



الجمعية العمومية – الدورة الخامسة والثلاثون

تقرير اللجنة الاقتصادية

بشأن

البنود ٢٨ و ٢٩ و ٣٠ و ٣١ و ٣٢ من جدول الأعمال

(مقدم من رئيس اللجنة الاقتصادية)

أقرت اللجنة الاقتصادية النص المرفق بشأن البنود ٢٨ و ٢٩ و ٣٠ و ٣١ و ٣٢ وتوصى بأن تعتمد الجلسة العامة القرار 29/1 والقرار 31/1.

ملاحظة – بعد نزع صفحة الغلاف هذه، يجب وضع الوثيقة في المكان الملائم من ملف التقرير، بوصفها التقرير بشأن البنود ٢٨ و ٢٩ و ٣٠ و ٣١ و ٣٢ من جدول الأعمال.

البند ٢٨: مراقبة وتنظيم المطارات وخدمات الملاحة الجوية

١:٢٨ نظرت اللجنة في اجتماعها الثاني في الجوانب الخاصة بتنظيم وإدارة المطارات وخدمات الملاحة الجوية وذلك وفقا لتقرير مقدم من المجلس (WP/10). وازدادة الى ذلك، قدمت الدول والمراقبون سبعة أوراق عمل وهي (WP/154، و155، و158، و200، و258، و270، و294).

٢:٢٨ قدم المجلس في ورقة العمل WP/10 تقريرا عن التطورات في مجال تنظيم وإدارة المطارات وخدمات الملاحة الجوية منذ الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية. ونظرا لمجموعة من العوامل السلبية، كان على المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية مواجهة انخفاض شديد في أنشطة النقل الجوي بصفة عامة. وبسبب ذلك، لجأ مقدمو الخدمات الى تجميد رسوم الانتفاع أو حتى تخفيضها، مع محاولة تعويض الخسائر باجتذاب المزيد من الحركة، أو بزيادة الرسوم بغية المحافظة على الإيرادات من خلال رفع الأسعار. وبرزت الحاجة في بيئة يزداد فيها الطابع التجاري الى وضع آلية تنظيمية اقتصادية لمنع استغلال القوة الاحتكارية، خاصة فيما يرتبط برسوم المطارات أو خدمات الملاحة الجوية. ونُشر مؤخرا طبعة منقحة من الوثيقة Doc 9082/7 بعنوان سياسات الايكاف بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية وتم وضعها على موقع الايكاف بشبكة الانترنت ومعها اضافة عن كيفية تنفيذ الدول لهذه السياسات. وسيتم ايضا نشر الطبعة المنقحة من دليل اقتصاديات المطارات (Doc 9562) ودليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (Doc 9161) ووضعها على الموقع بشبكة الانترنت. وادراكا أن عملية التحول التجاري مازالت في مرحلة الاعداد، ينبغي أن تكون المواد الارشادية بشأن الجوانب الرئيسية المرتبطة بهذا التحول التجاري قيد المراجعة والتفقيح دائما، وأن يتم توسيع نطاقها، حسب الاقتضاء، وفقا للخبرات المكتسبة في العديد من الدول مع مرور الزمن. وبناء على توصية صادرة من الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية أُضيفت طبعة جديدة منقحة للسياسات والمواد الارشادية حول مشاكل التحصيل. وبالنسبة لدراسة تمت حول مسألة توزيع تكاليف النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS)، فقد أعد فريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (ANSEP) بعض المبادئ والاقتراحات، والتي تشير ضمن مجموعة من الأمور الأخرى، الى أن توزيع التكاليف بين الطيران المدني وغيره من المنتفعين ينبغي أن يتم على المستوى الاقليمي. وسيكون من الضروري في المستقبل التنسيق مع المنظمات الدولية الأخرى والمنتفعين من خارج قطاع الطيران. وخلال الفترة الثلاثية ٢٠٠٥-٢٠٠٧، تتضمن الأولويات مواصلة اعداد السياسات والمواد الارشادية بشأن ما يلي: الرقابة والتنظيم في المجال الاقتصادي، ووضع المقاييس المرجعية وقياس الأداء والانتاجية، وتوزيع التكاليف، واسترداد تكاليف التدابير الأمنية. وستكون هذه المواد ذات قيمة عالية للتنفيذ المستقبلي لنظام الملاحة الجوية العالمي.

٣:٢٨ قدمت دول بيلاروس وجورجيا وجمهورية مولدوفا وأوكرانيا وأوزبكستان دعوة الى الجمعية العمومية من خلال ورقة العمل WP/294 لكي توصي بأن تقوم الايكاف بالاتي: اعداد مواد ارشادية عن تطبيق الاجراءات السابقة للنقاضي واجراءات التقاضي وتسوية النزاعات المتعلقة باسترداد الديون الخاصة برسوم خدمات الملاحة الجوية، وتحليل امكانية انشاء آلية دولية لتسوية الديون برعاية الايكاف، وحث الدول المتعاقدة على استكمال اجراءات الترخيص واصدار الشهادات بتحديد المسؤولية على مشغلي الطائرات بأن يدفعوا الرسوم والغرامات الواقعة عليهم.

٤:٢٨ شرحت الدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، والبالغ عددها ٤١ دولة في ورقة العمل WP/158، النهج الخاص بقياس أداء خدمات الملاحة الجوية في أوروبا والنتائج التي أحرزت في هذا الصدد. وقد أكدت على أهمية قيام الايكاف بتسريع وتوسيع أعمالها في مجال الأداء الاقتصادي لمقدمي الخدمات الملاحية الجوية، واقترحت

الدول ذاتها أن تعد الايكاو قواعد قياسية لاشتراط الإبلاغ عن نتائج الأداء والافصاح عن المعلومات والمواد الارشادية ذات الصلة.

٥:٢٨ شرحت هولندا، نيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء، في ورقة العمل WP155، الوضع الحالي لبرنامج Galileo وعبرت عن موافقتها على مجموعة المبادئ والافتراضات الأساسية المتعلقة بآلية توزيع التكاليف التي أعدها فريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية التابع للايكاو (ANSEP). ولذلك فمن الموصى به انجاز الأعمال الجارية على أساس هذه المبادئ، واصدار الارشادات بأسرع ما يمكن بشأن طريقة التوزيع المقترحة، مع الاحاطة علما بأن توزيع التكاليف مسألة وثيقة الارتباط بالمسائل القانونية والفنية ذات الصلة.

٦:٢٨ شجعت الأيادات في ورقة العمل WP/200 الدول على دعم تدابير تحسين الكفاءة، وخفض التكاليف وممارسة المراقبة الاقتصادية الملائمة على المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية. وشجعت أيضا الشركاء في صناعة الطيران على البحث عن ترتيبات مبتكرة وتعاونية من شأنها تحسين ودعم علاقة العمل بين شركات الطيران ومقدمي الخدمات.

٧:٢٨ علق الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) تعليقا في ورقة العمل WP/154 على سياسات الايكاو الخاصة بالرسوم في الوثيقة Doc 9082 وطالب باستعراض صيغة فرض الرسوم الحالية. وينبغي أن يتضمن هذا الاستعراض المشاورات مع الجهات المعنية، بما في ذلك النقابات المهنية.

٨:٢٨ قدمت باكستان في ورقة معلومات (WP/258) استعراضا عاما مختصرا عن تنظيم وادارة المطارات واجراءات اصدار تراخيص المطارات في باكستان.

٩:٢٨ عبرت الولايات المتحدة في ورقة معلومات أخرى (WP/270) عن رأيها بأن المبادئ والافتراضات الأساسية لتوزيع التكاليف التي طبقها فريق خبراء اقتصاديات الملاحة الجوية هي مبادئ رئيسية وضرورية للاسراع بتقديم خدمات GNSS الفعالة ولتحقيق المزيد من الانصاف في عملية استرداد التكاليف.

١٠:٢٨ كان هناك دعم كبير لبرنامج العمل المستقبلي الخاص بتنظيم وادارة المطارات وخدمات الملاحة الجوية المقترح في ورقة العمل WP/10. وقد أُشير الى الحاجة الى الأخذ في الاعتبار الفوارق بين المناطق المختلفة. وقد ورد رأي في هذا الصدد مفاده أنه ينبغي لمكاتب الايكاو الاقليمية أن تساعد الدول على التحرك نحو اتجاه التحول التجاري والخصخصة.

١١:٢٨ أحاطت اللجنة علما بالمقترحات التي قدمتها بيلاروس وجورجيا وجمهورية مولدوفا وأوكرانيا وأوزبكستان في ورقة العمل WP/294 وقررت أن ترفعها للمجلس لمتابعة النظر فيها. وبالنسبة للمقترحات التي قدمتها الأيادات في ورقة العمل WP/200 والاتحاد الدولي لعمال النقل في ورقة العمل WP/154، أشارت اللجنة الى أنه يمكن النظر فيها في اطار برنامج العمل المستقبلي الوارد في تقرير المجلس. وبالأخص، ينبغي تشجيع الدول على دعم اجراءات تحسين الكفاءة وخفض التكاليف وتوفير الرقابة الاقتصادية الملائمة. وبالنسبة لدعوة الاتحاد الدولي لعمال النقل الى استعراض صيغة سداد الرسوم الحالية والخاصة بخدمات الطرق من حيث تطبيق عناصر المسافة والوزن، فقد أُشير الى النظر في هذه المسألة في سياق تحديد رسوم خدمات الملاحة الجوية في اطار مبادرة "السماء الأوروبية الموحدة". وبناء على اقتراح وارد في ورقة العمل WP/154 من قبل الاتحاد الدولي لعمال النقل، فقد خضعت مسألة انشاء صندوق احتياطي لادارة تقلبات الدورات التجارية الى التساؤلات من منطلق سياسة استرداد التكاليف.

١٢:٢٨ بالنسبة لورقة العمل WP/158 المقدمة من اللجنة الأوروبية للطيران المدني، فقد أحاطت اللجنة علماً بأن اللجنة الفنية قد نظرت في الورقة المذكورة. وقد أحيطت اللجنة علماً بأن الإيكاو تحرز بالفعل تقدماً في الأعمال المقترحة في ورقة العمل وبأن اللجنة الفنية قد وافقت على أن الإيكاو قد تعقد، في الوقت المناسب وبالتعاون مع المنظمات الأخرى، اجتماعاً عالمياً للموافقة على أهداف الأداء ومتابعة تنفيذ الشروط.

١٣:٢٨ بالإضافة إلى ذلك، فقد أحاطت اللجنة علماً بالتأييد الذي عبرت عنه اللجنة الأوروبية في ورقة العمل WP/155 والولايات المتحدة في ورقة المعلومات المقدمة حول المبادئ والافتراضات الأساسية عن توزيع تكاليف نظام GNSS بين الطيران المدني وغيره من المنتفعين والتي وضعها فريق خبراء اقتصاديات الملاحة الجوية. وبالنسبة لورقة العمل WP/155، فقد اعتبرت اللجنة أنه لا حاجة لاتخاذ أي إجراء تجاه اقتراح وضع قواعد قياسية وتوصيات، نظراً لأن هذا الأمر وارد من الأصل في برنامج عمل لجنة الملاحة الجوية. فينبغي أن تقدم أي اقتراحات ترمي إلى وضع قواعد وتوصيات إلى الجهة الفنية المختصة وقد عبر عن القلق حول امكانية استخدام اشارات مشفرة لاسترداد التكاليف.

١٤:٢٨ وفي ختام مداواتها حول هذا البند من جدول الأعمال قامت اللجنة بالآتي:

- أ) وافقت على خطط المجلس للعمل المستقبلي بشأن تنظيم وإدارة المطارات وخدمات الملاحة الجوية.
- ب) أوصت بأن يأخذ المجلس المقترحات المقدمة في أوراق العمل المختلفة بعين الاعتبار في أعماله في هذا المجال في المستقبل.

البند ٢٩: التسهيلات

١:٢٩ نظرت اللجنة في جلسيتها الثانية والثالثة في التطورات المستجدة في برنامج التسهيلات منذ الجمعية العمومية الأخيرة على أساس التقارير الثلاثة المقدمة من المجلس وهي: تقرير بشأن نتائج الدورة الثانية عشرة لشعبة التسهيلات (WP/43)، وتقرير ثاني بشأن حماية وسلامة جوازات السفر ووثائق السفر الأخرى (WP/12 والتصويب رقم ١)، وتقرير ثالث عن منع ادخال الأنواع الغريبة الخطرة (WP/12 والتصويب رقم ١). بالإضافة الى ذلك، قدمت دول ومراقبون ست وثائق وهي: الوثيقة WP/65 والوثيقة WP/107 والوثيقة WP/159 والوثيقة WP/160 والوثيقة WP/180 والوثيقة WP/202.

٢:٢٩ تيسيرا للنظر في الوثائق، فقد تم تناولها حسب العناوين التالية: نتائج الدورة الثانية عشرة لشعبة التسهيلات وحماية أمن وسلامة جوازات السفر ووثائق السفر الأخرى؛ ومنع ادخال الأنواع الغريبة الخطرة؛ وتسهيلات وجودة الخدمات في المطارات؛ وتعزيز الأمن والتسهيلات.

نتائج الدورة الثانية عشرة لشعبة التسهيلات وحماية أمن وسلامة جوازات السفر ووثائق السفر الأخرى

٣:٢٩ نظرت اللجنة في ثلاث وثائق تتعلق بالدورة الثانية عشرة لشعبة التسهيلات (FAL/12) المعقودة في القاهرة بمصر في الفترة من ٢٢ مارس الى ١ أبريل ٢٠٠٤، وموضوعه "إدارة التحديات الأمنية لتيسير عمليات النقل الجوي".

٤:٢٩ قدم المجلس في الوثيقة WP/43 تقريرا عن نتائج الدورة الثانية عشرة لشعبة التسهيلات، التي اعتمدت ستة عشرة توصية من فئة (أ) وستة عشرة توصية من فئة (ب).

٥:٢٩ اقترحت التوصيات من الفئة (أ) ادخال تعديلات على القواعد القياسية والتوصيات بالملحق التاسع. وكان الهدف من هذه التوصيات هو تسهيل مرور المسافرين من خلال عمليات مراقبة الحدود، وتشديد الأمن على الطيران، وعمليات المراقبة على تزوير وثائق السفر والهجرة غير الشرعية والحماية الاضافية ضد انتحال الهوية. وفي مايو ٢٠٠٤ استكملت لجنة النقل الجوي استعراضها الأولي لجميع التعديلات المقترحة على الملحق التاسع وأصدرت توجيهات بارسالها مرفقة بملاحظاتها الى الدول المتعاقدة لكي تعلق عليها (كتاب المنظمة SD/6-4-04/57 المؤرخ ٢٠/٧/٢٠٠٤). وتتوقع اللجنة أن تنظر في التوصيات من الفئة (أ) مرة أخرى في يناير ٢٠٠٥، مع مراعاة تعليقات الدول، وأنها ستحيلها الى المجلس مع التوصيات بشأن اعتمادها.

٦:٢٩ اقترحت التوصيات من الفئة (ب) أن تتخذ الدول المتعاقدة أو المجلس اجراءات أخرى، في اطار استعراض برنامج التسهيلات. وعقب استعراض أجرته لجنة النقل الجوي، وافق المجلس على هذه التوصيات واعتمدها في يونيه ٢٠٠٤.

٧:٢٩ عرضت الوثيقة WP/202، المقدمة من هولندا نيابة عن الجماعة الأوروبية والدول الأعضاء لديها، موقف الجماعة الأوروبية حول اعداد القواعد القياسية المتعلقة بنقل بيانات سجلات أسماء الركاب من شركات الطيران الى الهيئات الحكومية بغرض تحسين أمن الطيران وتسهيل عمليات المراقبة على الحدود. وأعدت هذه الوثيقة التأكيد على تأييد الجماعة الأوروبية، المقدم أولا في الدورة الثانية عشرة لشعبة التسهيلات، للتعجيل بوضع المبادئ التوجيهية للايكاو والممارسات الموحدة لمعالجة بيانات سجلات أسماء الركاب، واقترحت ضرورة أن تشمل أعمال الايكاو فئات البيانات، ومقتضيات معالجة البيانات، ومقتضيات نقل البيانات، وهيكال البيانات على النحو الوارد في وثيقة الجماعة الأوروبية المقدمة في الدورة الثانية عشر لشعبة التسهيلات.

٨:٢٩ أعربت الوثيقة WP/65 التي قدمها الاتحاد الدولي للنقل الجوي عن آراء صناعة النقل الجوي وتأييدها لنتائج الدورة الثانية عشرة لشعبة التسهيلات، وبوجه خاص فيما يتعلق بالقرارات الخاصة بتبادل البيانات التلقائية والأشخاص غير المسموح لهم بالدخول والمرحليين.

٩:٢٩ قدم المجلس في الوثيقة WP/11 تقريراً عن التقدم المحرز منذ الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية بشأن العمل الجاري لمساعدة الدول على الحفاظ على سلامة وأمن جوازات سفرها ووثائق السفر الأخرى لديها.

١٠:٢٩ يعتبر استخدام البنية التحتية العامة للمفاتيح (PKI) مكوناً رئيسياً من مخطط العمل البيومتری الأصلي لتشفير وفك شفرة التوقيعات الرقمية باستخدام زوجين من المفاتيح الإلكترونية أحدها عام والآخر خاص. ويؤكد هذا الإجراء للفرأى أن البيانات على جواز السفر لم تتغير وبأن البيانات قد أدخلت من قبل سلطة إصدار الجوازات. ولذلك فإن البنية التحتية العامة للمفاتيح (PKI) تعتبر وسيلة رادعة ضد التزوير والغش أو استخدام جوازات السفر المسروقة لدخول أي طائرة. وأقرت الأمانة في رد على أحد الأسئلة، أن التخطيط جاري لوضع دليل مفاتيح عام ومركزي (PKD)، وقد أوضحت الأمانة أيضاً أن المجلس مدعو أثناء الدورة القادمة إلى أن النظر في المقترح الرامي إلى ينظر في اقتراح بأن تتولى الايكاو ادارة دليل المفاتيح العامة والمركزية (PKD) كخدمة جديدة للدول الأعضاء.

١١:٢٩ قامت المجموعة الاستشارية الفنية المعنية بوثائق السفر المقروءة آلياً بتحديث المواصفات الفنية للوثيقة Doc 9303، ووافق السفر المقروءة آلياً للمساعدة على ادخال تكنولوجيات تخزين البيانات الاضافية، مثل الدوائر المتكاملة، حتى تتلاءم، على سبيل المثال، مع الصور البيومترية المشفرة للتأكد من الهوية، والخطوط المنصوص عليها في "الخطة النموذجية البيومترية" المنسقة العالمية للايكاو التي حظيت بتأييد لجنة النقل الجوي في مايو ٢٠٠٣. وتتضمن مواصفات جوازات السفر المقروءة آلياً، اضافة الى ذلك، ملحقاً يصف القواعد القياسية الأمنية الدنيا لوثائق السفر المقروءة آلياً. وتتص المواصفات الجديدة للتأثيرات (التي لم تنشر بعد) على ادخال تغييرات الهدف منها ردع اساءة استخدام تأثيرات السفر بدلا من صاحبها الشرعي. يمكن الاطلاع على التقارير الفنية التي تشرح مخطط العمل الأصلي على الموقع الجديد بشبكة الانترنت، www.icao.int/mrtd.

١٢:٢٩ أصدرت شعبة التسهيلات في دورتها الثانية عشرة توصيات باعتماد أحكام جديدة ورفع من مستوى أحكام أخرى تدرج في الملحق التاسع - التسهيلات كي تعزز أمن ووثائق السفر. وستطلب هذه الأحكام، في حالة اعتمادها من المجلس، من جميع الدول المتعاقدة اصدار جوازات سفر مقروءة آلياً، والقيام بالتحديث المنتظم لسجلات الأمن في النسخ الجديدة لوثائق السفر لديها بهدف حمايتها من سوء الاستخدام وتسهيلاً لكشف حالات تعرضها للتزيف، ولمراقبة عملية اصدار وثائق السفر لديها كيلا يتعرض مخزونها للسرقة وكيلا يساء استخدام وثائق السفر الحديثة لديها.

١٣:٢٩ أعربت بعض الوفود خلال مناقشة الوثائق الأربع عن رأي مفاده أنه ينبغي للدول المتعاقدة أن تبدأ في اصدار جوازات السفر المقروءة آلياً بأسرع ما يمكن، بحلول عام ٢٠٠٨ مثلاً، قبل التاريخ الذي أوصت به الدورة الثانية عشرة لشعبة التسهيلات. وشعرت هذه الوفود أيضاً أنه ينبغي تحديد تاريخ فاصل اذا ما تم تجاوزه تصبح جوازات السفر غير المقروءة آلياً غير سارية. كما رأت بعض الوفود أن القرارات التي توصلت إليها الدورة الثانية عشرة لشعبة التسهيلات بشأن مسائل مثل تاريخ تنفيذ الجوازات المقروءة آلياً ينبغي أن تتحقق بتوافق في الآراء، وينبغي أن تظل كذلك. وأعربت بعض الوفود أيضاً عن آراء توافق ولا توافق على التوصية الصادرة عن شعبة التسهيلات، ومفادها أنه فيما يتعلق بالأشخاص غير المسموح لهم بالدخول، يجب ألا يكون الناقلون الجويون مسؤولين قضائياً عندما تقدم وثائق سفر سليمة.

وبالنسبة للاقتراح بشأن القواعد القياسية عن الحصول على بيانات سجلات أسماء الركاب، رأى أحد الوفود أن المجلس هو الذي يقرر الشكل الذي ينبغي أن تأخذه نتائج مجموعة الدراسة.

١٤:٢٩ وافقت اللجنة على أنه ينبغي للايكاو أن تراعي أثناء وضع المبادئ التوجيهية للحصول على بيانات سجلات أسماء الركاب الاقتراحات ذات الصلة المقدمة من الجماعة الأوروبية خلال الدورة الثانية عشرة لشعبة التسهيلات.

١٥:٢٩ أخذت اللجنة علماً، عند استعراض التقرير المقدم في الوثيقة WP/43، بأن التوصيات من الفئة (أ)، المرفقة بملاحظات لجنة النقل الجوي، قد أحيلت إلى الدول المتعاقدة لبدء التعليقات في موعد أقصاه ٣١/١٠/٢٠٠٤، وأن التوصيات من الفئة (ب) قد اعتمدها المجلس في يونيو ٢٠٠٤.

١٦:٢٩ وافقت اللجنة أيضاً على أنه ينبغي للمجلس والدول المتعاقدة أن تواصل عملها، بشأن الحفاظ على سلامة وأمن جوازات السفر ووثائق السفر الأخرى، بوصفها مسألة ذات أولوية قصوى.

منع ادخال الأنواع الغريبة الخطرة

١٧:٢٩ قدم المجلس في الوثيقة WP/12 تقريراً عن التقدم المحرز في تنفيذ القرار A33-18: منع ادخال الأنواع الغريبة الخطرة.

١٨:٢٩ بغية تحديد مدى المشكلة التي يسببها ادخال الأنواع الغريبة الخطرة عن غير قصد من خلال الطائرات المدنية إلى الدول المتعاقدة، أجرت الأمانة العامة دراسة استقرائية في عام ٢٠٠٢ لجمع مزيد من المعلومات، بهدف إعادة تقييم احتمال اتخاذ إجراء متعدد الأطراف بهذا الصدد. وأفادت هذه الدراسة أن الطيران المدني الدولي يشكل طريقاً كبيراً لادخال نوع "يعلق" بأنواع أخرى أدخلت عن قصد من دولة إلى أخرى. ومن جهة أخرى، لا يشكل الطيران المدني طريقاً كبيراً للأنواع التي تأخذ طريقها نحو الطائرات بالصدفة وبالتالي تنقل عن غير قصد من دولة إلى أخرى.

١٩:٢٩ على الرغم من أن الردود الواردة على هذه الدراسة الاستقصائية أفادت أن الحقيقة وفحواها أن الأنواع الغريبة الخطرة قد أدخلت إلى الدول هي حقيقة هامة، فإن وسيلة الدخول (عن قصد أو غير قصد) هي مجرد حادث عرضي. وبالتالي، ينبغي اتخاذ الإجراء على الحدود بغض النظر على وسيلة دخول هذه الأنواع الغريبة.

٢٠:٢٩ بناء على ذلك، خلص المجلس إلى أنه، نظراً إلى ادخال الأنواع الغريبة عبر الطيران المدني الدولي خلال عمليات الاستيراد والتصدير، يمكن للتدابير المتخذة لمنع ذلك أن تطبق على نحو أفضل على الحدود، وهي النقطة التي تلتقي فيها مصالح جميع الهيئات الحكومية المعنية. ومن ثم يوصي بأن تضع الايكاو استراتيجية لمنع ادخال الأنواع الغريبة الخطرة عبر الطيران المدني الدولي ويوصي أيضاً بإبدال القرار A33-18 بنسخة مستحدثة.

٢١:٢٩ إذ تعرب اللجنة عن تأييدها لخطة عمل المجلس، فإنها توافق على ما يلي:

(أ) ضرورة احاطة الدول المتعاقدة والمنظمات الدولية علماً بنتائج الدراسة الاستقصائية الوارد في كتاب المنظمة EC 6/21-02/78 بشأن ادخال الأنواع الغريبة الخطر جوا.

(ب) ينبغي الطلب من الدول المتعاقدة أن تقدم "أفضل الممارسات" من مختلف الهيئات التابعة لها (الزراعة العامة، وزراعة البساتين، والجمارك، والحجر الصحي، والصحة) بشأن منع ادخال الأنواع الغريبة الخطرة جوا، كي تنشرها المنظمة كمواد إرشادية.

ج) ضرورة أن تنظر الهيئات الملائمة التابعة للإيكاو في وضع قواعد قياسية وتوصيات، عند الاقتضاء، تبين إجراءات أو ممارسات الدول الشائعة، لاعتمادها في الملحق (الملاحق) ذات الصلة باتفاقية شيكاغو.

٢٢:٢٩ وافقت اللجنة أيضا على تقديم القرار 29/1 الى الجلسة العامة لكي تعتمد ليحل محل القرار A33-18.

قرار صاغته اللجنة الاقتصادية وتوصي الجمعية العمومية باعتماده

القرار 29/1

منع ادخال الأنواع الغريبة الغازية

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

فان الجمعية العمومية:

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

التسهيلات وجودة الخدمات في المطارات وتعزيز الأمن والتسهيلات

٢٣:٢٩ نظرت اللجنة في الوثيقة WP/180، المقدمة من المجلس الدولي للمطارات، الذي رأى أن اجراءات التسهيلات، بالإضافة الى مراقبة الحدود، تطبق أيضا على الأنشطة التي أدخلت تحسينات على جودة الخدمات، بالاستفادة من الموارد والقرارات. وأخذت اللجنة علما بأن الايكاو قد تحتاج الى تحديث الوثيقة Doc 9636 الإشارات لارشاد الأشخاص

في المطارات والمحطات البحرية الصادرة عن الايكاو والمنظمة البحرية الدولية، والوثيقة 9249 Doc شاشات العرض الديناميكية لمعلومات الجمهور عن الرحلات، التي تتوقف على توافر الموارد.

٢٤:٢٩ نظرت اللجنة في الوثيقة WP/107، المقدمة من منظمة السياحة العالمية، التي شددت على أن هناك حاجة الى المزيد من التكامل في التسهيلات والأمن بالنسبة للمسافرين عبر الحدود الوطني وبينها وورائها، ومراقبة التكاليف الأمنية، وتقديم المساعدة على التخفيف من حدة أعباء تكاليف الأمن على البلدان النامية؛ وينبغي أن تكون التسهيلات جزءاً أساسياً في تصميم لوضع وتشغيل الأجهزة والاجراءات الأمنية. وأبلغت منظمة السياحة العالمية في هذا الصدد عن استراتيجيتها التي أطلقت مؤخراً، وهي تعزيز الأمن والتسهيلات (S.A.F.E.)، حيث تشكلت المكونات الرئيسية الأربعة فيها من المقاييس، وبناء القدرات، وتقييم الأداء وتحديد المشاريع العلاجية، وبناء الثقة. وطلب من الجمعية العمومية أن توافق على أنه ينبغي للايكاو زيادة التعاون مع منظمة السياحة العالمية في مجال الأمن والتسهيلات، وتم تحديد بعض المجالات المحتملة لإقامة هذا التعاون.

٢٥:٢٩ خلال مناقشة هاتين الوثيقتين، رأى أحد الوفود أن الاقتراحات بشأن التعديلات على الملحق التاسع ينبغي أن تترك لعملية التعديل التقليدية في الايكاو، وأعرب عن تحفظاته على توسيع نطاق تطبيق التدابير الأمنية في مجال الطيران لتشمل بقية وسائل النقل والأنشطة بسبب اختلاف الظروف.

وثائق معلومات

٢٦:٢٩ قدمت جمهورية كوريا في الوثيقة WP/159 معلومات عن الوضع التشغيلي لمطار أنشيون الدولي الذي افتتح في ٢٩/٣/٢٠٠١، والجهود التي تبذلها الحكومة ومشغلي المطارات لتحسين عمله وتسهيلاته. وقدمت جمهورية كوريا في الوثيقة WP/160 معلومات عن خططها لتنفيذ نظام اختباري لمتابعة أمتعة المسافرين ورصدها استناداً الى تحديد البدائل اللاسلكية في ستة مطارات داخلية في منتصف عام ٢٠٠٥.

٢٧:٢٩ قدم رئيس هيئة باكستان المعنية بقاعدة البيانات الوطنية والتسجيل عرضاً عن جوازات السفر المقروءة آلياً الصادرة في باكستان. ويتضمن الجواز الجديد، الصادر وفقاً لمواصفات الايكاو في الوثيقة 9303 Doc شفرة عواميد ثنائية الأبعاد (barcode) وشريحة لدائرة متكاملة غير متلامسة، تخزن بها أربعة نماذج لبصمات الأصبع، وصورة للوجه، وبيانات منطقة القراءة الآلية.

البند ٣٠: مسائل أخرى في مجال النقل الجوي

١:٣٠ استعرضت اللجنة في اجتماعها الثالث التطورات الأخرى التي أثارها عمل الايكاو منذ الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية في اطار العناوين التالية: قواعد البيانات الاحصائية المتكاملة للايكاو، والتوقعات والتخطيط الاقتصادي، والمساهمة الاقتصادية للطيران المدني.

قاعدة البيانات الاحصائية المتكاملة

٢:٣٠ استنادا الى تقرير من المجلس في الوثيقة WP/14، أخذت اللجنة علما بأن قاعدة البيانات الاحصائية المتكاملة الجديدة أصبحت سارية في أواخر عام ٢٠٠٢. ولخص التقرير التقدم التي أحرزته الايكاو في هذا المجال لترشيد عمل المنظمة وجعل أكثر كفاءة فيما يخص جمع احصاءات الطيران المدني وتحليلها وتوزيعها. ولوحظ أنه عقب استحداث البث المباشر للبيانات، بالمجان، في الادارات الوطنية للدول المتعاقدة في فبراير ٢٠٠٤، تستطيع الدول الآن الاطلاع الآني على الاحصاءات المقدمة الى الايكاو. وبالتالي قررت الأمانة العامة، كاجراء لتوفير التكاليف، وقف نشر موجز الاحصاءات. وأحاطت اللجنة علما أيضا أنه خلال الجمعية العمومية أطلقت الايكاو، بالتعاون مع مؤسسة ريبند لمعلومات التجارة (معلومات النقل الجوي - ATI) موقعا تجاريا على شبكة الانترنت حيث، يخضع للدفع بالاشتراك السنوي، يتمكن المستخدمون الآخرون من الاطلاع المباشر على جزء احصاءات الطيران المدني للايكاو أو كلها.

٣:٣٠ أحاطت اللجنة علما بهذه التطورات، وبوجه خاص اتاحة البيانات على الانترنت والتي شكلت واحدا من الأهداف الطويلة الأجل للدول. وأخذت اللجنة علما بأنه بغية الاستفادة بالكامل من المنافع المحتملة التي يتيحها هذا النظام الجديد، احتاجت الدول الى ضمان التقديم الآني للبيانات الى الايكاو. وفي هذا الصدد أعربت اللجنة عن تأييدها للاقتراح المقدم من المجلس لتعديل نص المرفق (ب) لقرار الجمعية العمومية A33-19- بيان موحد لسياسات الايكاو الثابتة في مجال النقل الجوي للفت انتباه الدول الى قواعد البيانات الجديدة للايكاو وحثها على تقديم احصاءات الطيران المدني في الوقت المناسب.

التوقعات والتخطيط الاقتصادي

٤:٣٠ قدم المجلس في الوثيقة WP/13 تقريرا عن عمل الايكاو في مجال التوقعات والتخطيط الاقتصادي منذ الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية، وفقا للمرفق ج) من قرار الجمعية العمومية A33-19 واستراتيجية المجلس لتطور نشاط توقعات الحركة الجوية لدعم تخطيط وتنفيذ نظم الملاحة الجوية وأبرز برنامج العمل المقترح في هذا المجال. وتضمن هذا العمل وضع توقعات طويلة الأجل للحركة الجوية، خلال عام ٢٠٠٥، نشرتها توقعات النقل الجوي حتى عام ٢٠١٥ (الكتاب الدوري ٣٠٤)، وثلاث مجموعات من التوقعات المتوسطة الأجل في مجال الحركة الجوية والشؤون المالية للفترات ٢٠٠٢-٢٠٠٤، و٢٠٠٣-٢٠٠٥، و٢٠٠٤-٢٠٠٦ (الكتاب الدوري ٢٩٩) وعالم الطيران المدني، ٢٠٠١-٢٠٠٤ (الكتاب الدوري ٢٩١)، وعالم الطيران المدني، ٢٠٠٢-٢٠٠٥ (الكتاب الدوري ٢٩٩) وعالم الطيران المدني، ٢٠٠٣-٢٠٠٦ (الكتاب الدوري ٣٠٧) على التوالي (وهذا الأخير متاح للجمعية العمومية في نسخته الأولية). في اطار مجموعات التوقعات في مجال الحركة الجوية، وضعت معايير التوقعات في مجال الحركة الجوية ومعايير التخطيط الأخرى لتلبية مقتضيات المجموعات الاقليمية للتنفيذ والتخطيط المعنية. ولدعم عمل الايكاو في مجال البيئة، أدت الأمانة العامة دورا رياديا في تطوير حركة الركاب وتوقعات تشكيل الأساطيل الى عام ٢٠٢٠، وساهمت في اعداد مواد ارشادية بشأن تحليل

تكاليف/منافع النهج المتوازن لإدارة ضوضاء الطائرات. وعلاوة على ذلك، تم تحديث دليل توقعات الحركة الجوية وتم اعداد مواد ارشادية بشأن تحليل الجدوى التجارية في تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع.

٥:٣٠ أخذت اللجنة علماً بالأنشطة التي أنجزت وصدقت على برنامج العمل المستقبلي المقترح في مجال التوقعات والتخطيط الاقتصادي.

المساهمة الاقتصادية للطيران المدني

٦:٣٠ قدم المجلس في الوثيقة WP/42 تقريراً عن عمل الايكاو بشأن تقييم المساهمة الاقتصادية للطيران المدني وبرز العمل القادم في هذا الصدد. ونشأ هذا العمل عن ولايات الجمعية العمومية المجددة التي جرت بهدف تحقيق غرضين اثنين، وهما تقييم مساهمة الطيران المدني في الاقتصاد العالمي ووضع مادة ارشادية عن تقييم المنهجيات. وستنشر النتائج في المساهمة الاقتصادية للطيران المدني (الكتاب الدوري ٢٩٢)، وهي نسخة يمكن للجمعية العمومية أن تتطلع عليها بالفعل. ويقع الكتاب الدوري في مجلد أول - الآفاق العالمية ومجلد ثاني - منهجيات التقييم. وشدد المجلد الأول على أهمية الطيران المدني في الاقتصاد العالمي وقدم تقييماً لمساهمة الطيران المدني، فيما يتعلق بالانتاج والعمالة العالميين، ثم لمحة عن الصناعات المساهمة في مجال الطيران المدني. وقدم المجلد الثاني مبادئ توجيهية منهجية عن كيفية تقييم الأثر الذي يتركه مطار على الاقتصاد المحلي/الإقليمي أو الوطني؛ ثم أثر الطيران المدني في الاقتصاد الوطني. وتم الاستفادة من دراسات الحالة بوصفها أمثلة توضيحية لإبراز منهجيات التقييم.

٧:٣٠ أيد المجلس الدولي للمطارات في الوثيقة WP/197 عمل الايكاو تأييداً كاملاً بما في ذلك وضع مواد ارشادية منهجية عن المساهمة الاقتصادية للطيران المدني الواردة في الوثيقة WP/42. وشدد المجلس على أهمية المطارات في الأنشطة الاقتصادية وأوصى بأن تراعي الدول عند تحديدها للأولويات لتخصيص موارد الميزانية الوطنية الآثار المتضاعفة للاستثمارات في البنية الأساسية للطيران. وقدم المجلس الدولي للمطارات في الوثيقة WP/199 نتائج دراسته الاستقرائية الأخيرة لاقتصاديات المطارات دعماً لدور المطارات كمحفز حيوي على النمو الاقتصادي.

٨:٣٠ أحاطت اللجنة علماً بأنشطة الايكاو بشأن تقييم المساهمة الاقتصادية للطيران المدني. وبينما أحاطت اللجنة علماً بقلق بالتمويل المحدود للعمل المستقبلي في هذا المجال، حثت الأمانة العامة على وضع نماذج تدريب على النحو المشار إليه في الوثيقة WP/42 وعلى اتاحتها للدول التي قد تحتاجها ولا سيما البلدان النامية.

البند ٣١: اعداد بيان موحد حديث لسياسات الايكاو في مجال النقل الجوي

١:٣١ استعرضت اللجنة خلال الجلسة الثالثة الوثيقة WP/44، وهي تقرير مقدم من المجلس عن استعراض كبير للقرارات في مجال النقل الجوي. وكانت الدورة الثالثة والثلاثون للجمعية العمومية قد اعتمدت قرارا عن بيان موحد بسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي (القرار A33-19). واستجابة لاحدى المقترحات الواردة في القرار A33-19، بأن يستمر المجلس في ابقاء البيان الموحد قيد الاستعراض وأن يخطر الجمعية العمومية عندما يقتضي الأمر ادخال تغييرات على هذا البيان، تم اجراء استعراض كبير للقرار A33-19 وقدمت نسخة منقحة ومحدثة لكي تستعرضها الجمعية العمومية وتعتمدها.

٢:٣١ كان مشروع النص المقدم من المجلس يتكون من مواد تمهيدية وثمانية مرافق تشتمل جميعها على مشروع بيان موحد للسياسات الثابتة في مجال النقل الجوي، كما يلي:

مقدمة

- المرفق (أ) – التنظيم الاقتصادي
- المرفق (ب) – الاحصاءات
- المرفق (ج) – التنبؤ والتخطيط الاقتصادي
- المرفق (د) – التسهيلات
- المرفق (هـ) – فرض الضرائب
- المرفق (و) – خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية
- المرفق (ز) – اقتصاديات الناقلين الجويين
- المرفق (ح) – البريد الجوي

٣:٣١ استعرضت اللجنة مشروع القرار الموحد وصدقت على النص بالصيغة المقدم بها وتحتوي على تعديلات طفيفة مدخلة على الفقرة ٢ من المنطوق في القسم الثاني والفقرة ١٦ (أ) من المنطوق في القسم الرابع في المرفق (أ). كما أحاطت اللجنة علما أيضا بأن البيان الموحد سيجري عليه استعراض شامل قبل كل دورة عادية للجمعية العمومية وأن الجمعية العمومية سوف تحاط علما بالحاجة الى أي تحديث أو أي تغيير.

٤:٣١ فيما يخص التعديلات التي اقترحتها المجلس للقسم الثاني من المرفق (أ)، بشأن تعيين وتفويض شركات الطيران، قدمت اليابان اقتراحا باجراء مزيد من التعديل على النص الذي اقترحه المجلس، وخاصة فيما يتعلق بالفقرة ٤ من المنطوق في القسم الثاني. وقد بنت اليابان اقتراحها على أساس بعض العناصر المعينة في قرارات المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي (ATConf/5)، وبالتحديد الفقرة (ب) من التوصية الأولى للمؤتمر والفقرة ٤-٦ من اعلان المؤتمر. وقد حظي هذا المقترح، الذي أثار مناقشة كبيرة، بتأييد عدد من الوفود التي شعرت أنه يعبر عن قرار المؤتمر بصورة سليمة. ولكن عارضته وفود أخرى شعرت أن النص الأصلي قد استوفى غرض البيان الموحد بأفضل صورة ممكنة وعبر عن نتيجة المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي بشأن هذا الموضوع.

٥:٣١ قدمت الأمانة العامة معلومات عن خلفية التعديلات التي اقترحتها المجلس وهدفها. وبعد ذلك قدمت اليابان اقتراحا آخر بحذف كل التعديلات التي اقترحتها المجلس في القسم الثاني. وفي غياب توافق في الآراء، قررت اللجنة أن يتم الإبقاء على التعديلات التي اقترحتها المجلس بدون تغيير.

٦:٣١ وفي الختام، وافقت اللجنة على توصية الجلسة العامة باعتماد مشروع القرار التالي، مع الاحاطة علما بأن اعتماده سيلغي القرار A33-19 الذي لن يكون ساريا بعدئذ ويحل محله.

قرار صاغته اللجنة الاقتصادية وتوصي الجمعية العمومية باعتماده

القرار 31/1

بيان موحد بسياسات الايكاو المستمرة
في مجال النقل الجوي

مقدمة

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

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

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

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

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

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

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

فان الجمعية العمومية:

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

- المرفق (أ) - التنظيم الاقتصادي
- المرفق (ب) - الاحصاءات
- المرفق (ج) - التنبؤ والتخطيط الاقتصادي
- المرفق (د) - التسهيلات
- المرفق (هـ) - فرض الضرائب
- المرفق (و) - خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية
- المرفق (ز) - اقتصاديات الناقلين الجويين
- المرفق (ح) - البريد الجوي

- ٢- **تحث** الدول المتعاقدة على مراعاة هذه السياسات واستمرار المجلس في وضعها في الوثائق المذكورة في هذا البيان الموحد واستمرار الأمين العام في وضعها في أدلة وكتب دورية.
- ٣- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تبذل كل جهد للوفاء بالتزاماتها الناشئة عن الاتفاقية وقرارات الجمعية العمومية وأن تدعم كذلك نشاط المنظمة في مجال النقل الجوي، وأن تقدم على وجه الخصوص وبأقصى سرعة وعلى الوجه الأكمل الاحصاءات والمعلومات الأخرى التي تطلبها المنظمة لدراساتها في مجال النقل الجوي.
- ٤- **تطلب** الى المجلس اعطاء أهمية خاصة لمشكلة تمويل تنمية الموارد البشرية والفنية الضرورية لتحقيق أفضل اسهام ممكن للنقل الجوي في الرفاهية الاقتصادية والاجتماعية للبلدان النامية.
- ٥- **تطلب** الى المجلس أن يلتزم، اذا رأى ذلك مفيدا لعمله بشأن أي موضوع في مجال النقل الجوي، مشورة الخبراء من ممثلي الدول المتعاقدة بأنسب الوسائل، بما في ذلك انشاء فرق من الخبراء المؤهلين ترفع تقاريرها الى لجنة النقل الجوي، أو الى مجموعات الدراسة التابعة للأمانة العامة، وأن تعمل هذه الفرق بالمراسلة أو بالاجتماعات.
- ٦- **تطلب** الى المجلس عقد مؤتمرات أو اجتماعات عالمية، يجوز لجميع الدول المتعاقدة أن تشارك فيها، بوصفها الوسيلة الرئيسية لاحتراز تقدم في حل القضايا ذات الأهمية العالمية في مجال النقل الجوي، عندما يبرر عقد هذه الاجتماعات عدد وأهمية القضايا التي يتعين حلها وحيث يوجد احتمال اتخاذ اجراءات بناءة بصددتها.
- ٧- **تطلب** الى المجلس أن يوفر ما يلزم لتنظيم الحلقات الدراسية والندوات وغيرها من الاجتماعات المماثلة التي يتطلبها نشر سياسات الايكاو في مجال النقل الجوي وما يتصل بها من ارشادات على الدول المتعاقدة وفيما بينها.
- ٨- **تطلب** الى المجلس أن يبقى البيان الموحد لسياسات الايكاو في مجال النقل الجوي قيد الاستعراض وأن يخطر الجمعية العمومية بالحاجة الى ادخال تغييرات على البيان حسب الاقتضاء.
- ٩- **تعلم** أن هذا القرار يحل محل القرار A33-19.

المرفق (أ)

التنظيم الاقتصادي

القسم الأول — الاتفاقات والترتيبات

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

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

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

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

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

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

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

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

- ٣- **تحث** كل الدول المتعاقدة على تسجيل اتفاقات وترتيبات التعاون المتعلقة بالطيران المدني الدولي لدى الايكاو، وذلك وفقا لأحكام المادة (٨٣) من الاتفاقية ووفقا لقواعد تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران لدى الايكاو.
- ٤- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تحيط المجلس علما على نحو كامل بالمشاكل المهمة الناشئة عن تطبيق الاتفاقات الثنائية وأي تطورات حاصلة أو متوقعة بهدف تحقيق مبدأ تعدد الأطراف في تبادل الحقوق التجارية.
- ٥- **تطلب** الى المجلس أن يواصل التعاون مع الهيئات الاقليمية ودون الاقليمية في قيامها ببحث وتطوير تدابير التعاون، بما في ذلك الترتيبات المحررة، واستعراض نتائج هذه التدابير، لكي يقرر ان كان من الممكن التوصية في الوقت الملائم بتطبيق تدابير مماثلة أو أخرى من جانب الدول المتعاقدة على أساس أوسع نطاقا.
- ٦- **تطلب** الى المجلس أن يواصل اجراء الدراسة المقارنة والتحليلية لسياسات الدول المتعاقدة وشركات الطيران ولأساليب عملها بخصوص الحقوق التجارية وأحكام اتفاقات الخطوط الجوية وأن يقوم باخطار جميع الدول المتعاقدة بأي تطورات جديدة في التعاون الدولي بالنسبة للحقوق التجارية، بما في ذلك الأكثر تحررا.
- ٧- **تطلب** الى المجلس أن يبحث في جهاز لتحديد التعريفات الدولية والقواعد والشروط المتعلقة بتلك التعريفات الدولية.
- ٨- **تطلب** الى المجلس أن يستعرض بصفة دورية قواعد التسجيل بغرض تبسيط عملية تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران.
- ٩- **تطلب** الى الأمين العام أن يذكر الدول المتعاقدة بأهمية تسجيل مثل هذه الاتفاقات والترتيبات دون تأخير، وأن يقدم الى الدول المتعاقدة ما قد تطلبه من المساعدة في تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران الخاصة بها لدى المجلس.
- ١٠- **وترجو** من رئيس المجلس والأمين العام أن يشجعا على الانضمام العالمي الى اتفاقية عبور الخطوط الجوية الدولية وتنفيذها، وأن يطلبوا من الدول المتعاقدة أن تبلغ الأمانة العامة بنواياها بالنسبة الى الانضمام الى هذه الاتفاقية.

القسم الثاني — التعاون في مجال الترتيبات التنظيمية

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

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

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

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

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

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

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

فان الجمعية العمومية:

١- تحث الدول المتعاقدة على أن تتجنب اتخاذ تدابير من جانب واحد يكون من شأنها أن تؤثر في تطور النقل الجوي الدولي على نحو منظم يسوده الانسجام، وأن تضمن عدم تطبيق السياسات والتشريعات المحلية على النقل الجوي الدولي بدون المراعاة الواجبة لسماته الخاصة.

٢- تحث الدول المتعاقدة على قبول تعيين أي شركة طيران والسماح لها بممارسة حقوق الطريق وغيرها من حقوق النقل الجوي لأية دولة أو دول، ولاسيما الدول النامية داخل نفس التجمع، وفقاً للأحكام والشروط التي يقبلها الأطراف، بما في ذلك اتفاقات النقل الجوي التي أبرمتها أو تبرمها الأطراف المعنية.

٣- تحث الدول المتعاقدة على الاعتراف بمفهوم المصالح المشتركة داخل التجمعات الاقتصادية الاقليمية أو دون الاقليمية كأساس سليم لقيام دولة أو دول نامية بتعيين شركة طيران تابعة لدولة نامية أو دول نامية أخرى داخل نفس التجمع الاقتصادي الاقليمي، حيث تكون الملكية الجوهرية والسيطرة الفعلية على تلك الشركة في أيدي تلك الدولة النامية أو الدول النامية الأخرى أو رعاياها.

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

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

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

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

القسم الثالث — نظم الحجز الآلي

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

فان الجمعية العمومية:

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

- (أ) اتباع قواعد السلوك المنقحة الصادرة عن الايكاو لقواعد تنظيم وتشغيل نظم الحجز الآلي والتي اعتمدها المجلس في ١٩٩٦/٦/٢٥.
- (ب) استخدام البندين النموذجيين اللذين اعتمدهما المجلس بنفس التاريخ، كلما كان ذلك ملائماً، لتعزيز القواعد واستكمالها.
- (ج) التعاون على المستويات الثنائية والاقليمية والمشاركة بين الأقاليم بغية التقليل من الصعوبات المرتبطة بالبدء في استخدام نظم الحجز الآلي وبتشغيلها في شتى أنحاء العالم.
- ٢- **تطلب** من المجلس أن ينقح قواعد السلوك الصادرة عن الايكاو لقواعد نظم الحجز الآلي عند الاقتضاء.

القسم الرابع — تجارة الخدمات

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

فان الجمعية العمومية:

- ١- **تؤكد من جديد** على الحاجة الى استمرار المنظمة في بحث الترتيبات التنظيمية المستقبلية واعداد التوصيات والمقترحات للتصدي للتحديات التي تواجه النقل الجوي الدولي، مستجيبة للتغيرات الداخلية والخارجية التي تؤثر فيه.
- ٢- **تقر** بأن تلك الترتيبات ينبغي أن تبنى على الهدف العام المتمثل في الانتقال التدريجي والمطرد والمنظم والمضمون الى فتح الأسواق، وتحقيق مصالح جميع الدول المتعاقدة بنأمين مشاركتها الفعالة والمستمرة في النقل الجوي الدولي.
- ٣- **تؤكد من جديد** على الدور القيادي للايكاف في وضع الارشادات السياسية بشأن تنظيم النقل الجوي الدولي.
- ٤- **تحث** الدول المتعاقدة التي تشارك في المفاوضات التجارية والانفاقات والترتيبات التي تتعلق بالنقل الجوي الدولي على ما يلي:

(أ) أن تكفل التنسيق الداخلي في اداراتها الوطنية وأن تكفل بصفة خاصة اشتراك سلطات الطيران وصناعة الطيران اشتراكا مباشرا في المفاوضات.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

٦- **تطلب الى المجلس:**

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

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

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

القسم الخامس — وضع الارشادات السياسية

لما كانت الحكومات تتحمل المسؤوليات في مجال التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي والالتزامات الدولية في هذا الصدد.

وبما أن المنظمة عالجت العديد من القضايا التنظيمية المعنية وقامت بتجميع التوصيات والمواد الارشادية الأخرى الناجمة عن ذلك.

فان الجمعية العمومية:

١- تحث الدول المتعاقدة على أن تراعي، في الاضطلاع بمهامها التنظيمية، المشورة التي تتضمنها الوثيقة Doc 9587 السياسات والمواد الارشادية عن تنظيم النقل الجوي الدولي.

٢- **تطلب** الى المجلس التأكد من تحديث الارشادات التي تتضمنها الوثيقة Doc 9587 وتأمين استجابتها لمتطلبات الدول المتعاقدة.

المرفق (ب)

الاحصاءات

لما كانت كل دولة متعاقدة قد تعهدت بأن تقدم مؤسسات النقل الجوي التابعة لها الاحصاءات التي يطلبها المجلس وفقا للمادة (٦٧) من اتفاقية شيكاغو.

ولما كان المجلس قد أعد أيضا شروطا للاحصاءات عن عمليات مؤسسات النقل الجوي الوطنية والمطارات الدولية وتجهيزات الطرق الدولية، طبقا للمادتين (٥٤) و (٥٥) من اتفاقية شيكاغو.

ولما كانت الايكاو قد أنشأت قاعدة بيانات احصائية متكاملة لتزويد الدول المتعاقدة وغيرها من المنتفعين بنظام مباشر يتسم بالكفاءة لاثبات صحة البيانات الاحصائية و تخزينها واسترجاعها.

ولما كان عدد من الدول المتعاقدة لم تقدم بعد الاحصاءات التي طلبها المجلس، أو لم تقدمها على نحو كامل.
ولما كان من شأن التعاون بين المنظمات الدولية النشيطة في مجال جمع احصاءات الطيران وتوزيعها أن يخفف من عبء تقديم الاحصاءات.

فان الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تبذل قصارى جهدها لتقديم الاحصاءات المطلوبة في حينها وبشكل الكتروني كلما أمكنها ذلك.

٢- **تطلب** الى المجلس أن يدعو خبراء في الاحصاء والمحاسبة حسب الضرورة لبحث المشاكل الاحصائية لدى الدول المتعاقدة والايكاو بغية تلبية احتياجات المنظمة على نحو أكثر فاعلية، ولتحسين اتساق الاحصاءات ومدى اكتمال وسرعة التقارير التي تقدمها الدول المتعاقدة، وشكل ومحتوى التحليلات والمطبوعات، وسرعة توزيعها من جانب المنظمة.

٣- **تطلب** الى المجلس ما يلي:

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

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

المرفق (ج)

التنبؤ والتخطيط الاقتصادي

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

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

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

فان الجمعية العمومية:

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

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

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

المرفق (د)

التسهيلات

القسم الأول — اعداد أحكام التسهيلات

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

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

ولما كانت مواصفات ووثائق السفر المقروءة آليا التي أعدتها المنظمة قد ثبتت فعاليتها في استحداث نظم للاسراع بمرور الركاب وأفراد الطواقم الدوليين من خلال مراقبة اجراءات التخليص في المطارات في الوقت الذي تعزز فيه برامج الأمن والهجرة.

ولما كان اعداد مجموعة من اللافتات القياسية لتسهيل استخدام محطات المطار بكفاءة من جانب المسافرين والمستفيدين الآخرين، قد دل على الفعالية والفائدة.

فان الجمعية العمومية:

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

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

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

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

القسم الثاني — تنفيذ أحكام الملحق التاسع

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

فان الجمعية العمومية:

- ١- تحث الدول المتعاقدة أن تولي اهتماما خاصا لالتزاماتها الناشئة عن المواد (٢٢) و(٢٣) و(٢٤) من الاتفاقية، وأن تزيد من جهودها لتنفيذ قواعد وتوصيات الملحق التاسع.
- ٢- تحث الدول المتعاقدة أن تبحث بعناية، على الأقل مرة كل سنة، في الاختلافات التي توجد في داخل أراضيها بين نظمها وأساليبها الوطنية وأحكام الطبعة الحالية للملحق التاسع وأن تبذل جهودا خاصة لتعديل سياساتها لازالة تلك الاختلافات.
- ٣- تحث كل دولة متعاقدة على ابلاغ الايكاو بوضع تنفيذ أحكام الملحق التاسع في أراضيها وفقا لأحكام المادة (٣٨) من الاتفاقية.
- ٤- تطلب الى المجلس أن يستعرض، كلما دعت الضرورة أو على الأقل مرة كل ثلاث سنوات، حالة تنفيذ أحكام الملحق التاسع، وأن يشير الى تلك الجوانب التي تتطلب جهودا مركزة للتنفيذ من جانب الدول المتعاقدة.

القسم الثالث — التعاون الدولي على حماية أمن وسلامة جوازات السفر

- بما أن جواز السفر هو الوثيقة الرسمية الأساسية التي تدل على هوية الشخص وجنسيته وتوفر ضمانا لدولة العبور أو المقصد بأن حامله يمكنه أن يعود الى الدولة التي أصدرت جواز السفر.
- وبما أن الثقة الدولية في أمن وسلامة جواز السفر لها أهمية فائقة في تشغيل نظام السفر الدولي.
- وبما أن الجمعية العامة للأمم المتحدة طلبت الى الايكاو أن تنظر في سبل ووسائل تعزيز التعاون الدولي لمكافحة تهريب الأجانب، بينما شددت على أن مثل هذه الجهود ينبغي ألا تقوض الحماية التي يوفرها القانون الدولي للاجئين.
- وبما أن الجمعية العامة للأمم المتحدة والمجلس الاقتصادي والاجتماعي طلبا الى الدول الأعضاء وضع أو تحسين الاجراءات لتيسير اكتشاف وثائق السفر المزورة، وأن تتعاون على الصعيدين الثنائي والمتعدد الأطراف لمنع استخدام وثائق مزورة، وأن تتخذ تدابير تكفل توقيع عقوبات لانتاج وتوزيع وثائق السفر المزورة واساءة استعمال الطيران التجاري الدولي.

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

فان الجمعية العمومية:

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

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

القسم الرابع — الاجراءات الوطنية والدولية والتعاون حول شؤون التسهيلات

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

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

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

فان الجمعية العمومية:

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

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

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

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

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

٢) اعداد الحلول المناسبة للمشاكل اليومية في مجالات التسهيلات.

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

٤- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تشجع على دراسة مشاكل التسهيلات بواسطة لجان التسهيلات الوطنية أو لجان التسهيلات الأخرى، وأن تتسق نتائج هذه الدراسات مع النتائج التي توصلت إليها الدول المتعاقدة الأخرى التي تقيم معها صلات جوية.

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

٦- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تشجع مشغلي الطائرات التابعين لها على أن يواصلوا التعاون على نحو مكثف مع حكوماتهم بشأن:

أ) تحديد مشاكل التسهيلات وحلها.

ب) وضع ترتيبات تعاونية لمنع تهريب المخدرات والهجرة غير القانونية وغيرها من المخاطر التي تهدد المصالح الوطنية.

٧- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تدعو المشغلين الجويين واتحاداتهم الى المشاركة الى أقصى حد ممكن في النظم الالكترونية لتبادل البيانات لتحقيق مستويات الكفاءة القصوى في خدمة الركاب والبضائع في المطارات الدولية.

٨- **تحث** الدول والمشغلين الجويين، بالتعاون مع المنظمات الدولية المهتمة، على بذل كل الجهود الممكنة لاسراع في خدمة وتخليص البضائع المنقولة جوا.

المرفق (هـ)

فرض الضرائب

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

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

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

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

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

فان الجمعية العمومية:

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

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

المرفق (و)

خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية

القسم الأول — سياسة فرض الرسوم

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

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

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

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

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

فان الجمعية العمومية:

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

القسم الثاني — الاقتصاد والادارة

- لما كانت** التكاليف العالمية لتقديم خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية تتزايد مع تزايد أحجام الحركة التي تقدم لها هذه الخدمات.
- ولما كانت** الدول المتعاقدة تضع التركيز المتزايد على تحسين الكفاءة المالية في تقديم خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية.
- ولما كان** من الضروري اقامة التوازن بين المصالح المالية لمقدمي خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية من جهة والناقلين الجويين والمنتفعين الآخرين من جهة أخرى.
- ولما كانت** الدول المتعاقدة قد ناشدت المنظمة لتقديم المشورة والارشادات الرامية الى تشجيع الاسترداد المنصف لتكاليف خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية.
- ولما كانت** الدول المتعاقدة تقوم على نحو متزايد بالاستعانة بهيئات مستقلة لتشغيل المطارات وخدمات الملاحة الجوية وتستخدم تسهيلات وخدمات الملاحة الجوية المتعددة الجنسيات للوفاء بالالتزامات التي تعهدت بها بموجب المادة (٢٨) من الاتفاقية.

فان الجمعية العمومية:

- ١- تذكر الدول المتعاقدة بأنه فيما يتعلق بالمطارات وخدمات الملاحة الجوية تظل هي وحدها مسؤولة عن الوفاء بالالتزامات التي تعهدت بها بموجب المادة (٢٨) من الاتفاقية بصرف النظر عن الهيئة أو الهيئات التي تقوم بتشغيل المطارات وخدمات الملاحة الجوية المعنية.
- ٢- تحث الدول المتعاقدة على التعاون الفعال من أجل استرداد تكاليف تسهيلات وخدمات الملاحة الجوية المتعددة الجنسيات.
- ٣- **تطلب الى** المجلس اسداء المشورة الاقتصادية والتنظيمية والادارية للدول المتعاقدة حول توفير المطارات وتقديم خدمات الملاحة الجوية.
- ٤- **تطلب الى** المجلس أن يستمر في بحث الوضع الاقتصادي لخدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية، وتقديم تقارير عنه الى الدول المتعاقدة على فترات ملائمة.
- ٥- **تحث** الدول المتعاقدة أن تبذل قصارى جهدها وبأسرع وقت ممكن في تقديم البيانات المالية المتعلقة بخدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية التابعة لها لكي يتمكن المجلس من اسداء تلك المشورة واعداد تلك التقارير.

المرفق (ز)

اقتصاديات الناقلين الجويين

- لما كان** هناك اهتمام مستمر لدى المستخدمين والمصالح السياحية ومصالح الطيران والمصالح التجارية ومنظماتها الدولية حول مستوى تكاليف تشغيل الناقلين الدوليين وأجورهم وأسعارهم وعائداتهم الملائمة من الإيرادات.
- ولما كانت** الدول المتعاقدة والمنظمات الدولية الأخرى تستخدم على نطاق واسع الدراسات الموضوعية التي تقوم بها الايكاو لتكاليف إيرادات النقل الجوي الدولي وهي الدراسات التي شجعت على عدم التحيز وأفضت الى نظام أكثر عدلا لتفاسم الإيرادات.
- ولما كانت** الايكاو تحتاج الى معرفة عائدات الناقلين الجويين وبيانات عن التكاليف لأغراض التخطيط البيئي، والدراسات الاستثمارية ولأغراض أخرى.

فان الجمعية العمومية:

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

المرفق (ح)

البريد الجوي

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

فان الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تأخذ في الحسبان الآثار التي تترتب على الطيران المدني الدولي كلما جرت صياغة سياسات في مجال البريد الجوي الدولي، ولا سيما في اجتماعات اتحاد البريد العالمي.

٢- **تكلف** الأمين العام بأن يزود اتحاد البريد العالمي بناء على طلب الاتحاد، بالمعلومات ذات الطابع الوقائعي التي قد تكون متوفرة بسهولة.

البند ٣٢: قرارات الجمعية العمومية التي ينبغي توحيدها أو اعلان انتهاء سرياتها

١:٣٢ أحالت الجلسة العامة الى اللجنة الاقتصادية المرفق (ج) لورقة العمل WP/33 عن قرارات الجمعية العمومية التي ينبغي توحيدها أو اعلان انتهاء سرياتها، وانتقلت اللجنة مع توصية المجلس بأنه عند اتباع الاجراء الوارد في البند ٣١ من جدول الأعمال لن يتم اعلان أن أي قرار من قرارات الجمعية العمومية الواردة في الجزء الثالث من القرارات السارية (بدءا من ٢٠٠١/١٠/٥) (الوثيقة Doc 9790) لم يعد ساريا.

— انتهى —