



الجمعية العمومية — الدورة السادسة والثلاثون

الجلسة العامة

تقرير اللجنة الاقتصادية

عن

البنود ٤١ و ٤٢ و ٤٣ و ٤٤

(مقدم من رئيس اللجنة الاقتصادية)

وافقت اللجنة الاقتصادية على التقرير المرفق بشأن البنود ٤١ و ٤٢ و ٤٣ و ٤٤.
وتوصي الجلسة العامة باعتماد القرار ١/٤٣.

ملاحظة: بعد إزالة هذه الصفحة، ينبغي وضع هذه الورقة في مكانها المناسب في حافظة التقرير.

البند ٤١ من جدول الأعمال: تنظيم تقديم خدمات المطارات والملاحة الجوية

١-٤١ نظرت اللجنة الاقتصادية، في جلستها الثانية في الجوانب الاقتصادية والتنظيمية لإدارة البنية التحتية على أساس تقرير مقدم من المجلس (WP/15). وبالإضافة إلى ذلك، كانت هناك ٨ ورقات عمل مقدمة من الدول والمراقبين: الورقات WP/100 و WP/101 و WP/103 و WP/109 و WP/119 و WP/120 و WP/141 و WP/143. وتسهيلاً للاستعراض، قسمت اللجنة هذا البند من جدول الأعمال إلى المواضيع الأربعة التالية: تقرير المجلس وسياسات الرسوم والأداء الاقتصادي وتطوير البنية التحتية.

تقرير المجلس

٢-٤١ قدم المجلس، في ورقة العمل WP/15، تقريراً عن الأعمال الرئيسية التي أنجزتها الأيكاو في إطار برنامج إدارة المطارات وتسهيلات الطرق. ومنذ الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية، تم تحديث ونشر سياسة الأيكاو وموادها الإرشادية ذات الصلة، وأجريت عدة دراسات من أجل مساعدة الدول على تشغيل خدمات المطارات والملاحة الجوية بطريقة تتسم بالكفاءة والجدوى الاقتصادية. كما قدم المجلس نظرة عامة موجزة عن التوجهات التنظيمية وتوجهات الصناعة وتطوراتها في إدارة هيئات خدمات المطارات والملاحة الجوية، مع تحديد المسائل الرئيسية التالية: التسويق والمراقبة الاقتصادية وأفضل الممارسات التجارية وقياس الأداء والإنتاجية. واستناداً إلى عملية تقييم هذه المسائل الأساسية وإلى الأهداف الاستراتيجية وخطة عمل المنظمة، قدم المجلس خطة عمل المنظمة للفترة الثلاثية المقبلة في مجال الجوانب الاقتصادية والتنظيمية لإدارة البنية التحتية. ويمكن أن تشمل رصد التطورات عن قرب ونشر السياسة والمواد الإرشادية الراهنة مع الحفاظ على حداثةا وتلبيتها لاحتياجات الدول، ووضع مواد إرشادية جديدة حسب الضرورة، وتعزيز التعاون بين الجهات المعنية. وطلب من الجمعية العمومية التصديق على خطة العمل المقبلة للمنظمة، ودعوة الدول المتعاقدة إلى التعاون مع الأيكاو لدعم عملها في هذا المجال. ووجه الانتباه إلى المؤتمر بشأن اقتصاديات خدمات المطارات والملاحة الجوية، المقرر عقده من ١٥ إلى ٢٠/٩/٢٠٠٨.

٣-٤١ وبالنظر إلى تقرير المجلس، أشادت اللجنة بالعمل الذي اضطلعت به الأيكاو وأنجزته منذ الجمعية العمومية السابقة. وكان ثمة تأييد واسع لبرنامج العمل المقبل المقترح في ورقة العمل WP/15 بشأن تنظيم تقديم خدمات المطارات والملاحة الجوية. وفي هذا السياق، رحبت اللجنة بالمؤتمر مع الإقرار بأن معظم المواضيع التي أثيرت في ورقة المجلس WP/15 سيغطيها المؤتمر. كما أقرت اللجنة طلب المجلس بأن تتعاون الدول المتعاقدة مع الأيكاو لدعم أعمالها في هذا المجال.

السياسات بشأن الرسوم

٤-٤١ في ورقة العمل WP/119، أيد المجلس الدولي للمطارات سياسات الأيكاو بشأن رسوم المطارات الواردة في الوثيقة Doc 9082. ودعا إلى أنه ينبغي عدم تطبيق اللوائح الاقتصادية لرسوم المطارات إلا لضمان عدم استغلال مشغل المطار لقوة السوق الحالية، وأنه ينبغي تشغيل آلية تنظيمية فقط عندما لا تسفر المشاورات المباشرة بين مشغلي ومستخدمي المطار عن اتفاق على رسوم المطار. وفي الورقة WP/120، علق الاتحاد الدولي لعمال النقل على سياسات الأيكاو بشأن الرسوم الواردة في الوثيقة Doc 9082 وطالب بإعادة النظر في الصيغة الحالية لفرض رسوم خدمات الملاحة الجوية. وينبغي أن يشمل هذا الاستعراض التشاور مع جميع الأطراف المعنية، بما فيها الرابطات المهنية المعنية.

٥-٤١ ووصف الاتحاد الروسي في ورقة معلومات (WP/143) الوضع الحالي لسياسة فرض الرسوم وتطويرها لاستخدام المجال الجوي الروسي.

٦-٤١ وخلال المناقشة التي تلت ذلك، أعرب عن عدة آراء فيما يتصل بضرورة الفصل بين تنظيم الخدمات وتقديمها، والمراقبة الاقتصادية على مقدمي الخدمات، بغض النظر عن هيكلهم أو ملكيتهم. كما أعيد التأكيد على أنه في أي حالة تظل السلامة والأمن والمراقبة الاقتصادية تحت مسؤولية الدول.

٧-٤١ وأشارت اللجنة إلى الآراء التي أعرب عنها المجلس الدولي للمطارات والاتحاد الدولي لعمال النقل عن المشاورات مع المنتفعين وإلى دعوة الاتحاد الدولي لعمال النقل لإعادة النظر في الصيغة الحالية لفرض رسوم خدمات الملاحة الجوية فيما يتعلق بتطبيق عنصر وزن الطائرة. وأعرب عن رأي مفاده أن السياسة الحالية التي تتبعها الإيكاو تنتم ببعض المرونة في استخدام وزن الطائرات لفرض رسوم الملاحة الجوية. وأعربت اللجنة عن تأييدها لمواصلة تطوير السياسات والمواد الإرشادية بشأن المراقبة الاقتصادية للمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية، وقياس الأداء الاقتصادي والتشاور مع المنتفعين، مع مراعاة عدم التمييز والشفافية في تحديد الرسوم، وأن هذه المواضيع ستناقش في المؤتمر المقبل.

الأداء الاقتصادي

٨-٤١ في ورقة العمل WP/100، شددت منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية على أن حسن أداء خدمات الملاحة الجوية ينتج عن الإدارة الجيدة وعن وضع السياسات الحكومية على نحو جيد في نهاية المطاف. وحثت على أن وضع السياسات يجب أن ينظر إلى مختلف عناصر الإدارة التي تحفز أداء خدمات الملاحة الجوية بدلا من الاعتماد المفرط للغاية على آليات الإشراف التنظيمي. وفي الورقة WP/101، قدمت المنظمة لمحة عامة عن إطارها الشامل لتقييم أداء إدارة الحركة الجوية الذي أنشأته مؤخرا، والذي سيساعد مقدمي خدمات الملاحة الجوية في تحسين أدائهم بينما يلبي احتياجات هيئات مراقبة خدمات الملاحة الجوية.

٩-٤١ وأشارت اللجنة إلى الآراء التي أعرب عنها في ورقتي العمل المقدمتين من منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية، وخلصت إلى أنه يجب أن ينظر في هذه المسائل في إطار المؤتمر المقبل.

تطوير البنية التحتية

١٠-٤١ أبرزت الهند في ورقة معلومات (WP/141) اتجاهات وتوقعات الحركة الجوية، والتطورات التي تشهدها البنية التحتية خصوصا من خلال الشراكة بين القطاعين العام والخاص، فضلا عن خطة عملها لمواجهة التحديات المقبلة.

١١-٤١ ووصفت باكستان في ورقة معلومات (WP/109) نمو الاقتصاد والطيران لديها، وسياسة الطيران الجديدة والاستثمارات في المطارات والبنية التحتية ذات الصلة.

١٢-٤١ وأبرز المجلس الدولي للمطارات في ورقة معلومات (WP/103) استمرارية نمو الحركة الجوية والنفقات الرأسمالية للمطارات، وأعرب عن اعتقاده بأن قدرة المطارات وتوسعها المعتدل في الوقت الراهن لن يكفيان لتلبية الطلب المتوقع على الحركة الجوية.

١٣-٤١ وأحاطت اللجنة علما، دون إبداء أي تعليقات، بورقات المعلومات الثلاث الواردة أعلاه، وكذلك بموقف المجلس الدولي للمطارات إزاء إعطاء الأولوية لتوسيع البنية التحتية للمطارات والاستثمار فيها (WP/119).

١٤-٤١ وفي إطار تطوير البنية التحتية، أعرب عن رأي مفاده أنه حيث تساعد إدارة التعاون الفني الدول في وضع خطط تطوير المطارات و/أو الملاحة الجوية، ينبغي أن تقدم الإدارة معلومات بشأن التأثير الذي قد يكون للاستثمارات على أساس التكلفة لهذه الهيئة وينبغي أن تقدم أيضا إرشادات بشأن كيفية استرداد التكاليف ذات الصلة.

البند ٤٢ من جدول الأعمال: مسائل النقل الجوي الأخرى

١-٤٢ نظرت اللجنة الاقتصادية في جلستها الثانية في التطورات الحاصلة في برامج الإحصاءات والتنبؤات استنادا إلى تقرير قدمه المجلس (WP/20).

٢-٤٢ قدم المجلس في ورقة العمل WP/20 تقريرا مرحليا عن عمل الإيكاو في مجالات الإحصاءات والتنبؤات والتخطيط الاقتصادي واقتصاديات الناقلين الجويين. وخلال الثلاث سنوات الأخيرة، استمر إحراز تقدم في قاعدة البيانات الإحصائية المتكاملة مما أتاح إدخال التشغيل الآلي على العمليات وتطوير مستودع البيانات، فترتب على ذلك وفورات في التكاليف ووجود ضوابط فعالة للنوعية، وتحسين دقة توقيت تقديم التقارير، وتوسيع نطاق تغطية وأداء البرنامج الإحصائي للإيكاو. وتم إعداد ونشر تنبؤات طويلة الأجل بشأن الحركة الجوية لغاية سنة ٢٠٢٥ وتنبؤات متوسطة الأجل تغطي الفترتين ٢٠٠٥-٢٠٠٧ و ٢٠٠٦-٢٠٠٨. وانعقدت اجتماعات للأفرقة الإقليمية لتوقع الحركة الجوية في أقاليم مختلفة من العالم. واستمر تقديم الدعم للجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران فيما يتعلق بالتنبؤات والتحليل الاقتصادي. واستمر إعداد الدراسات في أثناء الفترة الثلاثية الحالية بشأن التفاوتات الإقليمية بين اقتصاديات تشغيل شركات الطيران الدولية. وشدد المجلس على أهمية استخدام أدوات قياس وتقييم الأداء بالنسبة للمنظمة، بما في ذلك تحقيق المواعيد على النحو السليم بين موارد المنظمة وأهدافها الاستراتيجية. وجرى التسليم بأن وسائل قياس ومراقبة أداء السلامة تتسم بأهمية بالغة لنجاح نظام الملاحة الجوية المطرد النمو في المستقبل. وأقر المجلس بالحاجة إلى تنسيق التعاريف، وتحسين نوعية وملاءمة البيانات المتعلقة بالسلامة التي تنتجها الإيكاو، واستخدام الموارد التحليلية في المنظمة لإلقاء الضوء على المجالات التي يمكن أن يكون للتدخل فيها أكبر الأثر. وفي هذا السياق، ستكون لقواعد البيانات الإحصائية للإيكاو وقدرتها على إعداد التنبؤات ومواردها في مجال التحليل الاقتصادي قيمة كبيرة في دعم تطوير برامج وخدمات وخبرات على أساس الاحتياجات والنتائج.

٣-٤٢ وأحاطت اللجنة الاقتصادية علما بالأنشطة المنفذة وأقرت خطط أعمال المنظمة في المستقبل في مجالات الإحصاءات والتنبؤات والتحليل الاقتصادي، مشددة على أهمية توافر بيانات ومعلومات دقيقة وحديثة لمختلف مداولات الطيران، وكذلك لأنشطة التخطيط واتخاذ القرارات. وتم التشديد أيضا على ضرورة تعاون الدول المتعاقدة مع الإيكاو لتحقيق هذه الخطط.

البند ٤٣ من جدول الأعمال: بيان موحد بسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

٤٣-١ نظرت اللجنة الاقتصادية في جلستها الثانية موضوع البيان الموحد بسياسات الايكاو والمستمرة في مجال النقل الجوي استنادا إلى ورقة العمل WP/21 والمرفق الذي يتضمن مشروع القرار لكي تعتمده الجمعية العمومية (القرار ١/٤٣).

٤٣-٢ لاحظت اللجنة الاقتصادية أن البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي على النحو الوارد في المرفق بورقة العمل WP/21 تمت صياغته استجابة للقرار ٣٥-١٨ الذي طُلب فيه من مجلس الايكاو أن يواظب على مراجعة هذا البيان الموحد وأن يخطر الجمعية العمومية كلما دعت الحاجة إلى إدخال تغييرات عليه. ومن ثم، جرت عملية مراجعة موضوعية للقرار ٣٥-١٨ وقدمت نسخة منقحة من هذا القرار في المرفق بالوثيقة WP/21.

٤٣-٣ ولاحظت اللجنة الاقتصادية أيضا أن التغييرات المقترحة جاءت نتيجة التطورات في تحرير قطاع النقل الجوي والتحديات التي تواجه تنظيم النقل الجوي والإحصاءات والتنبؤات والتخطيط الاقتصادي والتدابير المتعلقة بأمن وسلامة وثائق السفر. وتضمنت هذه النسخة أيضا عددا من التوصيات التحريرية.

القرار ١/٤٣

البيان الموحد عن سياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

المقدمة

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

ولما كان النقل الجوي عاملا رئيسيا في تشجيع وتعزيز التنمية الاقتصادية المستمرة على المستوى الوطني بالإضافة إلى المستويات الدولية.

ولما كان تدبير الموارد اللازمة لاستغلال الفرص المتاحة إلى أقصى حد والتصدي للتحديات التي تجابه تطوير النقل الجوي ولمواكبة التحديات التي يفرضها الطلب على النقل الجوي يزداد صعوبة، وخاصة على البلدان النامية.

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

ولما كان من المقرر على الدول المتعاقدة أن توفر بيانات إحصائية دقيقة وواقعية وغيرها من المعلومات الأخرى لكي يتسنى للمنظمة إعداد هذه الإرشادات.

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

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

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

فإن الجمعية العمومية:

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

المرفق (أ): التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي

المرفق (ب): الإحصاءات

المرفق (ج): التوقعات والتخطيط 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 يلتزم بأنسب الوسائل لكل موضوع في مجال النقل الجوي مشورة 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 يجوز لجميع 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 يوجد احتمال اتخاذ إجراءات بناءة بصددتها.

- ٧- **تطلب إلى** المجلس أن يوفر ما يلزم لتنظيم الحلقات الدراسية والندوات وغيرها من الاجتماعات المماثلة التي يتطلبها نشر سياسات الايكاو في مجال النقل الجوي وما يتصل بها من إرشادات على الدول المتعاقدة وفيما بينها.
- ٨- **تطلب إلى** المجلس أن يواظب على مراجعة هذا البيان الموحد لسياسات الايكاو في مجال النقل الجوي وأن يخطر الجمعية العمومية كلما دعت الحاجة إلى إدخال تغييرات عليه.
- ٩- **تعلم** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٥-١٨.

المرفق (أ)

التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي

القسم الأول — الاتفاقات والترتيبات

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

ولما كان تعدد الأطراف إلى أقصى حد ممكن في الحقوق التجارية مازال يمثل 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 خدمات النقل الجوي الدولية تشغيلاً سليماً واقتصادياً، وكان اتفاق عبور الخدمات 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 كانت حالات التأخير بلا داع في تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران وعدم الالتزام بذلك التسجيل أمران غير مستصوبين لأنها يقوضان دقة واكتمال المعلومات التنظيمية وتعزيز الشفافية.

ولما كان تحديد أجور وأسعار النقل الجوي الدولي ينبغي أن يتم بطريقة عادلة وشفافة لتنمية الخدمات الجوية بشكل مرض.

ولما كانت الحاجة تقضي بالتكيف مع البيئة التنظيمية والتشغيلية دائبة التغير في مجال النقل الجوي، وكانت المنظمة قد وضعت إرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي، ووضعت على وجه الخصوص بنود نموذجية في اتفاقات خدمات جوية نموذجية لكي تستعين بها الدول — حسب رغبتها — في الاتفاقات الثنائية أو الإقليمية.

فإن الجمعية العمومية:

١- تؤكد من جديد على الدور الأساسي للايكافو في إعداد إرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي وفي تسهيل التحرير.

٢- تحث الدول المتعاقدة التي لم تنضم بعد إلى اتفاق عبور الخدمات الجوية الدولية على أن تبادر بسرعة إلى النظر في الانضمام إليه.

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

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

٥- تطلب إلى المجلس أن يواصل التعاون مع الهيئات الإقليمية وشبه الإقليمية على دراسة وإعداد تدابير التعاون، بما في ذلك الترتيبات المتحررة، واستعراض نتائج هذه التدابير، لكي يقرر إمكانية توصية الدول المتعاقدة في الوقت الملائم بتطبيق تدابير مماثلة أو أخرى على أساس أوسع نطاقا.

٦- تطلب إلى المجلس أن يواصل إجراء الدراسة المقارنة والتحليلية لسياسات الدول المتعاقدة وشركات الطيران ولأساليب عملها بخصوص الحقوق التجارية وأحكام اتفاقات الخدمات الجوية، وأن يخطر جميع الدول المتعاقدة بأي تطورات جديدة في التعاون الدولي على تبادل الحقوق التجارية، ولا سيما بأي ترتيبات أكثر تحررا.

٧- تطلب إلى المجلس أن يواظب على استعراض آلية المنظمة لوضع إرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي، وأن ينفذها أو يحددها حسب الاقتضاء.

٨- تطلب إلى المجلس أن يستعرض بصفة دورية قواعد تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران بغرض تبسيط عملية التسجيل.

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

١٠- تطلب من رئيس المجلس والأمين العام أن يشجعا على الانضمام العالمي إلى اتفاق عبور الخدمات الجوية الدولية وتنفيذه، وأن يحثا الدول المتعاقدة على إبلاغ الأمانة العامة بمدى التزامها الانضمام إلى 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 إلى ممارسات تجارية تمييزية مجحفة في هذا المجال وتنافي المبادئ الأساسية لاتفاقية شيكاغو كما تنافي تطور النقل الجوي الدولي بانتظام وتوافق.

ولما كان تشغيل خدمات النقل الجوي بصورة منتظمة ويعتمد عليها يتسم بأهمية أساسية لتطوير اقتصاد الكثير من الدول النامية، ولا سيما 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 الخدمات الجوية الدولية والحصول منها على الفوائد المثلّي.

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 رعاياها 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- **تحت** الدول المتعاقدة على الاعتراف بمفهوم المصالح المشتركة للتجمعات الاقتصادية الإقليمية أو شبه الإقليمية بوصفه أساسا سليما 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 رعاياها.

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

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

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

٧- **تطلب** إلى المجلس أن يقدم المساعدة بناء على الطلب إلى الدول المتعاقدة التي تبادر إلى إعداد هذه الترتيبات التعاونية للمشاركة المباشرة في ملكية وتشغيل الخدمات الجوية الدولية، أو إلى الدول المتعاقدة التي تقوم شركات الطيران التابعة لها بوضع تلك الترتيبات، وأن يقوم المجلس على الفور بتوزيع المعلومات المتعلقة بتلك الترتيبات التعاونية على الدول.

القسم الثالث — توزيع منتجات شركات الطيران

لما كان تقدم تكنولوجيا المعلومات والتكنولوجيات الالكترونية قد أثر تأثيرا ملحوظا على طريقة عمل صناعة شركات الطيران، ولا سيما على توزيع منتجاتها.

ولما كانت الايكاو قد وضعت مدونة سلوك لتنظيم وتشغيل نظم الحجز الآلي لتتبعها الدول ووضعت بندين نموذجيين مرتبطين بذلك لتستخدمهما الدول حسب اختيارها في اتفاقاتها للخدمات الجوية.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تطلب** إلى المجلس أن يرصد تطورات توزيع منتجات شركات الطيران والممارسات ذات الصلة بها وأن ينشر على الدول المتعاقدة المعلومات عن أهم التطورات.

٢- **تطلب** إلى المجلس أن يستعرض ما إذا كانت هناك حاجة مستمرة لقواعد الايكاو بشأن نظم الحجز الآلي والفقرات 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 على أن من الضروري أن تستطلع المنظمة الترتيبات التنظيمية المستقبلية/ وأن تضع التوصيات والمقترحات اللازمة للتصدي للتحديات التي تواجه النقل الجوي الدولي، استجابة للتغيرات الداخلية والخارجية التي تؤثر فيه.

٢- تسلم بأن تلك الترتيبات ينبغي تهيئ البيئة اللازمة لتطور النقل الجوي الدولي واستمرار ازدهاره على نحو يتسم بالانتظام والاستقرار والكفاءة والاقتصاد بدون تقويض السلامة والأمن، وضمان مصالح جميع الدول المتعاقدة ومشاركتها الفعالة والمستمرة في النقل الجوي الدولي.

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

٤- تحث الدول المتعاقدة التي تشارك في المفاوضات التجارية والاتفاقات والترتيبات 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 ممثلها 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 لدى الايكاو غير الأعضاء في منظمة التجارة العالمية.

(د) أن تبحث بعناية في الآثار المترتبة على اقتراح إدراج أي خدمات أو أنشطة إضافية متعلقة بالنقل الجوي في الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات، آخذة بعين الاعتبار الخاص الارتباط الوثيق بين الجوانب الاقتصادية والبيئية وجوانب السلامة والأمن في النقل الجوي الدولي.

(هـ) أن تشجع على تحقيق الفهم التام لدور وصلاحياته الايكاو في وضع الإرشادات للتنظيم الاقتصادي، بما في ذلك تحرير النقل الجوي الدولي، وأن تنظر في إتباع هذه الإرشادات.

(و) أن تودع لدى الايكاو بمقتضى المادة (٨٣) من اتفاقية شيكاغو نسخا من أي إعفاءات وأي التزامات محددة تتعلق بالنقل الجوي الدولي عقدتها بموجب الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات.

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

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

٦- **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 الايكاو ومنظمة التجارة العالمية وغيرها من المنظمات الدولية الحكومية وغير الحكومية التي تعمل في مجال تجارة الخدمات.

القسم الخامس — وضع الإرشادات عن السياسات

- لما كانت** الحكومات لها 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 الأخرى.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تراعي السياسات والمواد الإرشادية التي أعدتها الايكاو بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي، مثل تلك الواردة في الوثيقة Doc 9587 الصادرة بعنوان السياسات والمواد الإرشادية عن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي 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 الايكاو للإحصاء يمثل أساسا مستقلا وعالميا لغرض تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي.
- 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 الخدمات 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** المجلس قد اعتمد سياسة الإدارة القائمة على تحقيق الأهداف التي تقتضي قياس أداء المنظمة ككل وأداء مكوناتها من حيث بلوغ الأهداف الاستراتيجية الموضوعية لها.
- ولما كانت** الايكاو قد أنشأت قاعدة بيانات إحصائية متكاملة لتزويد الدول المتعاقدة وغيرها من المنتفعين بنظام مباشر يتسم بالكفاءة لإثبات صحة البيانات الإحصائية وخبزنها واسترجاعها.
- ولما كان** عدد من الدول المتعاقدة لم يقدم بعد الإحصاءات التي طلبها المجلس، وقدمها عدد آخر غير كاملة.
- ولما كان** التعاون بين المنظمات الدولية التي تجمع إحصاءات الطيران وتوزعها يخفف من عبء تقديم الإحصاءات.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تبذل قصارى جهدها لتقديم الإحصاءات المطلوبة في حينها وبشكل الكتروني كلما أمكنها ذلك.
 - ٢- **تطلب إلى** المجلس أن يدعو لخبراء الوطنيين في مختلف التخصصات المطلوبة ليدرسوا بصفة منتظمة البيانات الإحصائية التي تجمعها الايكاو، وذلك لتلبية احتياجات المنظمة ودولها المتعاقدة 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 الاقتصادي

لما كان استقلال الايكاو في تتبع التوجهات وتطبيق التحليلات الاقتصادية يمثل أساسا ضروريا لتعزيز تخطيط وتطوير النقل 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 الاستراتيجية مع التركيز الخاص على السلامة والأمن والبيئة والكفاءة.

ولما كانت المنظمة تحتاج إلى توقعات محددة ودعم اقتصادي لأغراض تخطيط المطارات ونظم الملاحة الجوية وتخطيط حماية البيئة.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تطلب إلى** المجلس أن يقوم حسب الاقتضاء بإعداد وتحديث التنبؤات 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 إلى 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 دراسات الأعمال، بحيث تفي حسب الاقتضاء باحتياجات المنظمة والمجموعات الإقليمية لتخطيط الملاحة الجوية والنظم الأخرى وغيرها من أجهزة تخطيط البيئة التابعة للمنظمة.

٣- **تطلب إلى** المجلس أن يضع الترتيبات اللازمة لجمع ووضع المعلومات 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.

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 أمراً أساسياً لتيسير تخليص الطائرات والركاب وأمتعتهم والبضائع والبريد ومواجهة التحديات في مراقبة الحدود وإجراءات المطارات بما يحافظ على كفاءة عمليات النقل الجوي.

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

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 والمنتفعين الآخرين قد أثبت فاعليته وفائدته.

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول المتعاقدة على أن تعطي اهتماماً خاصاً لزيادة جهودها لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع.

٢- تطلب إلى المجلس أن يواظب على تحديث الملحق التاسع "التسهيلات" بحيث يفي بالمتطلبات المعاصرة للدول المتعاقدة فيما يتعلق بإدارة ضوابط الحدود، والبضائع والركاب، وحماية صحة الركاب والطواقم.

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

٤- تطلب إلى المجلس أن يواظب على 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"، وذلك بإضافة البيانات الجديدة إليها 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 الدول الأعضاء في الأمم المتحدة قد قررت - بموجب "الاستراتيجية العالمية لمكافحة الإرهاب" التي اعتمدها في ٢٠٠٦/٩/٨ - أن تزيد من جهودها وتعاونها على جميع المستويات حسب الاقتضاء لتحسن أمن إنتاج وإصدار وثائق الهوية والسفر ولتحول دون تغييرها ولكشف استخدامها بالتزوير.

ولما كان من المطلوب التعاون بين الدول على مستوى عال لمكافحة الغش في جوازات السفر، ولا سيما 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 الملعاة، واستخدام جوازات السفر التي تم الحصول عليها بشكل غير مشروع.

ولما كان استعمال جوازات سفر فارغة مسروقة يتزايد في أنحاء العالم ممن يحاولون دخول بلد بهوية مزورة.

ولما كانت الايكاو قد أنشأت مشروع التنفيذ العالمي لوثائق السفر المقروءة آليا لمساعدة الدول في المسائل التي تشمل تخطيط المشاريع وتنفيذها والتعليم والتدريب وخدمات تقييم النظم بحيث تستطيع الدول الالتزام بموعد سنة ٢٠١٠ لإصدار جوازات السفر المقروءة آليا ووضعت دليل المفاتيح العامة لتعزيز أمن جوازات السفر المقروءة آليا (الجوازات الالكترونية) المعززة بالقياسات البيولوجية.

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول المتعاقدة على أن تكثف جهودها للحفاظ على أمن وسلامة جوازات السفر الصادرة عنها، ولحماية هذه الجوازات من الغش، وعلى أن تساعد بعضها بعضا في هذه المسائل.

٢- تطلب إلى الدول المتعاقدة التي لم تصدر بعد جوازات السفر المقروءة آليا طبقا للمواصفات الواردة في الجزء الأول من الوثيقة رقم Doc 9303 أن تبادر إلى إصدارها.

٣- تحث الدول المتعاقدة على أن تكفل انتهاء صلاحية جوازات السفر غير المقروءة آليا قبل ٢٤/١١/٢٠١٥.

٤- تحث الدول المتعاقدة التي تطلب المساعدة في إطار مشروع التنفيذ العالمي لوثائق السفر المقروءة آليا أن تتصل بالايكاو على وجه السرعة.

٥- 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.

٦- تحث الدول التي تصدر الجوازات الالكترونية على الانضمام إلى دليل المفاتيح العامة للايكاو.

٧- تحث الدول المتعاقدة التي لا تفعل ذلك على أن تقدم بيانات روتينية ومحدثة عن الجوازات المفقودة والمسروقة إلى آلية البحث الآلي/قاعدة بيانات الشرطة الجنائية الدولية (انتربول) الخاصة بوثائق السفر المسروقة والمفقودة.

القسم الثالث — الإجراءات الوطنية والدولية والتعاون على مسائل التسهيلات

لما كانت الحاجة تقضي بأن تضع 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.

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول المتعاقدة على أن تنشئ لجانا 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 استعراض اهتمام جميع الهيئات المختصة، كل في حكومتها، للحاجة إلى ما يلي:

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

(٢) إعداد 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 تتسق 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 الجويين واتحاداتهم إلى المشاركة إلى أقصى حد ممكن في النظم الالكترونية لتبادل البيانات، وذلك لتحقيق أقصى مستويات الكفاءة في خدمة الركاب والبضائع في المطارات الدولية.

٨- تحث الدول والمشغلين الجويين على أن يبذلوا بالتعاون مع المنظمات الدولية المهتمة 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 في الوثيقة (Doc 8632) سياسات الايكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي تميز من ناحية المفهوم بين الرسم والضريبة باعتبار أن "الرسم هو جباية تهدف على وجه التحديد إلى استرداد نفقات تقديم التجهيزات والخدمات إلى الطيران المدني، بينما "الضريبة" هي جباية لتحصيل إيرادات للحكومات الوطنية أو المحلية، وهي عموما لا تنفق على الطيران المدني لا بكاملها ولا على أساس استرداد التكاليف".

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، ويمكن 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 ٣٦-٠٠ "بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة".

ولما كان القرار الواردة في الوثيقة Doc 8632 يكمل المادة (٢٤) من اتفاقية شيكاغو ويستهدف التسليم بالطابع الفريد للطيران المدني الدولي وبالخاصة إلى إعفاء بعض جوانب عمليات النقل الجوي الدولي من الضرائب.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحث الدول المتعاقدة على أن تطبق القرارات الصادرة عن المجلس حسبما وردت 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 الواردة في الوثيقة Doc 9082 بعنوان سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية تميز من ناحية المفهوم بين الرسم والضريبة باعتبار أن "الرسم" هو جباية تهدف على وجه التحديد إلى استرداد نفقات تقديم التجهيزات والخدمات إلى الطيران المدني، بينما "الضريبة" هي جباية لتحصيل إيرادات للحكومات الوطنية أو المحلية، وهي عموماً لا تتفق على الطيران المدني لا بكاملها ولا على أساس استرداد التكاليف.

ولما كانت مسألة الجبايات المتعلقة بانبعثات محركات الطائرات والخيارات القائمة على آليات السوق قد عولجت على حدة في قرار الجمعية العمومية ٣٦-.. "بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو 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 ونقحها 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- تحت الدول المتعاقدة على أن تكفل استخدام رسوم خدمات المطارات والملاحة الجوية لمجرد تغطية التكاليف المرتبطة بتقديم التجهيزات والخدمات إلى الطيران المدني.
- ٤- تحت الدول المتعاقدة على بذل قصارى جهدها وفقا للمادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو لنشر أي رسوم تفرضها الدولة المتعاقدة أو تسمح بفرضها لقاء تقديم التجهيزات الملاحية وخدمات المطارات إلى طائرات أي دولة متعاقدة أخرى، وعلى إبلاغ المنظمة بهذه الرسوم.
- ٥- **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 تركيزا متزايدا على تحسين الكفاءة المالية لخدمات المطارات والملاحة الجوية.
- ولما كان** من الضروري إقامة التوازن بين المصالح المالية لمقدمي خدمات المطارات والملاحة الجوية من جهة والمصالح المالية للناقلين الجويين والمنفعين الآخرين من جهة أخرى، وينبغي الاستناد في ذلك إلى تشجيع التعاون بين مقدمي الخدمات والمنفعين بها.
- ولما كانت** الدول 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 اسناد تشغيل خدمات المطارات والملاحة الجوية إلى هيئات تجارية ومخصصة قد تكون أقل إدراكا ووعيا بالتزامات الدول بموجب اتفاقية شيكاغو وملاحقها وسياسات وإرشادات الايكاو في المجال الاقتصادي، وتستخدم تجهيزات وخدمات متعددة الجنسيات للوفاء بالالتزامات التي تعهدت بها الدول بموجب المادة (٢٨) من اتفاقية شيكاغو.
- ولما كان** المجلس قد اعتمد الإرشادات عن السياسات المؤقتة لتوزيع تكاليف النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية بما يكفل المعاملة العادلة لجميع المنفعين.

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- **تحت** الدول المتعاقدة على التعاون ~~الفعال~~ من أجل استرداد تكاليف تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية المتعددة الجنسيات ودراسة استخدام الإرشادات عن السياسات المؤقتة التي أصدرها 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 والمنتهجين بها.

٤- **تطلب إلى** المجلس أن يواصل تنقيحه لإرشاداته عن السياسات بشأن توزيع تكاليف النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية وتنسيق الجوانب الفنية والقانونية والاقتصادية بما في ذلك التشغيل المشترك المجدي اقتصادياً.

٥- **تطلب إلى** المجلس أن ينشر سياسات الايكاو بشأن رسوم الانتفاع والإرشادات ذات الصلة، بما فيها المشورة التنظيمية والإدارية بغية زيادة الوعي والإلمام بها لدى الدول وهيئات المطارات وخدمات الملاحة الجوية التجارية والمخصصة.

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 جهدها 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 اهتماماً متزايداً 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 عدم التحيز وأفضت إلى نظام أكثر إنصافاً لتقاسم الإيرادات.

ولما كانت الايكاو تحتاج إلى معرفة إيرادات الناقلين الجويين وتكاليفهم وبياناتهم التشغيلية التي تساعد المجلس 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 جهدها 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 الايكارو 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 بالمعلومات الوقائعية الجاهزة.

البند ٤٤ من جدول الأعمال: قرارات الجمعية العمومية التي ينبغي توحيدها أو اعلان انتهاء سريانها

١-٤٤ أحالت الجلسة العامة الى اللجنة الاقتصادية المرفق (ج) لورقة العمل WP/28 عن قرارات الجمعية العمومية التي ينبغي توحيدها أو اعلان انتهاء سريانها، ووافقت اللجنة على توصية المجلس بأنه، بناء على الاجراء المتخذ بشأن البند ٤٣ من جدول الأعمال، لن يُعلن عن انتهاء سريان أي قرار من قرارات الجمعية العمومية الواردة في الجزء الثالث من القرارات سارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في أكتوبر ٢٠٠٤) (الوثيقة Doc 9848).

— انتهى —