



الجمعية العمومية - الدورة الأربعون اللجنة الاقتصادية

البند رقم ٣٥ من جدول الأعمال: التنمية الاقتصادية للنقل الجوي

البيان الموحد لسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

(ورقة مقدّمة من مجلس الإيكاو)

الموجز التنفيذي	
<p>ينصّ القرار ٣٩-١٥ - "البيان الموحد لسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي" على أن يُبقي المجلس هذا البيان قيد الاستعراض وإبلاغ الجمعية العمومية عندما يتعين إدخال التغييرات. وتهدف التنقيحات على هذا البيان الموحد، والواردة في المرفق بورقة العمل هذه، إلى إزالة المحتويات التي فات أوانها ومراعاة التطورات المستجدة منذ انعقاد الدورة الأخيرة للجمعية العمومية. وبالإضافة إلى التنقيحات المقترح إدخالها على القرار، فإن ورقة العمل هذه تقدّم أيضاً تقريراً عن قرار المجلس بشأن الأعمال المرتبطة ببلورة مفهوم "الخطة العالمية للنقل الجوي" المحتمل إعدادها.</p> <p>الإجراء: تدعى الجمعية العمومية إلى اعتماد الصيغة المنقحة لقرار الجمعية العمومية "بشأن البيان الموحد لسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي"، بالشكل في المرفق بهذه الورقة.</p>	
الأهداف الاستراتيجية:	ورقة العمل هذه ترتبط بالهدف الاستراتيجي - التنمية الاقتصادية للنقل الجوي.
الآثار المالية:	سيجري تنفيذ الأنشطة المذكورة في ورقة العمل هذه رهناً بالموارد المتاحة في الميزانية البرنامجية العادية للفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ و/أو الاشتراكات من خارج الميزانية، بما في ذلك "الصندوق الطوعي للنقل الجوي" (TRAF).
المراجع:	الوثيقة (Doc 10075) - القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٦/١٠/٢٠١٦) الوثيقة (Doc 10078) - تقرير اللجنة الاقتصادية للدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية القرار ٣٩-١٥ - البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي الورقة A40-WP/16-EC/1 - تقرير مرحلي بشأن وضع الاتفاقات الدولية بشأن تحرير الدخول إلى الأسواق وتحرير الشحن الجوي وملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم الورقة A40-WP/17-EC/2 - تمويل تطوير بنى أساسية عالية الجودة للطيران الورقة A40-WP/18-EC/3 - تقرير عن التطورات المتعلقة بالجوانب الاقتصادية للمطارات وخدمات الملاحة الجوية الورقة A40-WP/19-EC/4 - برنامج الإيكاو للإحصاءات وتحليلات البيانات الضخمة الورقة A40-WP-20-EC/5 - تقرير عن تحديث التنبؤ بالحركة على المدى الطويل الورقة A40-WP-21-EC/6 - حساب الطيران الفرعي خطة أعمال الإيكاو للسنوات ٢٠٢٠-٢٠٢٢

١- الصيغة المنقحة للبيان الموحد

١-١ ينصّ القرار ٣٩-١٥ "البيان الموحد لسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي" على أن يُبقي مجلس الإيكاو هذا البيان قيد الاستعراض وإبلاغ الجمعية العمومية عندما يتعين إدخال التغييرات. وبناءً عليه، تم إجراء استعراض جوهري على القرار ٣٩-١٥ وتقديم نسخة منقحة من القرار في المرفق بهذه الورقة.

٢-١ وتحافظ الصيغة المنقحة للبيان الموحد على الهيكل نفسه بالشكل الوارد في القرار ٣٩-١٥، أي المكوّن من قسم خاص بالمقدمة وخمسة مرفقات. وتهدف التغييرات المقترحة إدخالها، فيما يخص الجوانب الجوهرية والتحريرية، إلى ما يلي: (أ) تحسين مستوى العرض؛ (ب) إزالة البنود التي فات أوانها أو أصبحت زائدة عن الحاجة، أو الإجراءات التي تم إنجازها؛ (ج) إدخال بنود جديدة بما يعكس التطورات المستجدة أو القرارات المتخذة منذ انعقاد الدورة الأخيرة للجمعية العمومية.

٣-١ وتعكس أبرز التعديلات الواردة في المرفق (أ) نظر المجلس بشأن نتائج "الاجتماع الخامس عشر لفريق خبراء تنظيم النقل الجوي" (ATRP/15، أبريل ٢٠١٩) بالشكل الموجز في الورقة A40-WP/16-EC/1. وفي المرفق (ج)، فإن معظم المحتويات الحالية الواردة في القسم الثاني "الاقتصاديات وإدارة البنى الأساسية للطيران" يجري دمجها في القسم الأول "سياسة فرض الرسوم" بينما يركّز القسم الثاني الجديد على "إدارة البنى الأساسية للطيران والتمويل" وذلك بالشكل الموجز في الورقة A40-WP/17-EC/2 والورقة A40-WP/18-EC/3. وتهدف التعديلات على المرفقين (د) و(هـ) إلى دمج تحليلات البيانات الضخمة في مجال الطيران وأحدث توقعات الحركة في الأجل الطويل و"حساب الطيران الفرعي" استناداً إلى الورقة A40-WP/19-EC/4 والورقة A40-WP/19-EC/5 والورقة A40-WP/20-EC/6.

٢- "الخطة العالمية للنقل الجوي" المحتمل إعدادها

١-٢ أقرت الجمعية العمومية خلالها دورتها التاسعة والثلاثين نيّة المجلس النظر في وضع "خطة عالمية للنقل الجوي" (GATP).

٢-٢ وخلال الدورة ٢١٠ للمجلس، طلبت "لجنة النقل الجوي" (ATC) بأن تشارك أفرقة الخبراء المعنيين في إطار "لجنة النقل الجوي" (ATC) في دراسة المفهوم المقترح للخطة العالمية للنقل الجوي (GATP) المحتمل إعدادها. وخلال الدورة ٢١٢، استعرضت "لجنة النقل الجوي" (ATC) نتائج المشاورات مع أفرقة العمل وخرجت باستنتاج مفاده أنه ينبغي للأمانة العامة أن تُعدّ وثيقة أكثر تماسكاً. وعلى هذا الأساس، طلب المجلس من الأمانة العامة إعداد مشروع وثيقة للتخطيط الاستراتيجي من أجل زيادة توضيح المفهوم المقترح للخطة العالمية للنقل الجوي (GATP) المحتمل إعدادها، والتي ينبغي أن تتطوي على هدف واضح المعالم والسعي إلى إكمال الخطط العالمية الأخرى الصادرة عن الإيكاو.

٣-٢ وعملاً بقرار المجلس هذا، أعدت الأمانة العامة مشروع وثيقة للتخطيط الاستراتيجي بهدف توفير التوجيه في الأجل الطويل لبرامج العمل الفنية للإيكاو في إطار الهدف الاستراتيجي "التنمية الاقتصادية للنقل الجوي". وخلال الدورة ٢١٥، استعرضت "لجنة النقل الجوي" (ATC) مشروع الوثيقة وأوصت المجلس بالقيام بعدة أمور من ضمنها الحاجة إلى إعادة دراسة "الخطة العالمية للنقل الجوي" (GATP) بمجرد اكتمال العمل بشأن الموثيق المحتملة المتعددة الأطراف لتحرير النقل الجوي (انظر الورقة A40-WP/16-EC/1). وقد اتفق المجلس مع ما قدّمته "لجنة النقل الجوي" (ATC) من توصية في هذا الشأن.

المرفق سياسات النقل الجوي المستمرة

المقرر ٣٩=٤٠ القرار xx-: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

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

ولما كان النقل الجوي ينطوي على أهمية أساسية بالنسبة لتطوير اقتصادات الدول من خلال تعزيز وتيسير السياحة والتجارة عاملاً رئيسياً في تشجيع وتعزيز التنمية الاقتصادية المستدامة على المستوى الوطني بالإضافة إلى المستويات الدولية؛ **[تم تحديثه]**

ولما كان تدبير الموارد اللازمة للاستفادة القصوى من الفرص التي يُتيحها تطوير النقل الجوي والتصدي للتحديات التي ينطوي عليها وتلك الناجمة عنه يزداد صعوبة، وخاصة بالنسبة للبلدان النامية؛ ومن أجل مواكبة التحديات الناجمة عن الطلبات على النقل الجوي؛

ولما كانت المنظمة تعد إرشادات ودراسات وإحصاءات بشأن تطوير النقل الجوي في الدول الأعضاء على نحو مستمر وينبغي أن تواظب على تحديث وتركيز وأهمية هذه المواد وتوزيعها على الدول الأعضاء بأكثر الوسائل فعالية؛
ولما كان من المقرر على الدول الأعضاء أن توفر بيانات إحصائية دقيقة وواقعية وغيرها من المعلومات الأخرى لكي يتسنى للمنظمة إعداد الإرشادات والدراسات اللازمة؛

ولما كانت المنظمة تتجه نحو نظام الإدارة حسب الأهداف مع زيادة تركيزها على التنفيذ مقابل وضع سياسات النقل الجوي وما يتصل بذلك من إرشادات، اتساقاً مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"؛ **[تم تحديثه بصياغة أدق]**

ولما كانت الإرشادات الصادرة عن هذه المنظمة والإجراءات التي اتخذتها هذه المنظمة لتنفيذ الهدف الاستراتيجي أهدافها الاستراتيجية - التنمية الاقتصادية للنقل الجوي تساعد الدول الأعضاء على وضع السياسات والممارسات التي تسهل العولمة والتحرير والتشغيل التجاري بالإضافة إلى خلق بيئة مواتية للتنمية المستدامة للنقل الجوي الدولي؛ **[تعديل تحريري]**

ولما كان من المهم للدول الأعضاء أن تشارك في أعمال هذه المنظمة في مجال النقل الجوي؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن مرفقات هذا القرار المذكورة أدناه تشكل البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي، كما

كانت تلك السياسات قائمة عند ختام الدورة التاسعة والثلاثين الأربعين للجمعية العمومية: **[تعديل تحريري]**

المرفق (أ): التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي

المرفق (ب): فرض الضرائب

المرفق (ج): اقتصادات خدمات المطارات والملاحة الجوية **[تعديل تحريري]**

المرفق (د): إحصاءات وبيانات الطيران

المرفق (ه): التنبؤات والتخطيط والتحليلات الاقتصادية

٢- تحت الدول الأعضاء على مراعاة هذه السياسات وتجديدها التي يعدها المجلس والأمانة العامة في وثائق الإيكاو الخاصة بهذا الشأن؛

٣- تحت الدول الأعضاء على أن تبذل كل جهد للوفاء بالتزاماتها الناشئة عن اتفاقية شيكاغو وقرارات الجمعية العمومية، وأن تدعم كذلك نشاط المنظمة في مجال النقل الجوي، وأن تقدم على وجه الخصوص الإحصاءات والمعلومات الأخرى الكاملة والموقوتة التي تطلبها المنظمة لأعمالها في مجال النقل الجوي؛

٤- تحت الدول الأعضاء في وظائفها التنظيمية على أن تراعي السياسات والمواد الإرشادية التي وضعتها الإيكاو بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي، مثل تلك السياسات والمواد الإرشادية الواردة في الوثيقة 9587 Doc، بعنوان "السياسات والمواد الإرشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي"؛

٥- تطلب إلى المجلس إعطاء أهمية خاصة للتحدي المرتبط بتمويل تطوير البنى الأساسية والقدرات في مجال الطيران، بما يتناسب مع مستوى توقعات نمو الحركة الموارد البشرية والفنية الضرورية لتحقيق أفضل إسهام ممكن للنقل الجوي في الرفاهية الاقتصادية والاجتماعية للدول الأعضاء وخاصة في البلدان النامية؛ **[تحديث لتضمين التعديل الوارد في المرفق (ج)]**

٦- تطلب إلى المجلس أن يستشير بأنسب الوسائل في كل المسائل المتصلة بالنقل الجوي خبراء يمثلون الدول الأعضاء إذا رأى ذلك مفيداً لعمله في هذا الشأن، بما في ذلك إنشاء فرق من الخبراء المؤهلين أو مجموعات دراسة تابعة للأمانة العامة من هؤلاء الخبراء المؤهلين الذين سيجتمعون أو يعملون بالمراسلة ويقدمون بعد ذلك تقاريرهم إلى لجنة النقل الجوي؛ وذلك وفقاً للوثيقة "التوجيهات الخاصة بأفرقة الخبراء التابعة للجنة النقل الجوي واللجنة المعنية بالتدخل غير المشروع" (Doc 9482)؛

[تحديث لتوضيح التوجيهات]

٧- تطلب إلى المجلس أن يعقد مؤتمرات أو اجتماعات عالمية يستطيع جميع الدول الأعضاء أن تشارك فيها، باعتبارها الوسيلة الرئيسية للتقدم في حل المسائل ذات الأهمية العالمية في مجال النقل الجوي، عندما يبرر عقد هذه الاجتماعات عدد وأهمية المسائل التي يتعين حلها وحيث توجد إمكانية اتخاذ إجراءات ببناءة بصدد؛

٨- تطلب إلى المجلس والأمانة العامة تعميم وتشجيع سياسات الإيكاو في مجال النقل الجوي وما يتصل بها من إرشادات على الدول الأعضاء وفيما بينها؛

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

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

١١- تطلب إلى المجلس مواصلة تحديث سياسات الإيكاو وإرشاداتها في مجال النقل الجوي ومواكبتها للتغيرات واحتياجات الدول الأعضاء مع المحافظة في الوقت نفسه على المبادئ الأساسية التي تتبني عليها؛

١٢- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٨-٤٤ القرار ٣٩-١٥. **[تعديل تحريري]**

المرفق (أ)

التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي

القسم الأول: المبادئ الأساسية والرؤية الطويلة الأجل

لما كانت المبادئ الأساسية المذكورة في اتفاقية شيكاغو، وهي احترام السيادة، والإنصاف والمساواة في الفرص، وعدم التمييز، والترابط، والتناسق، والتعاون، قد ساعدت على أفضل نحو النقل الجوي الدولي ومازالت تشكل أساس تطوره المستقبلي وتساهم فيه؛

ولما كان تعدد الأطراف إلى أقصى حد ممكن لتحرير النقل الجوي الدولي، وخاصة تبادل حقوق النقل على المستوى المتعدد الأطراف لا يزال يمثل واحداً من أهداف المنظمة؛ **[تعديل لتوضيح القصد بصياغة أدق]**

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

ولما كانت الحاجة تقضي بالتكيف مع البيئة التنظيمية والتشغيلية دائبة التغيير في مجال النقل الجوي، وكانت المنظمة قد وضعت بناء على ذلك إرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي بما في ذلك البنود النموذجية وصيغة اتفاقات الخدمات الجوية؛

ولما كانت هناك حاجة إلى زيادة الزخم والدعم لوضع اتفاق متعدد الأطراف حديث وأكثر طموحاً في المستقبل فيما بين الدول الأعضاء من خلال إرساء فهم لمزايا التحرير والتحديات التي تعترض سبيله؛ **[نص جديد للإشارة إلى ورقة العمل A-5]** **[A-5-1، التي تقابل الفقرة 11 صفحة 5]**

ولما كان توفير خدمات النقل الجوي المنتظمة والموثوقة ذا أهمية أساسية في تطوير اقتصادات الدول، لا سيما الدول النامية، بما في ذلك الدول التي تعتمد على قطاع السياحة؛

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

ولما كان امتثال الدول الأعضاء لأحكام اتفاقية شيكاغو والتقييد على الصعيد العالمي باتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية و"اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي" (اتفاقية مونتريال لعام 1999) و"اتفاقية الضمانات الدولية على المعدات المنقولة" (اتفاقية كيب تاون) وبروتوكولها بشأن المسائل التي تخص معدات الطائرات. وغيره من وثائق الإيكاو التي تحكم النقل الجوي يُسهل ويساهم في تحقيق أهداف المنظمة؛ **[تعديل لتضمين اتفاقيتي مونتريال وكيب تاون ليتطابق النص مع الفقرة 4؛** **صفحة 4-A]**

ولما كان ينبغي مراعاة مصلحة المستهلك عند تطوير السياسة السياسات واللوائح المنظمة للنقل الجوي؛ **[تعديل تحريري]**

فاين الجمعية العمومية:

- ١- تحث جميع الدول الأعضاء على مراعاة وتطبيق رؤية الإيكاو الطويلة الأجل من أجل تحرير النقل الجوي الدولي في وضع السياسات والممارسات التنظيمية؛
- ٢- تشجع الدول الأعضاء على مواصلة عملية التحرير التجاري لدخول الأسواق بوتيرة وطريقة مناسبة للاحتياجات والظروف، مع مراعاة مصالح جميع الجهات المعنية وبيئة الأعمال التجارية المتغيرة ومتطلبات البنى التحتية فضلا عن المبادئ المتعلقة بتدابير الضمانات الرامية إلى ضمان المشاركة الدائمة والفعالة لجميع الدول في، بما في ذلك مبدأ إيلاء عناية خاصة لمصالح واحتياجات البلدان النامية؛
- ٣- تحث الدول الأعضاء على أن تتفادى اتخاذ إجراءات أحادية قد تؤثر سلباً على النمو المنتظم والمستدام والمتسق للنقل الجوي الدولي، وأن تتأكد من ألا يتم تطبيق السياسات والتشريعات المحلية على النقل الجوي الدولي دون مراعاة خصائصها؛
- ٤- تحث الدول الأعضاء التي لم تنضم بعد إلى اتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية واتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ واتفاقية كيب تاون وبروتوكولها وغيرها من وثائق الإيكاو التي تحكم النقل الجوي الدولي على أن تبادر على وجه السرعة إلى النظر في الانضمام إليهما؛ **[تعديل تحريري مع إضافة اتفاقية كيب تاون]**
- ٥- تحث جميع الدول الأعضاء على أن تسجل لدى الإيكاو اتفاقات وجميع الترتيبات المتعلقة بالطيران المدني الدولي، وذلك وفقاً لأحكام المادة (٨٣) من اتفاقية شيكاغو ووفقاً لقواعد تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران لدى الإيكاو، لتعزيز الشفافية؛
- ٦- تحث الدول الأعضاء على أن تحيط المجلس علماً تاماً بالمشاكل الخطيرة الناشئة عن تطبيق اتفاقات أو ترتيبات الخدمات الجوية وبأي تطورات هامة في عملية التحرير؛
- ٧- تحث الدول الأعضاء على أن تولي الاعتبار الواجب للسمات المميزة لخدمات الشحن الجوي عند تبادل حقوق دخول الأسواق في إطار اتفاقات الخدمات الجوية وأن تمنح الحقوق المناسبة والمرنة التشغيلية اللازمة من أجل تشجيع تطور هذه الخدمات الشحن الجوي، بما في ذلك الخدمات التي تمكن من التجارة الإلكترونية؛ **[تحديث للإشارة إلى اتجاه السوق]**
- ٨- تحث الدول الأعضاء، لدى معالجة المسائل المتعلقة بتخصيص الخانات والقيود على الطيران الليلي، على أن تولي الاعتبار الواجب لاحتياجات وشواغل الدول الأخرى وأن تبذل قصارى جهدها لتبديد الشواغل من خلال المشاورات بين الأطراف المعنية بشكل شفاف وخال من التمييز، وأن تحترم وتتبع مبدأ النهج المتوازن للإيكاو في الإجراءات التنظيمية بشأن إدارة ضوضاء الطائرات في المطارات؛
- ٩- تحث الدول الأعضاء والجهات المعنية على مراعاة وتطبيق مبادئ الإيكاو الأساسية الرفيعة المستوى وغير الملزمة وغير الإجبارية بشأن حماية المستهلك في عملية وضع السياسات والممارسات التنظيمية والتشغيلية، بما في ذلك في حالة تعرض المطارات وشركات الطيران لاضطرابات ضخمة، والمواظبة على إبلاغ الإيكاو بشأن الخبرات المكتسبة أو المشكلات في تطبيقها؛ **[تحديث لتضمين القرار الأخير للمجلس]**
- ١٠- تشجع الدول الأعضاء على مواصلة استخدام تسهيلات الإيكاو للتفاوض بشأن الخدمات الجوية والاستفادة منها، مما يساهم في تسهيل وتحسين فعالية المفاوضات والمشاورات المتعلقة بالخدمات الجوية؛ **[تعديل تحريري]**

١١- تطلب إلى المجلس الاضطلاع بمزيد من العمل لبلورة فهم أفضل لمزايا التحرير والتحديات والحوجز التي تحول دون فتح الأسواق، سواء من حيث خدمات الركاب أو الشحن الجوي، وبصفة خاصة لتحديد المساعدة التي تحتاج إليها الدول الأعضاء في سياق السعي نحو التحرير؛ **[نص جديد للإشارة إلى ورقة العمل A40-WP/16/EC-1]**

١٢-١١ تطلب إلى المجلس إكمال عملية دراسة اتفاق دولي يتيح للدول تحرير دخول الأسواق، وكذا مواصلة إعداد اتفاق دولي لتحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، بالإضافة إلى اتفاق دولي محدد لتسهيل زيادة تحرير خدمات الشحن الجوي، مواصلة تعزيز الحوار وتبادل المعلومات مع الدول الأعضاء وأوساط الصناعة مع مراعاة أهداف رؤية الإيكاو الطويلة الأجل لتحرير النقل الجوي فيما يتعلق بالتجارب السابقة والإنجازات التي حققتها الدول، بما في ذلك اتفاقات التحرير القائمة التي أبرمت الاتفاقات القائمة بخصوص تحرير دخول الأسواق والتي تم إبرامها على أصعدة ثنائية وإقليمية ومتعددة الأطراف، فضلاً عن انطباق ومواءمة معاهدات القانون الجوي متعددة الأطراف القائمة وكذا مختلف المقترحات التي تم تقديمها خلال المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي؛ **[تحديث للإشارة إلى ورقة العمل A40-WP/16/EC-1]**

١٣-١٢ تطلب إلى المجلس أن يواصل التعاون مع الهيئات الإقليمية والإقليمية الفرعية على دراسة وإعداد تدابير التعاون، بما في ذلك الترتيبات المنحرة، واستعراض نتائج هذه التدابير بهدف معرفة ما إذا كان ينبغي توصية الدول الأعضاء بتنفيذ تدابير مماثلة أو غيرها من التدابير الأخرى على نطاق أوسع؛

١٤-١٣ تطلب إلى المجلس أن يواصل إجراء الدراسة المقارنة والتحليلية لسياسات الدول الأعضاء ولأساليب عملها في مجال تنظيم النقل الجوي الدولي بما فيها أحكام اتفاقات الخطوط الجوية، وأن يخطر جميع الدول الأعضاء بهذه المعلومات.

القسم الثاني: ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم

ولما كان التشدد في تطبيق معيار ملكية الغالبية والسيطرة الفعالة عند الإذن لشركة الطيران بممارسة حقوق الطريق وغيرها من حقوق النقل الجوي قد يحرم دولا نامية كثيرة من تكافؤ الفرص العادلة لتشغيل الخطوط الجوية الدولية والحصول منها على الفوائد المثلى؛

ولما كان تعيين الخطوط الجوية وترخيص دخول الأسواق يجب تحريرهما وفقاً للوثيرة 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 الدول يلقى تشجيعاً متزايداً من خلال الترتيبات التعاونية التي تنشئ تجمعات اقتصادية إقليمية وتسهل التعاون الوظيفي الذي يعبر عن التقارب والتماثل في المصالح القائمة.

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول الأعضاء على مواصلة تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، حسب الاحتياجات والظروف، بواسطة مختلف التدابير القائمة مثل رفع القيود المفروضة على الملكية والسيطرة الواردة في اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية أو الأحكام المتعلقة بالتعيين التي تعترف بمفهوم المصلحة المشتركة داخل المجموعات الاقتصادية الإقليمية أو الإقليمية الفرعية التي أوصت بها الإيكاو؛

٢- تحث الدول الأعضاء على قبول تعيين أي شركة طيران والسماح لها بممارسة حقوق الطريق وغيرها من حقوق النقل الجوي لأي دولة أو دول، ولا سيما الدول النامية في نفس التجمع، وفقا للأحكام والشروط التي يقبلها الأطراف، بما في ذلك اتفاقات النقل الجوي التي عقدها الأطراف المعنية؛

٣- تحث الدول الأعضاء على الاعتراف بمفهوم المصالح المشتركة للتجمعات الاقتصادية الإقليمية أو الإقليمية الفرعية بوصفه أساسا سليما لقيام الدولة بتعيين شركة طيران تابعة لأي دولة أخرى من نفس التجمع الاقتصادي الإقليمي حيثما تكون ملكية الأغلبية والسيطرة الفعالة على تلك الشركة في يد تلك الدولة الأخرى الواحدة أو الأكثر أو في يد مواطنيها؛

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

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

٦- **تطلب إلى المجلس أن يواصل وضع "اتفاقية الاستثمار الأجنبي في شركات الطيران"، والتي تهدف إلى تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم بشكل متعدّد الأطراف يقدم، بناء على الطلب، كل مساعدة مجدية إلى الدول الأعضاء التي ترغب في الانضمام إلى التجمعات الاقتصادية الإقليمية أو الإقليمية الفرعية لتشغيل الخطوط الجوية الدولية؛ [تحديث للإشارة إلى ورقة العمل A40-WP/16/EC-1 مع حذف النص القديم]**

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

القسم الثالث: التعاون في مجال الترتيبات التنظيمية والتنافس

لما كانت بعض القيود الاقتصادية والمالية والتشغيلية التي تم تبنيها بشكل انفرادي على المستوى الوطني تؤثر على استقرار النقل الجوي الدولي وتميل إلى خلق ممارسات تجارية تمييزية مجحفة داخل القطاع بالإضافة إلى أنها قد تكون غير متوافقة مع المبادئ الأساسية لاتفاقية شيكاغو ومع التطوير المنتظم والمتناسق للنقل الجوي؛

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

فاين الجمعية العمومية:

- ١- تحث الدول الأعضاء على إيلاء الاهتمام الواجب بمبدأ المنافسة العادلة والمتساوية فيما يخص تشغيل خدمات النقل الجوي الدولي وما يتصل بها من مسائل متعلقة بالمنافسة؛
- ٢- تحث الدول الأعضاء على وضع القوانين والسياسات المتعلقة بالمنافسة التي تنطبق على النقل الجوي، مع مراعاة السيادة الوطنية ومراعاة السيادة الوطنية والأخذ بالاعتبار إرشادات الإيكاو بشأن المنافسة؛
- ٣- تحث الدول الأعضاء على تشجيع التعاون بين هيئات المنافسة الإقليمية و/أو الوطنية عند تناول المسائل المرتبطة بالنقل الجوي الدولي، بما في ذلك ما يندرج في سياق الموافقة على التحالفات وحالات دمج الشركات؛
- ٤- تشجع الدول الأعضاء على دمج المبادئ الأساسية للتوزيع العادل والمتساوي لفرص المنافسة، وعدم التمييز والشفافية والتنسيق والتوافق والتعاون المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو والمتجسدة في سياسات الإيكاو والتوجيهات المتوفرة في التشريعات والقواعد واللوائح الوطنية واتفاقات الخدمات الجوية؛
- ٥- تطلب إلى المجلس تطوير الأدوات من قبيل إقامة المنتديات لتبادل المعلومات لتوطيد التعاون والحوار وتبادل المعلومات عن المنافسة العادلة بين الدول بغرض الترويج للنهوض التنظيمية المتناسقة في مجال النقل الجوي الدولي؛
- ٦- تطلب إلى المجلس أن يواصل رصد التطورات في مجال المنافسة في النقل الجوي الدولي وتحديث ما يلزم من سياساته وإرشاداته المتعلقة بالمنافسة العادلة؛

القسم الرابع: تجارة الخدمات

لما كان الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات (GATS) الذي اعتمده منظمة التجارة العالمية يتضمن بعض جوانب النقل الجوي الدولي؛
ولما كانت الإيكاو قد عملت بنشاط لكي يتحسن فهم جميع الأطراف المعنية لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي وللرسالة والدور اللذين تنفرد بهما الإيكاو في مجال النقل الجوي الدولي.

فاين الجمعية العمومية:

- ١- تؤكد من جديد أن من الضروري أن تستطلع المنظمة الترتيبات التنظيمية المستقبلية وأن تضع التوصيات والمقترحات اللازمة للتصدي للتحديات التي تواجه النقل الجوي الدولي، استجابة للتغيرات الداخلية والخارجية التي تؤثر فيه؛
- ٢- تسلّم بأن تلك الترتيبات ينبغي أن تهيئ البيئة اللازمة لتطور النقل الجوي الدولي واستمرار ازدهاره على نحو يتسم بالانتظام والاستقرار والكفاءة والاقتصاد بدون تقويض السلامة والأمن، وضمان مصالح جميع الدول الأعضاء ومشاركتها الفعالة والمستدامة في النقل الجوي الدولي؛
- ٣- تؤكد من جديد على الدور القيادي للإيكاو في وضع الإرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي؛
- ٤- تحث الدول الأعضاء التي تشارك في المفاوضات والاتفاقات والترتيبات التجارية التي تتعلق بالنقل الجوي الدولي على ما يلي:

- (أ) أن تكفل التنسيق الداخلي في الهيئات الوطنية وأن تكفل بصفة خاصة مشاركة سلطات الطيران وصناعة الطيران مشاركة مباشرة في المفاوضات؛
- (ب) أن تكفل إدراك ممثلي الدول إدراكا تاما لأحكام "اتفاقية الطيران المدني الدولي"، ولا سيما خصائص النقل الجوي الدولي وبنية التنظيمية واتفاقاته وترتيباته؛
- (ج) أن تراعي الحقوق والالتزامات إزاء الدول الأعضاء لدى الإيكاو 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؛ **[تعديل تحريري]**
- (هـ) أن تشجع على تحقيق الفهم التام لدور وصلاحيات الإيكاو في وضع الإرشادات للتنظيم الاقتصادي، بما في ذلك تحرير النقل الجوي الدولي، وأن تنظر في إتباع هذه الإرشادات؛
- (و) أن تودع لدى الإيكاو بمقتضى المادة (٨٣) من اتفاقية شيكاغو نسخا من أي إعفاءات وأي التزامات محددة تتعلق بالنقل الجوي الدولي عقدها بموجب الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات؛
- ٥- **تطلب من منظمة التجارة العالمية والدول الأعضاء والمراقبين فيها ايلاء الاهتمام الواجب لما يلي:**
- (أ) الهياكل والترتيبات التنظيمية الخاصة بالنقل الجوي الدولي والتحرير الذي يجري على المستوى الثنائي والإقليمي والإقليمي الفرعي؛
- (ب) مسؤولية الإيكاو الدستورية عن النقل الجوي الدولي، وخاصة مسؤوليتها عن سلامته وأمنه؛
- (ج) سياسة الإيكاو وموادها الإرشادية الراهنة بخصوص التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي وعملها الدائب في هذا الميدان؛
- ٦- **وتطلب إلى المجلس:**
- (أ) أن يواصل الاضطلاع بدور قيادي عالمي في تسهيل وتنسيق عملية التحرير الاقتصادي مع ضمان السلامة والأمن وحماية البيئة في النقل الجوي الدولي؛
- (ب) أن يتابع بنشاط التطورات المستجدة في تجارة الخدمات والتي قد تؤثر على النقل الجوي الدولي، وإبلاغ الدول الأعضاء بها؛
- (ج) أن يشجع استمرار الاتصال والتعاون والتنسيق بصورة فعالة بين الإيكاو ومنظمة التجارة العالمية وغيرها من المنظمات الدولية الحكومية وغير الحكومية التي تعمل في مجال تجارة الخدمات.

المرفق (ب) فرض الضرائب

نظراً لأن فرض الضرائب على النقل الجوي الدولي، مثلاً على الطائرات والوقود والإمدادات الفنية الاستهلاكية وعلى إيرادات شركات النقل الجوي الدولي وعلى مبيعات أو خدمات الطيران، قد يكون له تأثير اقتصادي وتنافسي ضار على عمليات النقل الجوي الدولي؛

ولما كانت سياسات الإيكاو "بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي"، على النحو الوارد في الوثيقة Doc 8632، تميز من ناحية المفهوم بين الرسم والضريبة باعتبار أن "الرسم هو جباية تهدف على وجه التحديد إلى استرداد نفقات تقديم التجهيزات والخدمات إلى الطيران المدني، بينما الضريبة هي جباية لتحصيل إيرادات للحكومات الوطنية أو المحلية، وهي عموماً لا تسري على الطيران المدني لا بكاملها ولا على أساس تكلفة محددة"؛

ولما كان من دواعي القلق البالغ قيام بعض الدول الأعضاء بفرض جبايات على نحو متزايد على بعض جوانب النقل الجوي الدولي، وانتشار الجبايات المفروضة على الحركة الجوية، حيث يمكن تصنيف بعض هذه الرسوم على أنها ضرائب على مبيعات وخدمات النقل الجوي الدولي؛

ولما كانت مسألة الجبايات المتعلقة بانبعثات محركات الطائرات قد عولجت في قرار الجمعية العمومية ٣٩-٤٠-xx "البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي"؛

[تعديل تحريري]

ولما كانت سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب الواردة في الوثيقة Doc 8632 تكمل المادة (٢٤) من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" تستهدف التسليم بطابع الطيران المدني الدولي وبالحاجة إلى إعفاء بعض جوانب عمليات النقل الجوي الدولي من الضرائب؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحث الدول الأعضاء على أن تطبق "سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي" حسبما ورد في الوثيقة Doc 8632 ولتفادي فرض ضرائب تمييزية على الطيران الدولي؛
- ٢- تحث الدول الأعضاء على تحاشي الازدواج الضريبي في مجال النقل الجوي؛
- ٣- تطلب إلى المجلس يواصل الترويج لسياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب ورصد التطورات وتحديث سياساتها، كلما لزم الأمر ذلك.

المرفق (ج)**اقتصادات خدمات المطارات والملاحة الجوية [تعديل تحريري]****القسم الأول: سياسة فرض الرسوم**

ولما كانت المادة (١٥) من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" قد حددت أساس فرض رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية والإعلان عنها؛

ولما كانت "سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي" على النحو الوارد في الوثيقة Doc 9082 تميز من ناحية المفهوم بين الرسم والضريبة باعتبار أن "الرسم هو جباية تهدف على وجه التحديد إلى استرداد نفقات تقديم التجهيزات والخدمات إلى الطيران المدني، بينما الضريبة هي جباية لتحصيل إيرادات للحكومات الوطنية أو المحلية، وهي عموماً لا تسري على الطيران المدني لا بكاملها ولا على أساس تكلفة محددة؛

ولما كانت مسألة الجبايات المتعلقة بانبعثات محركات الطائرات والخيارات القائمة على آليات السوق قد عولجت على حدة في قرار الجمعية العمومية ٣٩-٤٠ xx "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي (المرفق ح) - أثر الطيران على نوعية الهواء المحلي"، وفي قرار الجمعية العمومية ٣٩-٤٠ xx "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ"؛ [تعديل تحريري]

ولما كانت الجمعية العمومية قد كلفت المجلس بصياغة توصيات لإرشاد الدول الأعضاء إلى المبادئ التي يمكن لمقدمي خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية للطيران المدني الدولي أن يفرضوا على أساسها رسوماً لاسترداد تكاليف تقديمها وتحصيل إيرادات معقولة أخرى منها، وإلى الأساليب التي يمكن إتباعها لتحصيل تلك الإيرادات؛ [تعديل تحريري]

ولما كان تطوير هياكل النقل الجوي الأساسية والخطة العالمية بشأن حزم التصيينات في منظومة الطيران يتطلب تبرير ضروري لتحليل الجدوى بما يكفل حشد الأموال والتمويل لدعم تنفيذهما؛ [ينقل إلى القسم الثاني صفحة A-12]

ولما كانت الدول المتعاقدة قد دعت المنظمة إلى تقديم المشورة والإرشادات الرامية إلى التشجيع على الاسترداد المنصف لتكاليف خدمات المطارات والملاحة الجوية بما يتسق مع السياسات العامة للإيكاو، مع العمل في الوقت ذاته على تحقيق توازن بين المصالح المالية لكل من مقدمي المطارات وخدمات الملاحة الجوية، من جهة، والناقلين الجويين وغيرهم من المنتفعين، من جهة أخرى؛ [نقلت فقرتان تبدآن بلما كانت من القسم الثاني في صفحة A-12 وتم دمجهما في فقرة واحدة مع

[التوضيح]

ولما كان المجلس قد اعتمد الإرشادات المرتبطة بالسياسات بشأن تخصيص تكاليف "النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية" (GNSS) لضمان معاملة عادلة لجميع المنتفعين الذين يمكنهم فعلاً جني فوائد من خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية؛ [ينقل من القسم الثاني صفحة A-12 مع التوضيح]

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول الأعضاء على أن تكفل الاحترام التام للمادة (١٥) من "اتفاقية الطيران المدني الدولي"؛

٢- تحث الدول الأعضاء، عند استرداد تكاليف خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية التي تقدمها أو تشارك في تقديمها إلى الطيران المدني الدولي، على اتباع المبادئ الواردة في المادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو وسياسات الإيكاو بالشكل الوارد في الوثيقة Doc 9082 الصادرة بعنوان سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، بغض النظر عن الهيكل التنظيمي لتشغيل خدمات المطارات والملاحة الجوية؛ **[تعديل تحريري]**

٣- تحث الدول الأعضاء على أن تكفل استخدام رسوم خدمات المطارات والملاحة الجوية لتغطية التكاليف المرتبطة بتقديم التجهيزات والخدمات إلى الطيران المدني؛

٤- تحث الدول الأعضاء على بذل قصارى جهدها وفقاً للمادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو على نشر أي رسوم تفرضها الدولة الأعضاء أو تسمح بفرضها لقاء تقديم التجهيزات الملاحية وخدمات المطارات إلى طائرات أي دولة عضو أخرى، وعلى إبلاغ المنظمة بهذه الرسوم؛

٥- تحث الدول الأعضاء على اعتماد مبادئ عدم التمييز، وتناسب التكاليف، والشفافية والتشاور، كما يرد في الوثيقة (Doc 9082)، في تشريعاتها أو لوائحها أو سياساتها الوطنية وكذا في اتفاقات الخدمات الجوية، لضمان الامتثال من جانب المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية؛

٦- تحث الدول الأعضاء على التحقق من تنفيذ سياسات الإيكاو الحالية فيما يخص استرداد تكاليف التدابير والمهام الأمنية في المطارات ومن جانب مقدمي خدمات الملاحة الجوية، على النحو الوارد في الوثيقة Doc 9082، وذلك كي تصبح رسوم الانتفاع الأمنية معقولة وفعالة من حيث التكلفة وتعزز التنسيق على المستوى العالمي؛ **[تعديل تحريري]**

٧- تحث الدول الأعضاء على التعاون على استرداد تكاليف مرافق وخدمات الملاحة الجوية متعددة الجنسيات والنظر في استخدام الإرشادات المرتبطة بسياسات الإيكاو بشأن تخصيص تكاليف "النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية" (GNSS)؛ **[نُقلت من القسم الثاني بالفقرة ٤ صفحة A-13]** تطلب إلى المجلس أن يواصل إعداد، أو تنقيح حسب الاقتضاء، الإرشادات عن تمويل هياكل النقل الجوي ووظائف الإشراف المناسبة وتمويل منظومة النقل الجوي، بما في ذلك وضع آليات لدعم التحسينات التشغيلية كما هو مبين في وحدات حزم التحسينات في منظومة الطيران؛ **[يُنقل إلى القسم الثاني بالفقرة ٦ صفحة A-13، ما عدا الجزء الخاص بوظائف الإشراف، فينقل إلى القسم الأول بالفقرة ٩ صفحة A-11]**

٨- تطلب إلى المجلس أن يواصل، حسب الاقتضاء، تحديث سياسات الإيكاو بشأن رسوم الانتفاع وما يتصل بذلك من مواد إرشادية بهدف المساهمة في زيادة الكفاءة وتحسين فعالية التكاليف في توفير وتشغيل المطارات وخدمات الملاحة الجوية وإقامة تعاون وطييد بين مقدمي الخدمات والمنتفعين؛ **[نُقلت من القسم الثاني بالفقرة ٥ صفحة A-13 مع تعديلات طفيفة في الصياغة]**

٩- تطلب إلى المجلس أن يواصل، حسب الاقتضاء، تحديث الإرشادات بشأن تمويل ما يلائم من مهام المراقبة وتخصيص تكاليف "النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية" (GNSS)، فضلاً عن معالجة مسألة استرداد تكاليف توفير خدمات الأرصاد الجوية للطيران المدني الدولي؛ **[نُقلت من القسم الثاني بالفقرة ٦ صفحة A-13 (مع حذف النص القديم) ومن القسم الأول بالفقرة ٧ صفحة A-11، وأضيف نص عن استرداد تكاليف خدمات الأرصاد الجوية للإشارة إلى العمل الذي قامت به لجنة الملاحة الجوية/لجنة النقل الجوي]**

١٠- تطلب إلى المجلس أن يواصل تعزيز سياسات الإيكاو بشأن رسوم الانتفاع وما يتصل بذلك من مواد إرشادية من أجل إذكاء الوعي والتنفيذ من جانب الدول الأعضاء وما لديها من مطارات وهيئات خدمات الملاحة الجوية. **[نقلت من القسم الثاني بالفقرة ٧ صفحة A-13]**

القسم الثاني: الاقتصاديات إدارة وتمويل البنى الأساسية للطيران في مجال الطيران [تم التحديث ليلائم محتوى هذا القسم]

~~لما كانت التكاليف العالمية لتقديم خدمات المطارات والملاحة الجوية ستستمر في الزيادة لاستيعاب زيادة أحجام الحركة؛ [نص قديم]~~

~~ولما كانت الدول الأعضاء تركز بشكل متزايد على تحسين الكفاءة وفعالية التكلفة في مجال تقديم خدمات المطارات والملاحة الجوية؛~~

~~ولما كان من الضروري إقامة التوازن بين المصالح المالية لمقدمي خدمات المطارات والملاحة الجوية من جهة والمصالح المالية للنقلين الجويين والمنتفعين الآخرين من جهة أخرى، وينبغي الاستناد في ذلك إلى تشجيع التعاون بين مقدمي الخدمات والمنتفعين بها؛ [ينقل إلى القسم الأول صفحة A-10 بدمجه مع الفقرة التالية]~~

~~ولما كانت الدول الأعضاء قد دعت المنظمة إلى تقديم النصح والتوجيه بهدف تعزيز الاسترداد العادل لتكاليف خدمات المطارات والملاحة الجوية؛ [ينقل إلى القسم الأول صفحة A-10 بدمجه مع الفقرة السابقة]~~

~~ولما كانت الدول الأعضاء أصبحت تكثّر من إسناد تشغيل خدمات المطارات والملاحة الجوية إلى هيئات تجارية ومخصصة قد تكون أقل إدراكاً ووعياً بالتزامات الدول بموجب اتفاقية شيكاغو وملاحقها وسياسات وإرشادات الإيكاو في المجال الاقتصادي، وتستخدم تجهيزات وخدمات متعددة الجنسيات للوفاء بالالتزامات التي تعهدت بها الدول بموجب المادة (٢٨) من اتفاقية شيكاغو؛ [تعديل تحريري]~~

~~وإذ تسلم بالحاجة إلى القيام باستثمارات كبيرة على المدى الطويل فيما يخص تطوير وتحديث البنى الأساسية ذات الجودة في مجال الطيران بما يتناسب مع مستوى توقّعات نمو الحركة، بما في ذلك احتياجات الوافدين الجدد في المستقبل؛ [نص جديد للإشارة إلى ورقة العمل A40-WP/17-EC/2]~~

~~ولما كان قطاع الطيران يتحمل معظم تكاليف البنى الأساسية الخاصة به، عوضاً عن تمويلها من الضرائب أو الاستثمارات الحكومية أو الإعانات [نص جديد للإشارة إلى ورقة العمل A40-WP/17-EC/2] المجلس قد اعتمد إرشادات في مجال السياسة العامة بشأن توزيع تكاليف النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية لضمان معاملة منصفة لكل المستخدمين. [ينقل إلى القسم الأول صفحة A-10]~~

~~ولما كان تطوير الهياكل الأساسية للنقل الجوي والخطة العالمية بشأن "حزم التحسينات في منظومة الطيران" (ASBUs) يتطلب مسوغات ضرورية لتحليل الجدوى بما يضمن تعبئة الأموال والتمويل لدعم تنفيذها؛ [نقل من القسم الأول صفحة A-10]~~

~~وإذ تشير إلى أن "إعلان وإطار خطة عمل تطوير البنى الأساسية في مجال الطيران في أفريقيا" قد تم اعتمادهما في إطار خطة عمل لومي (٢٠١٧-٢٠١٩) للاتحاد الأفريقي وذلك خلال "منتدى الإيكاو العالمي الثالث للطيران"، الذي انعقد في أبوجا بنيجيريا في نوفمبر (٢٠١٧)؛ [نص جديد للإشارة إلى ورقة العمل A40-WP/17-EC/2]~~

فإن الجمعية العمومية:

١- تذكر الدول الأعضاء بأنها هي وحدها المسؤولة عن الوفاء بالالتزامات التي تعهدت بها بموجب المادة (٢٨) من اتفاقية شيكاغو إزاء خدمات المطارات والملاحة الجوية، بصرف النظر عن الهيئة أو الهيئات التي تشغل خدمات المطارات والملاحة الجوية المعنية؛

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

٣- تحث الدول الأعضاء، على إنشاء النظم الإدارية، على سبيل المثال، إنشاء الأطر المؤسسية والقانونية والتنظيمية التمكينية، واتباع نهج يستند إلى البيانات، وإقامة التعاون واتخاذ القرارات المتوافقة بين سلطات النقل وغيرها من الوزارات المكلفة بالمجالات ذات الصلة بالموضوع، والتي يمكن أن تشكل دافعاً لتحفيز الاستثمار في البنى الأساسية في مجال الطيران الارتقاء بالبنوية في أداء خدمات الملاحة الجوية؛ **[نص جديد للإشارة إلى ورقة العمل A40-WP/17-EC/2]**

٤- تحث الدول الأعضاء على وضع برامج وخطط وطنية و/أو إقليمية للبنى الأساسية في مجال الطيران، والتي ينبغي مواقتها ودمجها مع التطوير المتوازن بشكل مناسب لوسائط النقل، وربطها بالأطر والاستراتيجيات الإنمائية الوطنية و/أو الإقليمية، وتنسيقها مع الأطر الاقتصادية والمالية الدولية على التعاون الفعال من أجل استرداد تكاليف تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية المتعددة الجنسيات وأن تنظر في إمكانية استخدام الإرشادات في مجال السياسة العامة التي وضعتها الإيكاو بشأن توزيع تكاليف النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية؛ **[ينقل إلى القسم الأول بالفقرة ٧ صفحة A-11]**

٥- تشجع الدول الأعضاء على تهيئة مناخ يتسم بالشفافية والاستقرار ويمكن التنبؤ به في مجال الاستثمار لدعم تطوير البنى الأساسية للطيران، على سبيل المثال، من خلال إشراك الجهات المعنية، وتنويع مصادر التمويل والارتقاء بدور القطاع الخاص، بما في ذلك من خلال الاستثمار الخاص، وإصلاح الأعمال التجارية، واتخاذ مبادرات التمويل الخاص، وإقامة الشراكات بين القطاعين العام والخاص ومختلف خطط الحوافز **[نص جديد للإشارة إلى ورقة العمل A40-WP/17-EC/2]** تطلب من المجلس مواصلة تطوير مواد الإيكاو السياسية والإرشادية بهدف المساهمة في تعزيز الكفاءة وتحسين فعالية التكاليف في مجال توفير وإدارة خدمات المطارات والملاحة الجوية، بما في ذلك وضع أسس التعاون القوي بين موفري الخدمات ومستخدميها؛ **[ينقل إلى القسم الأول بالفقرة ٨ صفحة A-11 مع تعديلات طفيفة في الصياغة]**

٦- تطلب إلى المجلس أن يقوم، حسبما هو مطلوب، ومواصلة إعداد وتحديث الإرشادات والأدوات المتعلقة بتمويل تطوير وتحديث البنى الأساسية ذات الجودة في مجال الطيران، بما في ذلك آليات لدعم التحسينات التشغيلية على النحو المبين في "حزم التحسينات في منظومة الطيران" (ASBUs)، **[ينقل من القسم الأول بالفقرة ٧ صفحة A-11]** تطلب إلى المجلس أن يواصل، حسب الضرورة، تنقيح إرشادات الإيكاو في مجال السياسة العامة بشأن توزيع تكاليف النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية وتنسيق الجوانب الفنية والقانونية والاقتصادية بما في ذلك تبادل التشغيل المشترك الفعال من حيث التكلفة؛ **[ينقل إلى القسم الأول بالفقرة ٩ صفحة A-11 مع حذف النص القديم]**

٧- تطلب إلى المجلس تنفيذ ودعم أعمال المتابعة ذات الصلة بالموضوع لتنفيذ "إعلان وإطار لخطة عمل لتطوير البنى الأساسية في مجال الطيران في أفريقيا" وذلك بموجب الترتيبات الحالية، لا سيما في إطار "خطة الإيكاو التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا" (AFI Plan) **[نص جديد للإشارة إلى ورقة العمل A40-WP/17-EC/2]** أن يروج لسياسات

وإرشادات الإيكاو بشأن رسوم الانتفاع، بما في ذلك تقديم المشورة التنظيمية والإدارية، بما يزيد الوعي والتنفيذ من جانب الدول وهيئات خدمات المطارات والملاحة الجوية لديها؛ **[ينقل إلى القسم الأول بالفقرة ١٠ صفحة A-11]**

المرفق (د)

بيانات وإحصاءات الطيران

لما كان برنامج الإيكاو لبيانات وإحصاءات الطيران يمثل أساساً مستقلاً وعالمياً لغرض تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي وتنميته المستدامة؛

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

ولما كان المجلس قد أعد أيضاً شروطاً لبيانات وإحصاءات عمليات الخطوط الجوية الداخلية والمطارات الدولية وتجهيزات الطرق الدولية، طبقاً للمادتين (٥٤) و(٥٥) من اتفاقية شيكاغو؛ **[تعديل تحريري]**

ولما كان المجلس قد أعد أيضاً شروطاً لجمع البيانات والإحصاءات عن الطائرات المدنية المسجلة طبقاً للمادة ٢١ من اتفاقية شيكاغو؛ **[تعديل تحريري]**

ولما كان يتعين على الإيكاو أن تجمع البيانات والإحصاءات من الدول عن الاستهلاك السنوي للوقود في مجال الطيران، وأن ترصد وتبلغ عن الآثار المحتملة المترتبة عن التدابير الاقتصادية المتصلة بالجوانب التشغيلية لخدمات الطيران الدولي والهيكل الأساسية ذات الصلة؛

ولما كان المجلس قد اعتمد سياسة الإدارة القائمة على تحقيق الأهداف التي تقتضي جمع البيانات والإحصاءات ذات الصلة وتحليلها لقياس أداء المنظمة ككل وأداء مكوناتها من حيث بلوغ الأهداف الاستراتيجية الموضوعة لها؛

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

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

وإذ تسلم بأن تحاليل بيانات الطيران تمر بتحولات في ظلّ سرعة وكمية تنامي البيانات وظهور التكنولوجيات الجديدة المتطورة لتحليل هذه البيانات؛ **[نص جديد للإشارة إلى ورقة العمل A40-WP/19-EC/4]**

وإذ تسلم بأن لها كانت الإيكاو تواصل بذل جهودها كي تتسم العمليات التي تشمل بيانات وإحصاءات الطيران بالفعالية والكفاءة من خلال وضع مجموعة من الأدوات الإلكترونية وبناء الخبرات بشأن التكنولوجيات الناشئة بالاستفادة من الإمكانيات المتاحة من البيانات الضخمة لتلبية الاحتياجات المتطورة للدول الأعضاء؛ [نفس التغيير الوارد أعلاه]

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول الأعضاء على أن تعيّن جهات اتصال تُعنى ببيانات وإحصاءات الطيران، وتبذل قصارى جهودها لتقديمها للإيكاو في حينها وبشكل إلكتروني كلما أمكنها ذلك؛

٢- تشجع الدول الأعضاء على استخدام الأدوات الإلكترونية المتاحة عند تقديم بيانات وإحصاءات الطيران والحصول عليها والمشاركة بفعالية في وضع تلك الأدوات من خلال تقديم الدعم ومن خلال تبادل المعارف والخبرات. [نص قديم]

٣- تطلب إلى المجلس أن يدعو الخبراء الوطنيين في مختلف التخصصات المطلوبة حسب الاقتضاء ليدرسوا بصفة منتظمة البيانات والإحصاءات، بما فيها البيانات الضخمة، التي تجمعها الإيكاو، وذلك لتلبية احتياجات المنظمة ودولها الأعضاء تلبية أكثر فاعلية، وليضعوا المقاييس الضرورية لرصد أداء المنظمة من حيث بلوغ أهدافها الاستراتيجية وتحسين اتساق البيانات والإحصاءات ومدى اكتمالها وموثوقية تقديمها من جانب الدول الأعضاء، وشكل ومحتوى التحليلات. [تحديث للإشارة إلى ورقة العمل A40-WP/19-EC/4]

٤- وتطلب إلى المجلس ما يلي:

(أ) أن يواصل استكشاف سبل التعاون على نحو أوثق مع الأمم المتحدة ووكالاتها والمنظمات الدولية الأخرى فيما يخص جمع بيانات وإحصاءات الطيران وتوزيعها، بما فيها البيانات الضخمة حسبما هو مطلوب؛ [نفس التغيير الوارد أعلاه]

(ب) أن يضع الترتيبات الملائمة لكي تقدم الإيكاو المساعدة إلى الدول الأعضاء بناء على طلبها لتحسين بيانات وإحصاءات وتحليلات الطيران المدني والتقارير الإحصائية المقدمة إلى المنظمة؛

(ج) أن يواصل جمع ومعالجة وتحليل بيانات الطيران، بما في ذلك البيانات الضخمة، مع الحرص في الوقت ذاته على ضمان وضع عملية تتيج تنسيق بيانات وإحصاءات الطيران من مصادر مختلفة من أجل تسهيل توفير البيانات الدقيقة والموثوقة والمتسقة اللازمة لاتخاذ قرارات مستنيرة من جانب الدول؛ [نفس التغيير الوارد أعلاه]

(د) وأن ينشر ويتبادل مع الدول الأعضاء بيانات الطيران ذات الاهتمام المشترك في مجال النقل الجوي يضح ويحتضن ويدير منها كما يمكن أوساط الطيران من أن تتبادل وتعزز بياناتها وإحصاءاتها وأدواتها الإلكترونية وفقا للمبادئ والأحكام الواردة في الاتفاقية وفي القرارات ذات الصلة الصادرة عن المنظمة. [نفس التغيير الوارد أعلاه]

المرفق (هـ)

التنبؤات والتخطيط والتحليل الاقتصادي

القسم الأول: التنبؤات والتخطيط

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

ولما كان من واجب المجلس في إطار أعماله المستمرة في المجال الاقتصادي للنقل الجوي أن يتوقع التطورات المستقبلية التي يحتمل أن تتطلب اتخاذ تدابير من جانب المنظمة، وأن يبادر باتخاذ تلك التدابير في الوقت المناسب؛ [تعديل تحريري]

ولما كانت المنظمة مطالبة بتقييم أدائها بصورة منتظمة على ضوء أهدافها الاستراتيجية مع تركيز خاص على السلامة وسعة الملاحة الجوية وكفاءتها والأمن والتسهيلات والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي وحماية البيئة؛ [تعديل تحريري لإزالة النص الزائد عن اللزوم]

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

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تطلب إلى المجلس أن يقوم بإعداد وتحديث التنبؤات بالاتجاهات والتطورات في المستقبل في مجال الطيران المدني، وأن يتيحها للدول الأعضاء؛
- ٢- تطلب إلى المجلس أن يقوم بوضع بمواصلة تحديث مجموعة وحيدة من التنبؤات الطويلة الأجل للحركة الجوية، التي يمكن على أساسها وضع تنبؤات بمواصفات محددة أو بقدر أكبر من التفصيل وذلك خدمة لأغراض شتى منها تخطيط نظم الملاحة الجوية وتحليل المسائل البيئية؛ [تحديث للإشارة إلى ورقة العمل A40-WP/20-EC/5]
- ٣- تطلب إلى المجلس أن يواصل تحسين دقة التنبؤات من خلال صقل أساليب التنبؤ واستخدام البيانات الضخمة استعراض وتحسين المنهجيات والإجراءات المتعلقة؛ [نفس التغيير الوارد أعلاه]

القسم الثاني: التحليل الاقتصادي

لما كانت الدول الأعضاء والمنظمات الدولية والمؤسسات المالية وكذلك صناعات الطيران والسياحة والتجارة تُبدي اهتماماً متزايداً بالتحليل الاقتصادي للنقل الجوي، بما في ذلك مساهمة الطيران في الاقتصادات العالمية والإقليمية والوطنية؛ ولما كان هناك نقص حادّ في المعلومات الاقتصادية الموثوقة عن الدور المتزايد الأهمية للطيران في الاقتصادات الوطنية في جميع أنحاء العالم؛ [تعديل تحريري]

ولما كانت الدراسات الاقتصادية التي تقوم بها الإيكاو لتكاليف إيرادات النقل الجوي الدولي، قد شجعت على الحياد وأفضت إلى نظام أكثر إنصافاً لتقاسم إيرادات شركات الطيران؛

ولما كانت الإيكاو تحتاج إلى التحليلات الاقتصادية التي تساعد على تقييم فعالية التدابير المقترحة لتنفيذ أهداف الإيكاو الاستراتيجية ولتخطيط المسائل البيئية والدراسات الاستثمارية ولأغراض أخرى.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تطلب إلى المجلس أن يكلف الأمانة العامة بوضع الإطار المنهجي لحساب الطيران الفرعي في صيغته النهائية، وأن يتحقق من مطابقة مختلف البيانات لقياس الأثر المباشر لإجراء قياس اقتصادي لأنشطة لطيران على الاقتصاد الوطني وفقاً لنظام الحسابات القومية، بما في ذلك مساهمة الطيران في الناتج المحلي الإجمالي وعدد فرص العمل التي يُتيحها قطاع الطيران واستهلاك قطاع الطيران وتأثير الطيران على ميزان المدفوعات؛ [تحديث للإشارة إلى ورقة العمل A40-WP/21-EC/6]
- ٢- تطلب إلى المجلس أن يكلف الأمانة العامة بأن يصدر بصفة دورية دراسة عن الاختلافات الإقليمية في مستوى التكاليف التشغيلية للنقل الجوي الدولي، وأن يحلل في هذه الدراسة تأثير اختلاف العمليات وأسعار المستلزمات على مستويات التكاليف وعلى تعريفات النقل الجوي؛ [تعديل تحريري]
- ٣- تطلب إلى المجلس أن يضع منهجيات وإجراءات لتقييم لقياس التأثير الاقتصادي غير المباشر والمستحدث للتدابير الجديدة- لنشاط الطيران على الاقتصادي الوطني، والإرشادات بشأن دراسة الجدوى لتحليل التكاليف والمنافع وتحليلات التكاليف والمنافع أو- وتحليل الفعالية من حيث التكاليف وإعداد دراسات الحالة لتلبية احتياجات المنظمة والمجموعات الإقليمية

لتخطيط الملاحة الجوية وهيئات التخطيط في مجال البيئة وغيرها من أنشطة المنظمة؛ **تحديث للإشارة إلى ورقة العمل A40-WP/18-EC/3 وورقة العمل A40-WP/21-EC/6**

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

القسم الثالث: البريد الجوي

لما كان البريد الجوي يشكل جزءاً لا يتجزأ من النقل الجوي الدولي، والذي يتأثر بشكل متزايد بالتجارة الإلكترونية؛ فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تحث الدول الأعضاء على أن تراعي الأثر الذي يقع على الطيران المدني الدولي كلما صيغت سياسات في مجال البريد الجوي الدولي، ولا سيما في اجتماعات الاتحاد البريدي العالمي؛**
- ٢- **تكلف الأمانة العامة بأن تزود الاتحاد البريدي العالمي بناء على طلبه وعلى النحو المنصوص عليه في ترتيبات التعاون ذات الصلة بين الاتحاد البريدي العالمي والإيكاو بالمعلومات الوقائية الجاهزة.**

- انتهى -