)

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.

— انتهى —