



الجمعية العمومية الدورة الثانية والأربعون

مونتريال، ٢٣/٩/٢٠٢٥ إلى ٣/١٠/٢٠٢٥

اللجنة الاقتصادية

التقرير

اعتمده اللجنة الاقتصادية التابعة للجمعية العمومية
ونُشر بموجب سلطة الأمين العام



الجمعية العمومية الدورة الثانية والأربعون

مونتريال، ٢٣/٩/٢٠٢٥ إلى ٣/١٠/٢٠٢٥

اللجنة الاقتصادية

التقرير

اعتمده اللجنة الاقتصادية التابعة للجمعية العمومية
ونُشر بموجب سلطة الأمين العام

تتشر هذه الوثيقة في طبعات مستقلة باللغات العربية والإسبانية والإنجليزية
والروسية والصينية والفرنسية

منظمة الطيران المدني الدولي

999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

للحصول على المعلومات المتعلقة بتقديم طلبات الشراء، والاطلاع على قائمة بأسماء
جميع وكلاء البيع وبائعي الكتب، يُرجى زيارة موقع الإيكاو على الرابط www.icao.int.

الوثيقة 10221 Doc — تقرير اللجنة الاقتصادية

Order Number: 10221

ISBN 978-92-858-0053-6

© ICAO 2025

جميع الحقوق محفوظة. لا يجوز استتساخ أي جزء من هذا المنشور أو تخزينه في نظام
لاسترجاع الوثائق أو تناوله في أي شكل أو بأي وسيلة، دون الحصول على إذن كتابي
مسبق من منظمة الطيران المدني الدولي.

الجمعية العمومية — الدورة الثانية والأربعون

مونتريال، ٢٣/٩/٢٠٢٥ إلى ٣/١٠/٢٠٢٥

تقرير اللجنة الاقتصادية

المحتويات

الصفحة

1	معلومات عامة.....
1	جدول الأعمال وترتيبات العمل.....

تقرير جدول الأعمال

2	البند ٢٦ من جدول الأعمال: التنمية الاقتصادية للنقل الجوي.....
34	البند ٢٧ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الاقتصادية.....

قائمة القرارات

16	١/٢٦: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي..... (أعيد ترقيمه ليصبح قرار الجمعية العمومية ٤٢-٢٦)
----	--

تقرير اللجنة الاقتصادية إلى الجمعية العمومية

معلومات عامة

- ١- عقدت اللجنة الاقتصادية ثلاث جلسات ما بين ٢٥/٩/٢٠٢٥ و ٢٧/٩/٢٠٢٥ و ٣/١٠/٢٠٢٥.
- ٢- أثناء الاجتماع الأول للجلسة العامة، انتُخب السيد سيلاس أوداهموكا (رواندا) رئيساً للجنة. كما انتُخبت اللجنة في جلستها الأولى السيد تياغو بيرييرا (البرازيل) نائباً أول للرئيس والسيدة آنا فييرا دا ماتا (البرتغال) نائباً ثانياً للرئيس.
- ٣- وكان أمين اللجنة هو السيد محمد خليفة رحمة، مدير إدارة النقل الجوي. أما نواب أمين اللجنة فهم السيد ب. ألواني، رئيس قسم الإطار التنظيمي الاقتصادي، والسيد أ. ساينارايان، رئيس قسم بيانات وتحليلات الطيران، والسيدة ج. زورباس، رئيسة قسم التمويل المشترك، من التنمية الاقتصادية، إدارة النقل الجوي. وكان الأمناء المساعدون هم السيد س. روبنسون، والسيدة ر. إسماعيل، والسيد أ. كومبس، والسيدة ج. دياز دي ليون، والسيدة ج. زابروسكا، والسيد ب. تاغيور هاغي آبادي.

جدول الأعمال وترتيبات العمل

- ٤- جرى النظر في البندين ٢٦ و ٢٧ من جدول الأعمال، اللذين أحالتهما الجلسة العامة إلى اللجنة الاقتصادية، وهما:
البند ٢٦: التنمية الاقتصادية للنقل الجوي.
البند ٢٧: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الاقتصادية.
- ٥- وترد الوثائق التي نظرت فيها اللجنة على موقع الإيكاو الإلكتروني (<https://www.icao.int/events/assembly>) ([42nd-session/Working-Papers-by-Number?Category=\(EC\)](https://www.icao.int/events/assembly/42nd-session/Working-Papers-by-Number?Category=(EC))). وقد اضطلعت اللجنة بأعمالها بكامل هيئتها، وترد الإجراءات التي اتخذتها بشأن كل بند من البندين على حدة.

البند ٢٦ من جدول الأعمال: التنمية الاقتصادية للنقل الجوي

تحرير النقل الجوي الدولي وتنظيمه (الجزء ١)

١-٢٦ في ورقة العمل WP/409، التتقيح رقم ١، التي قدمتها الأرجنتين، برعاية من بليز وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) والبرازيل وشيلي وكوستاريكا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وأوروغواي، تقترح الأرجنتين إعداد اتفاق متعدد الأطراف بشأن "المجال الجوي الواحد" للدول الأعضاء في إقليم أمريكا الجنوبية (SAM)، بدءاً بالدول الأعضاء في السوق المشتركة لأمريكا الجنوبية (ميركوسور) والدول المنتسبة. واستناداً إلى الإصلاحات التي أجرتها الأرجنتين بنجاح في مجال الأجواء المفتوحة، سلّطت الورقة الضوء على فوائد تحرير النقل الجوي. والجمعية العمومية مدعوة إلى الإحاطة علماً بالمبادرة، وتكليف المجلس بتعزيز الاتفاقات الإقليمية بشأن الأجواء المفتوحة، والنظر في تشكيل مجموعات عمل لإعداد نماذج للاتفاقات النموذجية لأقاليم الإيكاو.

٢-٢٦ وفي ورقة العمل WP/421، أثارت بنغلاديش الشواغل بشأن ضعف الرقابة التنظيمية على تسعير تذاكر الطيران، لا سيما في الدول النامية حيث تظل مسألة القدرة على تحمّل تكلفة السفر الجويّ أولويةً أساسيةً للجمهور. وشددت الورقة على الحاجة إلى رقابة اقتصادية تناسبية لمنع ارتفاع أسعار التذاكر خلال فترات الذروة للسفر وحالات الطوارئ، وفي المسارات الاحتكارية، دون تفويض المرونة التجارية لشركات الطيران. واستناداً إلى إرشادات سياسات الإيكاو، تقترح الورقة أن تعتمد الدول آلية رقابة اقتصادية حديثة ومتوازنة تعزّز الشفافية والتسعير الأخلاقي وحماية المستهلك. والجمعية العمومية مدعوة إلى تشجيع الدول على تحديث تشريعاتها في مجال الطيران، وإلى أن تطلب من الإيكاو تحديث إرشاداتها المتعلقة بممارسات أسعار تذاكر الطيران العادلة والشفافة.

٣-٢٦ وتناولت ورقة العمل WP/178، التي قدّمتها البرازيل، بدعم من ١٦ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC)^١، مهمة الإيكاو بموجب قرار الجمعية العمومية ٤١-٢٧ لتعزيز تحرير ملكية شركات الطيران والسيطرة عليها. وبينما خلص فريق خبراء تنظيم النقل الجوي (ATRP) إلى أنه لا يمكن وضع اتفاقية بشأن الاستثمار الأجنبي في شركات الطيران بشكلها الحالي، فإن الردود على الاستبيان كشفت عن الاعتراف بفوائدها المحتملة. ولاستيعاب تفاوت مستويات استعداد الدول، تقترح الورقة إعداد وثيقة نموذجية في إطار "نموذج الإيكاو لاتفاقات الخدمات الجوية" (TASA). كما أوصت الورقة بإدخال تعديل على القسم الثاني من "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي" لمطالبة المجلس بإعداد نموذج لوثيقة متعددة الأطراف بشأن تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم في إطار نموذج الإيكاو لاتفاقات الخدمات الجوية.

٤-٢٦ وفي ورقة العمل WP/305، عرضت الجمهورية الدومينيكية، بدعم من ١٦ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية^٢، تجربتها في تنفيذ سياسة طيران تقدمية تتماشى مع مبادئ الإيكاو في مجال التحرير. وأشارت إجمالاً إلى سبع مبادرات إصلاحية رئيسية، مما أدى إلى تحسينات قابلة للقياس في مجالات الربط ونمو حركة الجوية والقدرة التنافسية. وشددت ورقة العمل على أن التحرير يمكن أن يكون بمثابة محرك فعّال للتنمية الاقتصادية والتكامل الإقليمي وتعزيز السياحة، إذا كانت

^١ بليز وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وشيلي وكولومبيا وكوبا والجمهورية الدومينيكية وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وأوروغواي.

^٢ الأرجنتين وبليز وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وأوروغواي.

مدعومة بإطار تنظيمي قوي وسياسات عامة شاملة ورؤية استراتيجية للتنمية. ودعت الورقة الجمعية العمومية إلى تشجيع الدول على النظر في اعتماد نُهج تدريجية للتحرير، وطلبت من المجلس مواصلة إعداد إرشادات ودراسات وآليات للتعاون الفني لدعم الدول الأعضاء في تصميم وتنفيذ سياسات للطيران تتماشى مع الأهداف الاستراتيجية للمنظمة.

٢٦-٥ وفي ورقة العمل WP/255، أكدت دولة قطر مجدداً دعمها للخطة الاستراتيجية للإيكاو ٢٠٢٦-٢٠٥٠ وللجهود الرامية إلى تعزيز تحرير النقل الجوي الدولي. ونوهت بأهمية الأدوات التمكينية مثل "نموذج الإيكاو لاتفاقات الخدمات الجوية"، والتحديث القانوني، وبناء القدرات، لضمان إحراز تقدم شامل وهاذف ومستدام في مجال التحرير لفائدة جميع الدول الأعضاء. ودعت قطر الجمعية العمومية إلى إعادة تأكيد الدور الريادي للإيكاو في تعزيز تحرير النقل الجوي الدولي، وتشجيع الدول الأعضاء على المشاركة بنشاط في المبادرات التي تقودها الإيكاو، وأن تطلب من المجلس والأمانة العامة مواصلة العمل من خلال فريق خبراء النقل الجوي وهيئات أخرى لتعزيز التحرير وتوطيد آليات الدعم.

٢٦-٦ وفي ورقة العمل WP/463، دعت فنزويلا (جمهورية - البوليفارية)، بدعم من تسع دول أعضاء^٣ في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، الإيكاو إلى استحداث أدوات ومنهجيات لضمان أن يؤدي تحرير النقل الجوي إلى تعزيز النمو العادل وعدم زيادة الفوارق الاقتصادية والتكنولوجية القائمة بين الدول. وأكدت الورقة على أن التحرير يهدف إلى تعزيز تكافؤ الفرص، غير أن الاختلالات الهيكلية في تطوير قطاع الطيران تعيق فوائده بالنسبة للدول الأقل تقدماً. واقترحت فنزويلا (جمهورية - البوليفارية) أن تضطلع الإيكاو بعمليات تحليل شامل وأن تقدم إرشادات لدعم المنافسة العادلة والتنمية الشاملة. ودعت الورقة الجمعية العمومية إلى أن تطلب من المجلس اعتماد تدابير وأدوات رصد تعزز التحرير غير التمييزي، بما يتماشى مع مبادئ "اتفاقية الطيران المدني الدولي" (اتفاقية شيكاغو).

٢٦-٧ وفي ورقة العمل WP/125، أبلغت اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC)، نيابة عن ٥٤ دولة عضواً، عن التقدم المحرز والتحديات القائمة في تفعيل "السوق الأفريقية الموحدة للنقل الجوي" (SAATM). ودعت اللجنة الأفريقية الجمعية العمومية إلى تشجيع الإيكاو على الإسراع في مراجعة "نموذج الإيكاو لاتفاقات الخدمات الجوية" ودعم التعاون الدولي في معالجة الثغرات في القدرات داخل الدول الأعضاء من أجل تعزيز التحرير المُستدام للنقل الجوي في جميع أنحاء أفريقيا.

٢٦-٨ أحاطت اللجنة علماً بالمقترحات الواردة في ورقتي العمل WP/409 و WP/125، والرامية إلى تعزيز تحرير النقل الجوي على الصعيد الإقليمي، وأعربت عن تفهمها لجهود التحرير الجارية على المستويين الوطني والإقليمي، بالنظر إلى الفوائد الكبيرة التي يمكن أن تحققها من حيث الربط الجوي والتنمية الاقتصادية. وأيدت اللجنة المقترح الداعي إلى أن تواصل الإيكاو مشاركتها في تعزيز أطر التحرير على المستوى الإقليمي من خلال زيادة الوعي، ومبادرات بناء القدرات، وتبادل أفضل الممارسات، واستعراض نموذج الإيكاو لاتفاقات الخدمات الجوية. وأكدت اللجنة على توفر أدوات كافية للدول ضمن الجهات القائمة، وأنه لا حاجة لإنشاء مجموعات عمل جديدة بشأن هذه المسألة. ولذلك، أوصت اللجنة بمواصلة النظر في المبادرات المتعلقة بتعزيز التحرير على الصعيد الإقليمي وسد الفجوات المتعلقة بالقدرات ومواصلة إدراجها في برنامج عمل الإيكاو المستقبلي، وحثت الدول الأعضاء على المساهمة بفعالية في الجهود الجارية المتعلقة بعملية الاستعراض الحالية للبنود النموذجية في اتفاقات النقل الجوي الدولي.

^٣ بلز وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وكوبا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا ونيكاراغوا.

^٤ إثيوبيا وإريتريا وإسواتيني وأنغولا وأوغندا وبنن وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي وتشاد وتوغو وتونس والجزائر وجزر القمر وجمهورية أفريقيا الوسطى وجمهورية تنزانيا المتحدة وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجنوب أفريقيا وجنوب السودان وجيبوتي وكابو فيردي ورواندا وزامبيا وزمبابوي وسان تومي وبرينسيبي والسنغال والسودان وسيراليون وسيشيل والصومال وغابون وغانا وغامبيا وغينيا وغينيا الاستوائية وغينيا - بيساو والكاميرون وكوت ديفوار والكونغو وكينيا وليبيريا وليبيا وليسوتو ومالي ومدغشقر ومصر والمغرب وملاي و موريتانيا وموريشيوس وموزمبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا.

٢٦-٩ وأحاطت اللجنة علماً بالشواغل الواردة في ورقة العمل WP/421، ولا سيما القلق المتزايد بشأن القدرة على تحمل تكاليف تذاكر الطيران خلال فترات ذروة السفر والطوارئ. ومع ذلك، أبرزت معظم الدول أن الرقابة التنظيمية على أسعار تذاكر الطيران تتعارض مع مبادئ تحرير النقل الجوي، وأوصت بدلاً من ذلك بتركيز عمل الإيكاو على استعراض نموذج اتفاقات النقل الجوي بهدف تعزيز الأطر التنظيمية التي تُرسي ممارسات عادلة وشفافة وتنافسية لأسعار تذاكر الطيران. وأعربت بعض الدول عن حاجتها لمزيد من المعلومات بشأن مسألة القدرة على تحمل تكاليف تذاكر الطيران والشفافية في ممارسات التسعير. وطلبت اللجنة من المجلس، عند استعراضه نموذج اتفاقات النقل الجوي، أن يواصل جهوده لتعزيز الإرشادات الخاصة بالسياسات التي تدعم الأخذ بممارسات تتسم بالعدالة والشفافية والتنافسية في تحديد أسعار تذاكر الطيران.

٢٦-١٠ ونظرت اللجنة في ورقة العمل WP/178، التي تناولت دور الإيكاو في تعزيز تحرير ملكية شركات الطيران والسيطرة عليها. وبينما أعربت غالبية الدول الأعضاء عن تأييدها لوضع نموذج لوثيقة متعددة الأطراف بشأن الاستثمار الأجنبي في شركات الطيران ضمن نموذج اتفاقات النقل الجوي، أبرزت غالبية الدول أيضاً أن الدراسة الاستقصائية التي أجراها فريق خبراء تنظيم النقل الجوي بشأن عوائق الوصول إلى الأسواق لم توضح بشكل قاطع ما تفضله الدول بشأن هذه المسألة. علاوة على ذلك، أوصى فريق خبراء تنظيم النقل الجوي في اجتماعه السابع عشر بعدم جدوى العمل على وضع مشروع اتفاقية بشأن الاستثمار الأجنبي في شركات الطيران بصيغتها الحالية. وبناءً على ذلك، اتفقت اللجنة على أن هناك حاجة إلى معلومات إضافية وأن مجموعات العمل المعنية ستكون بحاجة بعد ذلك إلى الاضطلاع بمزيد من العمل لاستكشاف سبل إدراج وثائق نموذجية اختيارية في إطار نموذج اتفاقات النقل الجوي تفاوتت المستويات من حيث الاستعداد والرغبة.

٢٦-١١ وأقرت اللجنة بالتجارب الوطنية المعروضة في ورقتي العمل WP/305 و WP/255، اللتين سلطتا الضوء على فوائد التحرير التدريجي للنقل الجوي الدولي. وأقرت بأن ورقتي العمل أظهرتا كيف يمكن للتحرير، عند دعمه بأطر تنظيمية سليمة وسياسات شاملة، أن يعزز النمو الاقتصادي والتكامل الإقليمي وينهض بالربط الجوي. وفي ضوء هذه المساهمات، أوصت اللجنة بأن يواصل المجلس والأمانة العامة دفع جهود التحرير وتشجيع الدول الأعضاء على المساهمة والمشاركة بنشاط في المبادرات التي تقودها الإيكاو. وشجعت، على وجه الخصوص، العمل الذي اضطلع به فريق خبراء تنظيم النقل الجوي الهادف إلى تعزيز التحرير التدريجي للنقل الجوي. كما أوصت اللجنة بأن تُعزز الإيكاو المساعدة الفنية، وبناء القدرات، والمبادرات التعاونية لدعم الدول الأعضاء في صياغة وتنفيذ سياسات النقل الجوي التي تتماشى مع الأهداف الاستراتيجية للمنظمة.

٢٦-١٢ وعند النظر في ورقة العمل WP/463، أعربت بعض الدول عن قلقها من أن التحرير في بعض الحالات لا يوفر فرصاً متساوية للمنافسة في السوق. وبشكل عام، أعربت اللجنة عن دعمها لضرورة ضمان المنافسة العادلة بين الدول، إذ يُمكن استخلاص العديد من الآثار الإيجابية من تحرير النقل الجوي. بيد أن غالبية الدول لم تؤيد المقترح الداعي إلى وضع تدابير وأدوات لرصد وضمان تحرير النقل الجوي بشكل عادل وغير تمييزي.

تحرير النقل الجوي الدولي وتنظيمه (الجزء ٢)

٢٦-١٣ في ورقة العمل WP/141، اقترحت البرازيل أن تطلب الجمعية العمومية من المجلس والأمانة العامة أن تسعيا بشكل منهجي إلى تحقيق الهدف الاستراتيجي "التنمية الاقتصادية للنقل الجوي تضمن تحقيق الازدهار الاقتصادي والرفاه المجتمعي للجميع" في جميع بنود جدول أعمال الإيكاو. ويدعو الاقتراح إلى دمج اعتبارات التنمية الاقتصادية في أنشطة الإيكاو وبرامجها وسياساتها وأطرها العامة، بما في ذلك وضع القواعد القياسية وتنفيذ برنامج العمل وتخطيط اللقاءات. كما أوصت البرازيل باعتماد خطة منسقة وشاملة تتضمن نتائج محددة الهدف للفترة الثلاثية ٢٠٢٦-٢٠٢٨، وتتناول الأهداف الطويلة الأجل

من خلال "المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوي" (ATConf/7) في عام ٢٠٢٦، بما يضمن اتباع نهج شامل إزاء جهود الإيكافو للتممية الاقتصادية.

١٤-٢٦ وفي ورقة العمل WP/144، التنقيح رقم ١، أثارت الهند مخاوف بشأن الممارسات التمييزية المزعومة في تخصيص الخانات الزمنية في المطارات ذات السعة المحدودة في البلدان المتقدمة، والتي تقوّض مبدأ "تكافؤ الفرص" المكّرس في اتفاقية شيكاغو. فعلى الرغم من اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية المتحررة، فإن شركات النقل الجوي من البلدان النامية تواجه صعوبة في كثير من الأحيان للحصول على خانات زمنية مميزة، أو تحصل على خانات غير مجدية، مما يضر فعلياً بحقوقها في حركة المرور. وتسلط الورقة الضوء على العوائق المنهجية، مثل التسعير المرتفع في السوق الثانوية والحقوق الموروثة وإحالة الشركات الوافدة الجديدة إلى مجموعات غير عملية والترتيبات الاحتكارية للخدمات الأرضية والسياسات التقييدية لوكلاء المبيعات العامة التي تضر ببعض شركات النقل الجوي. ودعت الهند الإيكافو إلى إعداد مواد إرشادية من أجل وضع إطار فعال لتخصيص الخانات الزمنية وإرشادات بشأن تعزيز شروط التشغيل غير التمييزية في المطارات الدولية لضمان وصول جميع الدول الأعضاء إلى الأسواق بشكل مجد.

١٥-٢٦ وفي ورقة العمل WP/180، تقترح جمهورية كوريا إعداد مؤشرات رصد موحّدة لتقييم مدى عدالة المنافسة وحماية المستهلك في النقل الجوي الدولي. واستناداً إلى التطورات الأخيرة في السوق والأدوات التحليلية، مثل مؤشر هيرفنداهل هيرشمان، أكدت الورقة الحاجة إلى بذل جهود في إطار الإيكافو لإعداد مؤشرات موحّدة، تتجاوز النماذج الأكاديمية وتعزز موضوعية واتساق عملية صنع السياسات القائمة على الأدلة في رصد تركيز السوق والمنافسة ورفاه المستهلك. ودعت جمهورية كوريا الجمعية العمومية إلى النظر في بدء إعداد مؤشرات من هذا القبيل والتشجيع على تبادل أفضل الممارسات وتقصي إمكانية إدراجها في المواد الإرشادية الخاصة بالإيكافو في هذا الشأن.

١٦-٢٦ وفي ورقة العمل WP/89، اقترحت المملكة المتحدة تحويل "نموذج الإيكافو لاتفاقات الخدمات الجوية" إلى "مجموعة أدوات" شاملة ومتعددة الجوانب، تتبنى نهج "لدليل المفاوضات"، بهدف الحفاظ على ملاءمته للغرض ودعم الدول في تحسين وتحرير اتفاقاتها الخاصة بالخدمات الجوية الثنائية والمتعددة الأطراف. وأوصت الورقة بتكاليف مجموعة العمل الرابعة (WG4) التابعة لفريق خبراء تنظيم النقل الجوي بالإشراف على هذه المبادرة من خلال مجموعات فرعية متخصصة، على أن تقدم خطة وهيكلًا للمشروع بحلول منتصف عام ٢٠٢٦. ودعت المملكة المتحدة الجمعية العمومية إلى تأييد هذا النهج وتكاليف مجموعة العمل الرابعة بمواصلة عملها وتشجيع الدول الأعضاء على المشاركة بنشاط لضمان أن يظل نموذج الإيكافو شاملاً ومرناً ومتسقاً مع رؤية الإيكافو الطويلة الأجل لتحرير النقل الجوي الدولي.

١٧-٢٦ وفي ورقة العمل WP/99، اقترحت المملكة المتحدة إطاراً عاماً ونهجا متعدد النسق يركزان على موضوع معين للمؤتمر العالمي السابع للنقل الجوي. ونوّهت بأهمية ضمان المشاركة على نطاق واسع وشامل، بحيث تشمل كلاً من أصحاب الشأن التقليديين في مجال الطيران والجهات الفاعلة غير التقليدية الناشئة. ولدعم التخطيط للمؤتمر العالمي بفعالية وتنفيذه بنجاح، أوصت المملكة المتحدة بتشكيل مجموعة عمل مخصّصة تابعة لفريق خبراء تنظيم النقل الجوي.

١٨-٢٦ وتناولت ورقة العمل WP/129، التي قدمتها الولايات المتحدة، وشارك في رعايتها الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء^٥، والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^٦، بالإضافة إلى اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا) والمجلس

^٥ النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص وتشيكيا والدانمرك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وهنغاريا وأيرلندا وإيطاليا ولاتفيا وليتوانيا ولكسمبرغ ومالطة وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد.

^٦ ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وأيسلندا ومولدوفا وموناكو والجبل الأسود ومقدونيا الشمالية والنرويج وسان مارينو وصربيا وسويسرا وتركيا وأوكرانيا والمملكة المتحدة.

الاستشاري الدولي المعني بقطاع الأعمال، تناولت المبادرات الرامية إلى تعزيز الامتثال للمادة الخامسة عشرة من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" (اتفاقية شيكاغو)، التي ترسي مبادئ الشفافية وعدم التمييز في فرض رسوم الطيران المدني الدولي. وقد أوجزت الورقة الجهود التعاونية التي يبذلها فريق خبراء تنظيم النقل الجوي وفريق خبراء اقتصاديات المطارات وفريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (AEP-ANSEP) لإعداد المواد الإرشادية ومسوّد كتاب موجّه من المنظمة إلى الدول واقتراح إجراءات يمكن للمجلس بموجبها استعراض الشواغل التي تثيرها الدول بشأن تنفيذ المادة الخامسة عشرة. ودعت الولايات المتحدة الجمعية العمومية إلى دعم الانتهاء من المواد الإرشادية وكتاب المنظمة ونشرها سريعاً.

١٩-٢٦ وفي ورقة العمل WP/242، أشار المجلس الدولي للمطارات (ACI) إلى ضرورة تحديث أطر سياسة الخانات الزمنية في المطارات بحيث تراعي ديناميكيات الطيران المتطورة وأولويات السياسات العامة. وحددت الورقة المجالات الرئيسية لضمان أن تظل سياسة الخانات الزمنية متجاوبة ومنصفة وملائمة للغرض. ونوّه المجلس الدولي للمطارات بأهمية تحديد دور واضح المعالم لمشغلي المطارات في اللوائح التنظيمية ونُظم الإدارة، مع الحفاظ على استقلالية وظيفية تتسبب الخانات الزمنية. ودعا الجمعية العمومية إلى تشجيع الدول الأعضاء على المشاركة في تحديث أفضل الممارسات العالمية المتعلقة بالخانات الزمنية في المطارات، وضمان أن تعبر هذه السياسة عن واقع البنية التحتية المحلية وأهداف الطيران والأهداف الاقتصادية بشكل عام.

٢٠-٢٦ وفي ورقة العمل WP/245، بحث المجلس الدولي للمطارات وإثيوبيا بدعم من كازاخستان وجمعية خدمات الطيران (ASA)، الحواجز السياسية والمالية المستمرة التي لا تزال تعيق الربط الجوي وتحد من مساهمة الطيران في التنمية الاجتماعية والاقتصادية. وتشمل هذه الحواجز ضعف تنفيذ تحرير النقل الجوي والضرائب التمييزية ورسوم الامتيازات المرتفعة ونظم التأشيرات التقييدية. ودعت الورقة الجمعية العمومية إلى إعادة التأكيد على الالتزامات المقطوعة بموجب قراري الجمعية العمومية للإيكاو ٤١-٢٤ و ٤١-٢٧، وتشجيع الدول الأعضاء على تنفيذ سياسات الإيكاو بشأن الضرائب.

٢١-٢٦ أما ورقة العمل WP/492، المقدمة من هيرميس (HERMES) والاتحاد العربي للنقل الجوي (AACO) وجمعية خدمات الطيران العالمية (ASA World) ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) والرابطة الدولية للشحن الجوي (TIACA) وجمعية أبحاث النقل الجوي (ATRS) والاتحاد الدولي لرابطات إلكترونيات سلامة الحركة الجوي (IFATSEA)، فأكدت الحاجة إلى نهج تنظيمي منسق لدعم تطوير النقل الجوي العالمي تطويراً مستداماً وشاملاً. ومن خلال إعلان "الطيران للجميع"، الذي أقرته ٤٣ من الجهات المعنية في قطاع الطيران، حددت الورقة الأولويات الاستراتيجية التي تهدف إلى توطيد قدرة نظم النقل الجوي على الصمود اقتصادياً. ودعت الورقة الإيكاو والدول الأعضاء إلى تأييد هذه المبادئ وتنفيذها لتعزيز الأطر التنظيمية التي تدعم الانفتاح العادل والكفاءة التشغيلية والازدهار الاقتصادي على المدى الطويل.

٢٢-٢٦ وفي ورقة المعلومات WP/574، أوجزت الكامبيرون مبادراتها الرامية إلى إعداد إطار منظم للإشراف الاقتصادي على النقل الجوي. واستناداً إلى دراسة تشخيصية، حددت الورقة الثغرات التنظيمية والمؤسسية الرئيسية واقتُرحت إجراءات ذات أولوية تتماشى مع مبادئ الإيكاو واللجنة الأفريقية للطيران المدني. وتهدف المبادرة إلى تعزيز الشفافية وكفاءة السوق وجودة الخدمة. ودعت الكامبيرون الجمعية العمومية إلى الإحاطة علماً بهذه التطورات، ودعم جهودها الرامية إلى تعزيز الرقابة الاقتصادية بما يتماشى مع أفضل الممارسات الدولية.

٢٣-٢٦ وفي ورقة المعلومات WP/572، عرضت الصين إطاراً تحليلياً شاملاً أعدته لتقييم مساهمة قطاع الطيران المدني في النمو الاقتصادي الوطني. ومن خلال البحث والتعاون مع المؤسسات الأكاديمية، أعدت الصين معايير للتصنيف وملفاً تعريفياً رقمياً للقطاع ونموذجاً للمساهمات والنتائج يغطي أكثر من ٢٧ ٠٠٠ هيئة. وتشير النتائج الأولية إلى وجود تأثير اقتصادي متزايد، مع توقع أن يصبح الطيران المدني قطاعاً استراتيجياً أساسياً. وتدعو الصين الإيكاو والدول الأعضاء إلى النظر في هذه المنهجيات كمرجع لتعزيز نظم إدارة الطيران العالمي وتنميته المستدامة.

٢٤-٢٦ وفي ورقة المعلومات WP/577، عرضت الصين نموذج "الربط بين الجذع والفرع" (LTB) والمنصات الرقمية المزدوجة لتعزيز العدالة والكفاءة في النقل الجوي المحلي. فهذه الابتكارات تحسن الربط بين المدن الكبرى والمناطق النائية من خلال تبسيط إجراءات تسجيل الركاب ومناولة الأمتعة وخدمات النقل. ومن خلال اعتماد شركات الطيران والمطارات لهذه الإجراءات على نطاق واسع، أدت المبادرة إلى تقليل فترات الترانزيت بشكل كبير وتوسيع نطاق تغطية الخدمة وزيادة رضا الركاب. وتدعو الصين الإيكاو والدول الأعضاء إلى الإحاطة علماً بهذه التطورات، والنظر في أهميتها بالنسبة إلى تطوير النقل الجوي العالمي.

٢٥-٢٦ وتسلط ورقة المعلومات WP/552، التي قدمتها جمعية خدمات الطيران العالمية (ASA World)، الضوء على الدور الحيوي الذي يؤديه قطاع الخدمات الأرضية في مجالي الطيران والاقتصاد بشكل أعم، في الوقت الذي يواجه فيه الطيران تحديات اقتصادية وتشغيلية مثل انخفاض الربحية ونقص القوى العاملة والتفاوت في الممارسات التجارية. ودعت إلى إجراء إصلاحات في مجالات الترخيص والتعاقد واسترداد التكاليف وحوافز الاستثمار لتعزيز قدرة القطاع على الصمود ودعم استدامة منظومة الطيران على المدى الطويل.

٢٦-٢٦ ونظرت اللجنة في ورقتي العمل WP/141 و WP/492، فأعربت عن دعمها لتعزيز دور الإيكاو في النهوض بالتنمية الاقتصادية للنقل الجوي من خلال نهج أكثر تكاملاً واستراتيجية. وأوصت بأن يُدمج المجلس اعتبارات التنمية الاقتصادية في برنامج عمل الإيكاو وأنشطتها التنظيمية، وأن يسعى إلى وضع أطر عمل منسقة تعزز مرونة القطاع وشموله للجميع وازدهاره على المدى الطويل.

٢٧-٢٦ وناقشت اللجنة ورقة العمل WP/144 المتعلقة بمقترح يدعو إلى قيام الإيكاو بوضع إرشادات بشأن أطر عادلة وشفافة لتخصيص الخانات الزمنية، وتعزيز ظروف تشغيل غير تمييزية في المطارات الدولية. وأعربت الدول الأعضاء عن آراء متباينة، حيث أيدت عدة دول المبادرة، مشيرة إلى ضرورة معالجة العوائق النظامية أمام الوصول إلى الأسواق، بينما أكدت دول أخرى أن تخصيص الخانات الزمنية يخضع لأطر وطنية وإقليمية متنوعة، وحذرت من العجلة في التوحيد القياسي العالمي. وعلى وجه الخصوص، أبرزت عدة دول أعضاء أن أطر التنسيق والتخصيص العالمية الحالية للخانات الزمنية تعمل بفعالية، وتوفر بالفعل أساساً لممارسات عادلة وشفافة. كما اقترح أن يظل دور الإيكاو في هذا المجال تيسيرياً. ووافقت اللجنة على إبقاء المسألة قيد النظر، وشجعت على مواصلة الحوار بين الجهات المعنية لاستكشاف النهج الممكنة ضمن إطار سياسات الإيكاو الحالية.

٢٨-٢٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل WP/180 وأكدت على أهمية النهوض بدور الإيكاو في تعزيز المنافسة العادلة في النقل الجوي الدولي. وأعربت اللجنة عن تأييدها لقيام المجلس بمزيد من الدراسة حول إعداد الإرشادات التنظيمية والأدوات العملية والمؤشرات لدعم صنع السياسات القائمة على الأدلة ومعالجة الممارسات المناهضة للمنافسة. ومع الاعتراف بذلك، أشار عدد من الدول الأعضاء والجهات المعنية في الصناعة إلى أن توحيد أطر تنظيم المنافسة قد لا يتوافق بالكامل مع الظروف الاقتصادية والقانونية المتنوعة للدول. وفي هذا الصدد، تمت التوصية بضرورة مراعاة المرونة والحساسية للسياسات الوطنية عند إعداد هذه الإرشادات العالمية. كما شجعت اللجنة الدول الأعضاء على تبادل أفضل الممارسات لتعزيز الشفافية والاتساق والتوافق في تطبيق سياسات المنافسة.

٢٩-٢٦ وعند استعراض ورقة العمل WP/89، أكدت اللجنة على أهمية ضمان أن تظل أدوات الإيكاو للمفاوضات بشأن خدمات النقل الجوي، وخصوصاً نموذج الإيكاو لاتفاقات الخدمات الجوية، ملائمة للغرض منها ومرنة لمواكبة الديناميكيات المتطورة للصناعة بما في ذلك احتياجات التحرير. وكان هناك إجماع على أن العمل الجاري من جانب المجلس ينبغي أن يتبع نهجاً منظماً لتعزيز الأدوات الحالية. ودُعيت الدول الأعضاء للمساهمة النشطة في هذه المبادرة لضمان أن يظل نموذج الإيكاو شاملاً ومرناً ومتسقاً مع رؤية الإيكاو الطويلة الأجل لتحرير النقل الجوي الدولي. وبينما حظي هذا العمل بتأييد واسع للاقتراح الداعي إلى اعتماد

نهج شامل لمجموعة الأدوات، أحاطت اللجنة علماً أيضاً بتحفظات بعض الدول الأعضاء بشأن النهج المتبع في عملية استعراض نموذج الإيكاو لاتفاقات النقل الجوي، مشيرةً إلى أنّ الأعمال الجارية ينبغي أن تركز في الوقت الراهن على استعراض الوثيقة الحالية فقط، وأنّ الخطوات التالية، مثل تطوير النموذج كمجموعة أدوات، يمكن النظر فيها لاحقاً. كما تم التأكيد في هذا السياق على أن نموذج اتفاق خدمات النقل الجوي غير ملزم وينبغي أن يظل محايداً فيما يتعلق بمختلف الخيارات المطروحة.

٢٦-٣٠ ونظرت اللجنة في ورقة العمل WP/99، التي تضمنت إطاراً عاماً ونسقاً محدداً يركزان على موضوع معين للمؤتمر العالمي السابع للنقل الجوي (ATConf/7). وأبدت الدول الأعضاء تأييدها الواسع للمبادرة، مؤكدةً على أهمية المشاركة الشاملة التي تعكس المشهد المتطور للنقل الجوي. وأكدت عدة دول أعضاء على قيمة التخطيط المبكر والمنظم، وأشارت إلى ضرورة إجراء مشاورات واسعة مع جميع الجهات المعنية لضمان نتائج عملية وقيّمة ومفيدة. وأوصت اللجنة بأن يقوم فريق خبراء تنظيم النقل الجوي، بالعمل مع أفرقة خبراء الإيكاو الأخرى ذات الصلة، بتشكيل مجموعة عمل مخصصة لمساعدة المجلس في أعماله التحضيرية التي ينبغي أن تشمل كذلك التشاور مع مختلف الجهات المعنية، وذلك بهدف ضمان نجاح المؤتمر وتحقيق نتائج قيمة تسهم في نمو النقل الجوي الدولي خلال السنوات العشر المقبلة.

٢٦-٣١ قامت اللجنة باستعراض ورقة العمل WP/129 وأحاطت علماً بالجهود التعاونية التي يبذلها فريق خبراء تنظيم النقل الجوي وفريق خبراء اقتصاديات المطارات وفريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (AEP-ANSEP) لإعداد المواد الإرشادية ومسودة الكتاب الموجّه من المنظمة إلى الدول واقتراح إجراءات يمكن للمجلس بموجبها استعراض الشواغل التي تثيرها الدول بشأن رسوم الانتفاع، على نحو ما تنص عليه المادة الخامسة عشرة من اتفاقية شيكاغو. وأكدت اللجنة على قيمة الوثائق المقترحة في تعزيز تنفيذ الدول الأعضاء لأحكام المادة ١٥. واستناداً إلى اقتراح إحدى الدول الأعضاء، اتفقت اللجنة على أنه ينبغي إحالة مسودة المواد الإرشادية ومسودة الكتاب الموجّه من المنظمة إلى الدول والإجراءات المقترحة التي يمكن للمجلس بموجبها استعراض الشواغل التي تثيرها الدول، إلى اللجنة القانونية لإجراء مراجعة قانونية سريعة في عام ٢٠٢٦. ولاحظت اللجنة الاقتصادية أن توقيت مراجعة اللجنة القانونية سيتوقف على تحديد موعد الاجتماع المقبل للجنة القانونية. كما أقرت اللجنة بالحاجة إلى قيام اللجنة القانونية بالتنسيق مع مجموعة العمل الأولى التابعة لفريق خبراء تنظيم النقل الجوي لضمان أن يكون لديها السياق الكامل فيما يتعلق بإعداد مسودات المواد، بما في ذلك السياسة الاقتصادية والاعتبارات التنظيمية ذات الصلة بهذا الموضوع. كما أحاطت اللجنة علماً بالمعلومات التي عرضها مدير إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية (LEB)، والذي أشار إلى أنّ اللجنة القانونية التابعة للجمعية العمومية ستنظر، في إطار البند ٢٨ من جدول الأعمال، فيما إذا كانت ستدرج تلك المراجعة القانونية لهذه المسودات ضمن برنامج عمل اللجنة القانونية العامة أم لا. وأخيراً، اتفقت اللجنة على منح الدول الأعضاء إمكانية استخدام منصة (Aero Tariffs) مجاناً، بما في ذلك التطبيق الذي يسمح بإجراء عمليات المقارنة.

٢٦-٣٢ ونظرت اللجنة في ورقة العمل WP/242 وأحاطت علماً بالمسائل المتعلقة بالحاجة إلى تحديث أطر سياسة الخانات الزمنية في المطارات بحيث تراعي ديناميكيات الطيران المتطورة وأولويات السياسات العامة. وأعربت عدة دول أعضاء وجهات معنية في القطاع عن تأييدها للورقة، مؤكدين على أهمية سياسات الخانات الزمنية المتطورة لضمان أن تكون منصفة ومتجاوبة مع الصالح العام ومواكبة للظروف الوطنية. ومع ذلك، لم تؤيد بعض الدول الأعضاء الورقة، مشيرةً إلى شواغل بشأن قابليتها للتطبيق وتوافقها مع الأطر الوطنية القائمة. وعقب المناقشات، شجعت اللجنة الجهات المعنية على مواصلة المشاركة في النقاشات الاستراتيجية حول تحديث الممارسات المتعلقة بالخانات الزمنية في المطارات، مع مراعاة واقع البنية التحتية المحلية.

٢٦-٣٣ ونظرت اللجنة في ورقة العمل WP/245، التي سلطت الضوء على الحواجز السياسية والمالية المستمرة التي تقيد الربط الجوي وتحد من مساهمة الطيران في التنمية الاجتماعية والاقتصادية. وأكدت الدول الأعضاء على أهمية معالجة هذه التحديات مجددة التأكيد على قرارات الجمعية في هذا الشأن بشأن تنفيذ سياسات الإيكاو بخصوص الضرائب لتعزيز الربط ودعم

التمتية المستدامة. وطلبت اللجنة من المجلس مواصلة تعزيز استخدام الدول لسياسات الإيكاو في ممارساتها التنظيمية، لا سيما في مسألة فرض الضرائب والرسوم ودعم الدول الأعضاء في تعزيز الإصلاحات السياسية التي تشجع أطر نقل جوي أكثر تحراً ومتوازنة مالياً.

٣٤-٢٦ وأحاطت اللجنة علماً بالمعلومات الواردة في ورقات المعلومات WP/574 و WP/572 و WP/577 و WP/552.

فرض الضرائب على النقل الجوي الدولي

٣٥-٢٦ في ورقة العمل WP/374 التتقيح رقم ٢، أعربت سلطنة عمان، نيابة عن المنظمة العربية للطيران المدني (ACAO)^٧، عن قلقها إزاء التعديل الأخير للمادة ٨ من "اتفاقية الأمم المتحدة النموذجية للازدواج الضريبي بين البلدان المتقدمة النمو والبلدان النامية" (اتفاقية الأمم المتحدة النموذجية)، والتي تسمح للدول بفرض ضرائب على دخل شركات الطيران التي تشغل خدمات جوية من وإلى تلك الدول. وقدمت الورقة خمس حجج رئيسية تدعم اعتراض المنظمة العربية للطيران المدني. ودعت عُمان الجمعية العمومية إلى إعادة التأكيد على دور الإيكاو بوصفها المظلة الرئيسية لمسائل فرض ضرائب الطيران وتأييد إعادة النظر في التعديل، ودعتها أيضاً إلى أن تطلب من المجلس تقييم الآثار المترتبة على التعديل وإشراك هيئات الأمم المتحدة المختصة لدعم مبادئ الإيكاو بشأن الضرائب.

٣٦-٢٦ ومن خلال ورقة العمل WP/181، وجهت الولايات المتحدة، برعاية اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)، الانتباه إلى اللجوء المتزايد إلى تدابير ضريبية تستهدف الطيران الدولي لزيادة الإيرادات. وشددت على أن هذه التدابير، التي لا يقابلها توفير خدمات متعلقة بالطيران، لا تتسق مع سياسات الإيكاو بشأن الضرائب، ويمكن أن تشوه المنافسة في السوق، وتضع أعباء غير متناسبة على الاقتصادات النامية والاقتصادات المعتمدة على السياحة. ودعت الولايات المتحدة الأمريكية الجمعية العمومية إلى إعادة تأكيد مبادئ الإيكاو التي تنثي عن فرض ضرائب عامة على النقل الجوي الدولي، وأن تطلب من المجلس التعاون مع هيئات الأمم المتحدة المختصة والمنظمات الدولية الأخرى لمنع انتشار هذه الممارسات.

٣٧-٢٦ وفي ورقة العمل WP/267، أعرب اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)، وبمشاركة المجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC) والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)، عن قلقها بشأن التطورات الأخيرة فيما يخص فرض الضرائب والتي تقوض سياسات الإيكاو الحالية وسلامة الجهود العالمية بموجب اتفاقية شيكاغو. ويشمل ذلك التعديلات على اتفاقية الأمم المتحدة النموذجية، التي تستحدث فرض ضرائب على دخل شركات الطيران من المنبع، وازدياد فرض الضرائب على استخدام خدمات النقل الجوي الدولي، خصوصاً لأغراض الحفاظ على البيئي. وأكدت أياتا على تفتت السياسات وتشتتها ودعت الجمعية إلى تشجيع الدول وهيئات الأمم المتحدة الأخرى على تنفيذ سياسات الضرائب في الإيكاو، والتنسيق مع سلطاتها الضريبية والمالية المختصة لتجنب الازدواج أو التمييز في فرض الضرائب على النقل الجوي، ومنع انتشار الإجراءات المتضاربة والمتكررة التي تهدد الربط الجوي الذي يوفره الطيران العالمي، وتهدد استدامته. والالتزام بقرار الجمعية العمومية ٢٢-٤١ الذي ينص على أن خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا) هي التدبير العالمي الوحيد القائم على آليات السوق فيما يتعلق بانبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي

٣٨-٢٦ ونظرت اللجنة في ورقتي العمل WP/374 و WP/267، اللتين تناولتا التطورات الأخيرة بشأن الضرائب الدولية وتأثيرها على النقل الجوي الدولي، بما في ذلك التعديل على المادة ٨ من "اتفاقية الأمم المتحدة النموذجية". ورأى غالبية الدول

^{١٧} لجزائر والبحرين وجزر القمر وجيبوتي ومصر والعراق والأردن والكويت ولبنان وليبيا وموريتانيا والمغرب وقطر والمملكة العربية السعودية والصومال والسودان والجمهورية العربية السورية وتونس والإمارات العربية المتحدة واليمن.

الأعضاء أن المسألة حرجة، مع الإشارة إلى بعض الشواغل من حيث مدى توافق التعديل مع سياسات الضرائب الراسخة في الإيكاو وتأثيره المحتمل على استدامة خدمات النقل الجوي الدولي، بما في ذلك التلوثات الكبيرة في السوق والآثار السلبية على التجارة والسياحة. وبينما كان هناك تأييد عام للحفاظ على دور الإيكاو كمنتدى رئيسي لمسائل الضرائب المفروضة على الطيران الدولي، أشارت بعض الدول إلى أنّ شؤون الضرائب أيضا تقع ضمن اختصاص هيئات أخرى في الأمم المتحدة ومنظمات دولية ينبغي على الإيكاو التنسيق معها بشكل وثيق. وأعربت إحدى الدول عن فهمها بأنه سيكون من المهم الاعتماد على مساهمات السلطات الضريبية لدى إجراء مناقشة فنية في الإيكاو، دون الحكم المسبق على بديل أو آخر للمادة ٨ من نموذج الأمم المتحدة، مع مراعاة آراء البلدان النامية. وحثت اللجنة الدول الأعضاء على الاستمرار في تنفيذ أحكام الوثيقة رقم 8632 Doc، "سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي"، لتجنب الازدواجية أو التمييز في فرض الضرائب والحفاظ على مبدأ فرض الضرائب على أساس محل الإقامة في النقل الجوي الدولي.

٢٦-٣٩ واستعرضت اللجنة ورقة العمل WP/181، التي تناولت شواغل بشأن اللجوء المتزايد لاستخدام آليات ضريبية تتعلق بالمناخ. وأقرت اللجنة بالأهمية الحرجة لهذه المسألة، مشيرة إلى احتمال تشوه المنافسة في السوق، والآثار غير التناسبية على الاقتصادات النامية والاقتصادات المعتمدة على السياحة. وبينما أشارت إحدى الدول إلى أن الضرائب يمكن أن تكون أداة مشروعة للمساهمة في التنمية المستدامة العالمية وتحقيق أهداف المناخ، أكدت غالبية الدول الأعضاء ضرورة الامتثال لمبادئ الضرائب الطويلة الأجل للإيكاو الواردة في الوثيقة 8632 Doc من أجل منع استهداف الطيران الدولي بشكل غير متناسب. وطلبت اللجنة من المجلس التعاون مع هيئات الأمم المتحدة الأخرى المعنية وكذلك مع المنظمات الدولية المعنية لتسهيل التنسيق بشأن هذه المسألة. وعلى نحو منفصل، أُحيط علماً بأنه ينبغي استخدام خطة كورسيا كآلية القياس العالمية الوحيدة القائمة على آليات السوق والتي تتيح للقطاع خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن قطاع الطيران الدولي لتحقيق أهداف الإيكاو في مجال البيئة.

حماية المستهلك

٢٦-٤٠ وفي ورقة العمل WP/483، أكدت الجمهورية الدومينيكية، بدعم من ١٧ دولة عضواً في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني،^٨ ضرورة أن تعزز الإيكاو الجهود الرامية إلى تنسيق حقوق الركاب في النقل الجوي الدولي. وأبرزت ورقة العمل أن عدم وجود إطار دولي ملزم يؤدي إلى تباين الحماية، مما يقوّض العدالة وثقة المستهلك. وبينما تروج الإيكاو لمبادئ غير ملزمة، تفنقر دول كثيرة إلى الموارد اللازمة لتنفيذها بفعالية. وحثت الورقة على إحياء الحوار والتعاون الفني وإعداد معايير مشتركة لضمان حماية الركاب بشكل عادل وناجح.

٢٦-٤١ وفي ورقة العمل WP/257، احتفل اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا) بالذكرى السنوية العاشرة للمبادئ الأساسية للإيكاو بشأن حماية المستهلك. وأشادت الورقة بزيادة الإيكاو في تعزيز الاتساق التنظيمي، وسلّطت الضوء على التعقيد المتزايد لنظم حماية المستهلك في مختلف البلدان. ودعت إلى إعادة تأكيد المبادئ الأساسية، واقترحت إعداد إرشادات إضافية لمواجهة التحديات الناشئة، بما في ذلك تداخل الاختصاصات القضائية والاضطرابات الجماعية والمساءلة المشتركة ودور الوسطاء. ودعت الورقة الجمعية العمومية إلى دعم تحديث المبادئ الأساسية لضمان استمرار ملاءمتها وفعاليتها، والنظر في مدى ملاءمة إعداد إرشادات تراعي التطورات التي حدثت منذ عام ٢٠١٥.

^٨ بلز وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وبيرو وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية).

٤٢-٢٦ أقرت اللجنة بالشواغل المثارة في الوثيقة WP/483 فيما يتعلق بالتفاوت في تنفيذ حماية حقوق المسافرين، على الرغم من توافر المبادئ الأساسية للإيكاو بشأن حماية المستهلك. وفيما يتعلق بالتوصية بأن تضطلع الإيكاو بدور أكثر نشاطاً في وضع قواعد وإرشادات قانونية منسقة بشأن حماية المستهلك، أوصت بعض الدول الأعضاء بأن تجمع الإيكاو أولاً أفضل الممارسات الوطنية القائمة كأساس لأي إرشادات تُعد في المستقبل. وفي حين أعربت عدد من الدول الأعضاء عن تأييدها لمواءمة الإرشادات لحماية المستهلك، أشارت إحدى الدول الأعضاء إلى أن المبادئ الأساسية الحالية لا تزال كافية وأن إعداد مزيد من القواعد والإرشادات القانونية المنسقة قد لا يكون ضرورياً في الوقت الحالي. ولذلك، شجعت اللجنة الإيكاو على مواصلة تعزيز الحوار وتوطيد التعاون الفني وإشراك الجهات المعنية لدعم حماية الركاب بشكل منصف وفعال.

٤٣-٢٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل WP/257، ولاحظت التأييد لإجراء مراجعة للمبادئ الأساسية لضمان استمرار ملاءمتها. كما لاحظت الدعم المقدم من عدة دول أعضاء لإعداد أفضل الممارسات التكميلية لتعزيز تطبيق لوائح المستهلكين بشكل منسق عبر الاختصاصات القضائية. وأوصت بأن تعبر هذه الممارسات عن الدروس المستفادة، وأن تتضمن وجهات نظر الركاب وتدعم التنفيذ العملي. وأعرب عن مخاوف بشأن صعوبة معالجة المخاطر المتعلقة بالاختصاص القضائي، مثل التطبيق خارج الحدود الإقليمية والازدواجية التنظيمية، نظراً إلى ذات طبيعة عمليات الطيران الدولي العابرة للحدود، وصعوبة تعريف "الظروف الاستثنائية". وأثقت على أن النظر في مسألة المساءلة المشتركة يجب ألا يتطرق إلى التعويض أو تحديد المسؤولية القانونية، وذلك نظراً لأن مقدمي الخدمات، بخلاف شركات الطيران، ليست لديهم علاقات تعاقدية مباشرة مع الركاب، مع التركيز بدلاً من ذلك على تشجيع جميع الجهات المعنية على التعاون في العمل على تحسين النتائج التي يستفيد منها المستهلك. وفي ضوء الآراء المعرب عنها، أكدت اللجنة من جديد على دعم المبادئ الجوهرية، واتفقت على أنه ينبغي أن يسترشد أي عمل في المستقبل بإسهامات الجهات المعنية، وأن يُضطلع به على نحو يعزز الاتساق، مع احترام المناهج الوطنية والإقليمية.

الاستدامة الاجتماعية وقضايا العمالة

٤٤-٢٦ في ورقة العمل WP/176، أثارت الهند المخاوف بشأن تعيين موظفيها المدربين في مجالب الطيران من جانب شركات الطيران من دول أعضاء أخرى بشكل غير منسق وبدون أي تشاور أو احترام لفترات الإشعار. وهذه الممارسة تعرقل استمرارية تشغيل الطيران المدني وتطويره بشكل منظم، لا سيما في الأسواق السريعة النمو. وحثت الورقة على إعداد مدونة سلوك نموذجية لتوجيه تنقل موظفي الطيران بطريقة تحترم المصالح المشروعة للدول في الحفاظ على استمرارية العمليات ومعايير السلامة. ودعت الهند الجمعية العمومية إلى أن تطلب من فريق خبراء تنظيم النقل الجوي إعداد مواد إرشادية لدعم هذه المبادرة.

٤٥-٢٦ وورقة العمل WP/205، المقدمة من النمسا والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA) والاتحاد الدولي للعاملين في النقل (ITF) والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA) أكدت الأهمية الحاسمة للاستدامة الاجتماعية في الطيران المدني باعتبارها أساساً للسلامة والتنمية الاقتصادية. وربطت الورقة بين ظروف العمل اللاتقافة وثقافة السلامة القوية وقدرة القطاع على الصمود. كما سلطت الضوء على الاتفاقية المبرمة بين الإيكاو ومنظمة العمل الدولية (ILO) باعتبارها أداة رئيسية للنهوض بالتوظيف المستدام وتعزيز الهدف ٨ من "أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة" (SDG 8). ودعت الورقة الجمعية العمومية إلى إعادة تأكيد التزام الإيكاو بالاستدامة الاجتماعية وتعزيز التعاون مع منظمة العمل الدولية.

٢٦-٤٦ وفي ورقة العمل WP/164، التي قدمتها الدانمرك نيابة عن الاتحاد الأوروبي^٩ ودوله الأعضاء والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^{١٠} والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكونترول)، برعاية مشتركة من كندا والدول الأعضاء في المنظمة العربية للطيران المدني، تناولت التحديات المزدوجة المتمثلة في اضطرابات سلاسل الإمداد ونقص رأس المال البشري في مجال الطيران المدني. وأوجزت الورقة التوصيات الموجهة بشأن هذه المسائل. ودعت الجمعية العمومية إلى أن تطلب من الإيكاو استكشاف استراتيجيات بديلة لضمان النمو وتنسيق الجهود بين الهيئات المختصة وتشجيع الدول الأعضاء على تحسين توظيف القوى العاملة في مجال الطيران واستبقائها واستغلال الفرصة التي يتيحها المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوي للمضي قدماً في إيجاد الحلول لهذه القضايا الملحة.

٢٦-٤٧ أما ورقة المعلومات WP/308، المقدمة من فريق عمل النقل الجوي (ATAG) والمجلس الدولي للمطارات (ACI) وجمعية خدمات الطيران ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) والمجلس الاستشاري الدولي المعني بقطاع الأعمال (IBAC) والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)، فقد أبرزت مساهمات الطيران الكبيرة في التنمية المستدامة العالمية. واستناداً إلى تقرير "الطيران: فوائد عبر الحدود" لعام ٢٠٢٤، أوجزت الورقة دور الطيران في دفع عجلة النمو الاجتماعي والاقتصادي العالمي ودعم جميع أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة تقريباً. كما أكدت ضرورة استمرار التعاون بين القطاع والحكومات والمؤسسات الدولية لتعظيم الأثر الإنمائي للطيران وضمان نموه بشمل مُستدام.

٢٦-٤٨ في حين أعربت اللجنة عن تفهمها للمسائل التي أثرت في الورقة WP/176، لاحظت أن غالبية الدول لم تؤيد بنود العمل المقدمة في الورقة لأنها رأت أنها تقوض المبادئ الأساسية للمنافسة في سوق العمل. واتفقت اللجنة مع الآراء التي أعربت عنها عدة دول بأن هذه المسائل ينبغي أن تعالج على المستوى الوطني وأنها لا تندرج ضمن اختصاص الإيكاو. وأوصت اللجنة كذلك بضرورة أن ينصب تركيز الدول على الحوار واستبقاء العاملين والتعاون بين الجهات المعنية.

٢٦-٤٩ ونظرت اللجنة في ورقتي العمل WP/205 و WP/164، اللتين أبرزتا الأهمية العالمية لرأس المال البشري والاستدامة الاجتماعية في دعم السلامة والمرونة والنمو المُستدام في مجال الطيران المدني. وقد أيدت جميع المداخلات الواردة من الدول الأعضاء بنود العمل الواردة في الورقة WP/164، فيما أيدت جميع المداخلات تقريباً بنود العمل الواردة في الوثيقة WP/205. ورحبت اللجنة بتعاون الإيكاو مع منظمة العمل الدولية، وبموازمة هذا التعاون مع الهدف ٨ من أهداف "التنمية المستدامة للأمم المتحدة"، وبتشكيل مجموعة عمل محدودة تابعة للمجلس ومعنية بالاستدامة الاجتماعية. ولا ينبغي أن يضطلع فريق خبراء تنظيم النقل الجوي وحده بالأعمال المتعلقة بالاتفاق بين الإيكاو ومنظمة العمل الدولية. وشجعت الدول الأعضاء على النظر في دمج مفهوم الاستدامة الاجتماعية في سياساتها الوطنية في مجال الطيران، ودعت المجلس إلى تعزيز تعاونه مع منظمة العمل الدولية، بما في ذلك من خلال الالتزام بتجديد وتعديل اتفاق الإيكاو ومنظمة العمل الدولية حسب اللزوم. والمضي قدماً في المناقشات ذات الصلة بذلك خلال المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوي. ولم تؤيد بعض الدول استمرار مجموعة المجلس المصغرة بشأن التنمية الاقتصادية للنقل الجوي.

٢٦-٥٠ وأحاطت اللجنة علماً بالمعلومات الواردة في ورقة المعلومات WP/308.

^٩ النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص والجمهورية التشيكية والدانمرك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وهنغاريا وإيرلندا وإيطاليا ولاتفيا وليتوانيا ولكسمبرغ ومالطة وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد.

^{١٠} ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وأيسلندا وموناكو والجبل الأسود ومقدونيا الشمالية والنرويج وجمهورية مولدوفا وسان مارينو وصربيا وسويسرا وتركيا وأوكرانيا والمملكة المتحدة.

خدمات المطارات والملاحة الجوية

٢٦-٥١ تقدم ورقة العمل WP/541 معلومات عن جهود مجلس الإيكاو لتنفيذ قرار الجمعية العمومية ٤١-٢٧ المتعلق باسترداد تكاليف خدمات معلومات طقس الفضاء. فمنذ انعقاد الجمعية العمومية السابقة، أجرى المجلس مداولات مستفيضة بشأن استحداث آلية لاسترداد التكاليف، على النحو الموجز في المرفق، وأعد خيارين هما "رسوم المشغل" و"رسوم الدولة"، وتم تعميمهما لاحقاً على الدول الأعضاء للتشاور بشأنهما. وأظهرت الردود انقساماً في الآراء، وأثارت مخاوف قانونية وإدارية ومخاوف تتعلق بالإنصاف، مما أدى إلى عدم التوصل إلى توافق في الآراء بشأن أي نهج عالمي. وبناءً على ذلك، يوصي المجلس بالتوقف عن العمل على إعداد آلية عالمية لاسترداد التكاليف، بينما اتفقت على الانعقاد مرة أخرى بشأن هذه المسألة في دورتها ٢٣٦، بدعم من لجنة الملاحة الجوية لتحديد الخطوات التالية.

٢٦-٥٢ وفي ورقة العمل WP/77، سلطت عُمان الضوء على القيود المفروضة على الإطار الحالي للرسوم، المبيّن في "سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية" (الوثيقة 9082 Doc)، والذي أُعد في وقت كانت فيه المطارات مملوكة للدولة، ولم يعد يعبر عن واقع الخصخصة ونمو شركات الطيران منخفضة التكلفة والمنافسة بين المطارات المتعددة والاعتماد على الإيرادات غير المتعلقة بالملاحة الجوية. ونوهت عُمان بالحاجة إلى نماذج تسعير أكثر مرونة وقائمة على السوق وموجّهة نحو الأداء، تدعم التنافسية والاستدامة المالية والأهداف البيئية. ودعت عُمان الجمعية العمومية إلى الاعتراف بهذه القيود وتأييد تحديث سياسات الإيكاو وتشكيل فرقة عمل ودعم البرامج التجريبية والمشاورات مع الجهات المعنية لإعداد إرشادات محدثة لتسعير خدمات المطارات.

٢٦-٥٣ وفي ورقة المعلومات WP/377، أبلغت البرازيل عن عدم وجود إرشادات منسّقة للإيكاو بشأن أطر الرسوم المفروضة على النظم الجديدة الوافدة إلى المجال الجوي، بما في ذلك الطائرات الكهربائية العمودية الإقلاع والهبوط (eVTOL) ونُظم الطائرات غير المأهولة (UAS). وأشارت الورقة إلى أن عدم وجود إرشادات من هذا القبيل قد يؤدي إلى مخاطر نقص الكفاءة وعدم تماثل التكاليف وانخفاض قابلية التشغيل البيئي، في الوقت الذي تظهر فيه الآن ممارسات وطنية متباينة. وشجعت البرازيل الإيكاو على تسريع العمل على إعداد آليات استرداد التكاليف، بما يتماشى مع المبادئ الرئيسية للرسوم المبيّنة في الوثيقة 9082 Doc، مع إيلاء الاعتبار الواجب لخصوصيات بعض العمليات، مثل عمليات الطائرات غير المأهولة من الفئة المفتوحة، التي ينبغي أن تظل معفاة من الرسوم.

٢٦-٥٤ وفي ورقة المعلومات WP/532، أوجزت الهند النهج التنظيمي ومنهجية تحديد التعريفات المعتمدة في الهند منذ عام ١٩٩٧ نتيجة لعملية تحرير إدارة المطارات. وشرحت الورقة أهداف وعمليات الهيئة التنظيمية الاقتصادية للمطارات (AERA) في الهند، والتي تهدف إلى ضمان تحديد تعريفات عادلة وشفافة وتشاورية للمطارات الرئيسية - تحقق التوازن بين الاستثمارات اللازمة ومصالح الركاب وكفاءة العمليات - من خلال نهج الرسوم المختلطة القائم على التكلفة الإضافية، بما يتماشى مع مبادئ الإيكاو بشأن فرض الرسوم.

٢٦-٥٥ وفي ورقة المعلومات WP/556، أفاد المجلس الدولي للمطارات أن حركة الركاب في المطارات العالمية قد تعافت بالكامل في عام ٢٠٢٤، بل تجاوزت مستويات ما قبل الجائحة. ومع ذلك، ظلت إيرادات المطارات أقل من أرقام عام ٢٠١٩ بسبب تباطؤ الانتعاش في الإيرادات غير المتعلقة بالطيران. واستعرضت الورقة اتجاهات حركة المرور وأداء الشحن والتوقعات الطويلة الأجل، مشيرة إلى أنه بينما يُتوقع أن يستمر النمو، فإن جوانب عدم اليقين الاقتصادية الكلية والجيوسياسية قد تؤثر على الطلب في المستقبل.

٥٦-٢٦ وفي ورقة المعلومات WP/571، سلط المجلس الدولي للمطارات الضوء على التحديات المالية التي تواجهها المطارات الصغيرة والناشئة والإقليمية (SERAs)، التي غالباً ما تعمل بخسارة على الرغم من دورها الحاسم في الربط الجوي والتنمية الإقليمية ومرونة النظام. وأكدت الورقة على الحاجة إلى نُهج تمويل متنوعة، بما في ذلك الدعم الموجه والتنظيم التناسبي والشراكات المعدة خصيصاً بين القطاعين العام والخاص، بما يتماشى مع قرار الجمعية العمومية للإيكاو ٤١-٢٧، والقرار ٥ للجمعية العامة السنوية العالمية للمجلس الدولي للمطارات. وتشجع الورقة الدول على تهيئة مناخات استثمارية مواتية ودمج المطارات الصغيرة والناشئة والإقليمية في استراتيجيات البنية التحتية الوطنية لضمان استمراريتها واستدامتها على المدى الطويل.

٥٧-٢٦ وفي ورقة المعلومات WP/282، قَدّمت اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC) تحديثاً بشأن تحليل الفجوة في البنية التحتية للطيران لعام ٢٠٢٣، الذي أجرته مفوضية الاتحاد الأفريقي واللجنة الأفريقية للطيران المدني والإيكاو في إطار السوق الأفريقية الموحدة للنقل الجوي (SAATM). واستناداً إلى بيانات مستمدة من ٤١ دولة و ٧٠ شركة طيران، حددت الدراسة ٦٠ ثغرة رئيسية في البنية التحتية في المطارات وخدمات الملاحة الجوية والاتصالات والأرصدة الجوية وعمليات شركات الطيران، على خلفية توقعات تشير إلى تضاعف حجم المسافرين ثلاثة أمثال وتضاعف حركة الطائرات بحلول عام ٢٠٥٠. ويهدف التحليل إلى توجيه عملية إعداد المشاريع الإقليمية، بالتعاون مع البنك الدولي وبنك التنمية الأفريقي. وأفادت الورقة أن نتائج تحليل الفجوات ومقترحات المشاريع التي ستعقبها ستُعرض على وزراء الاتحاد الأفريقي في أكتوبر ٢٠٢٥.

٥٨-٢٦ واستعرضت اللجنة ورقة العمل WP/541 وأيدت التوصيات المقترحة فيها. وفي سياق المناقشة، حذرت إحدى الدول من الأضرار العامة التي يمكن أن تضر بالدول النامية. وإذ أشارت إحدى الدول إلى استثمارات المراكز المعنية، فأعربت عن خيبة أملها وحثت على استخلاص الدروس المستفادة وتعزيز التواصل، مشيرةً إلى انخفاض معدلات استجابة الدول للرسائل، وهو ما تراه الأمانة العامة أمراً طبيعياً فيما يتعلق بهذه المشاورات. واتفقت اللجنة مع الاستنتاج الذي خلصت إليه الورقة بأنه في غياب توافق في الآراء بين الدول الأعضاء بشأن سبل المضي قدماً في وضع آلية عالمية لاسترداد التكاليف، لا ينبغي الاضطلاع بمزيد من العمل لوضع آلية عالمية لاسترداد تكاليف خدمات طقس الفضاء، وأن يعاود المجلس الاجتماع بشأن هذه المسألة لتحديد الخطوات التالية، بدعم من لجنة الملاحة الجوية.

٥٩-٢٦ ونظرت اللجنة في ورقة العمل WP/77، التي قدمتها عُمان، والتي شددت على الحدود التي ينطوي عليها إطار الرسوم الحالي المنصوص عليه في الوثيقة Doc 9082. وفي حين أقرت الدول الأعضاء بالتطورات الرئيسية في قطاع الطيران، عارضت غالبية الدول الإجراءات المقدمة في ورقة العمل، وسلطت الضوء على أن الهيكل الحالي لرسوم الانتفاع، الذي تدعمه مبادئ الرسوم المبينة في الوثيقة Doc 9082، يخدم القطاع بشكل جيد ويوفر المرونة الكافية لاستيعاب مختلف الأساطيل والعمليات. وأعربت إحدى الدول عن دعمها لتحديث سياسات التسعير، على الرغم من أنها لا تؤيد فكرة أن الإطار الحالي للإيكاو سيقيد تطور القطاع. ولذلك، أشارت اللجنة إلى أن أحكام الوثيقة Doc 9082 بشأن مبادئ الرسوم الرئيسية، التي استعرضها مؤخراً فريق خبراء اقتصاديات المطارات وفريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (AEP-ANSEP)، والتي نشرها المجلس في ديسمبر ٢٠٢٤، كافية في الوقت الراهن، وأن بإمكان الفريقين المشتركين أن يدرسا المسائل المثارة في الورقة WP/77 في أعمالهما في المستقبل.

٦٠-٢٦ وأحاطت اللجنة علماً بالمعلومات الواردة في ورقات المعلومات WP/377 و WP/532 و WP/556 و WP/571 و WP/282.

بيانات الطيران — الرصد والتحليل

٦١-٢٦ في ورقة العمل WP/113، التنقيح رقم ١، اقترحت البرازيل، بدعم من ١٧ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية^{١١}، تنقيح اختصاصات "مجموعة عمل مؤشر التنافسية في قطاع الطيران" (ACWG) في إطار فريق خبراء بيانات وتحليلات الطيران (ADAP) فيما يتعلق بإعداد مؤشر عالمي واحد للقدرة التنافسية في مجال الطيران. وسلّطت الورقة الضوء على المخاطر المنهجية وعدم قدرة المؤشر المركب للترتيب العالمي على أن يوضح الحقائق والأولويات المتنوعة للدول الأعضاء، لا سيما البلدان النامية. وفي هذا الصدد، دعت البرازيل إلى إعداد "لوحة متابعة" مرنة تعرض مؤشرات مرجعية مستقلة تسمح للدول باختيار مقاييس تناسب سياقاتها الخاصة وتتلافى التزجيج التعسفي وتتوافق مع الخطط الاستراتيجية للإيكو، مثل "الخطة العالمية للملاحة الجوية" (GANP) و"الخطة العالمية للسلامة الجوية" (GASP) و"الخطة العالمية لأمن الطيران" (GASeP).

٦٢-٢٦ وفي ورقة العمل WP/462، أكدت شبلي على الحاجة الملحة لتحديث الأساليب التي تستخدمها الإيكو في جمع البيانات وإدارة الإحصاءات. وأشارت إلى أن الإيكو لا تزال تعتمد بشكل كبير على نماذج الإبلاغ لأغراض النقل الجوي (ATR) التي تكون ببرنامج إكسيل (Excel)، وتُرسل بالبريد الإلكتروني إلى الأمانة العامة للإيكو، مما يحد من إمكانية المقارنة والكفاءة. واقترحت شبلي اعتماد أفضل الممارسات المستقاة من علوم البيانات وتحديث أدوات الإبلاغ باستخدام برمجيات مفتوحة المصدر وضمان قابليتها للتشغيل بين نُظم بيانات الدول ومنح الدول المبلغة مجانية استخدام قواعد بيانات الإيكو. كما أوصت بالتشغيل الآلي ووضع معايير مشتركة لتحسين توقيت إحصاءات الطيران العالمي وجودتها وفائدتها.

٦٣-٢٦ ونظرت اللجنة في ورقة العمل WP/113، التي استعرضت التكاليف الخاص بإعداد مؤشر تنافسية الطيران العالمي. وفي حين اقترحت البرازيل، بدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، الاستعاضة عن المؤشر المركب الوحيد بلوحة معلومات مرجعية مرنة، فإن غالبية الدول - مع اعترافها بالتقدم الكبير الذي أحرزته مجموعة عمل مؤشر التنافسية في قطاع الطيران في إعداد "مؤشر التنافسية العالمية للطيران" - رأت أنه ينبغي مواصلة العمل على إعداد المؤشر المركب الوحيد. ولذلك اتفقت اللجنة على أن تواصل مجموعة عمل الخبراء، في إطار فريق خبراء بيانات وتحليلات الطيران، إعداد المؤشر حسب توجيهات المجلس في دورته رقم ٢٣٥. ورأت بعض الدول أنه بينما تعمل مجموعة العمل بشأن مؤشر التنافسية العالمية، ينبغي لها أيضاً أن توفر إطاراً للتوصل إلى مؤشرات مركبة من أجل المتابعة.

٦٤-٢٦ وأيدت اللجنة التوصيات الواردة في ورقة العمل WP/462 بمواصلة تحديث أدوات وقواعد الإيكو المتعلقة بإدارة البيانات لتلبية متطلبات العصر الراهن في مجالات تكنولوجيا المعلومات وعلوم البيانات والذكاء الاصطناعي. كما وافقت على ضرورة منح المنسقين التابعين للدول إمكانية استخدام منصات بيانات الإيكو مجاناً.

"البيان الموحد بسياسات الإيكو المستمرة في مجال النقل الجوي"

٦٥-٢٦ في ورقة العمل WP/42، عرض المجلس تقريراً مرحلياً عن التقدم الذي أحرزته أنشطة الإيكو المتعلقة بالتنمية الاقتصادية للنقل الجوي، عملاً بقرار الجمعية العمومية ٤١-٢٧ — "البيان الموحد بسياسات الإيكو المستمرة في مجال النقل الجوي". وأوجزت الورقة التطورات في المجالات التالية: (أ) التنظيم الاقتصادي؛ (ب) فرض الضرائب؛ (ج) اقتصادات المطارات وخدمات الملاحة الجوية؛ (د) بيانات وإحصاءات الطيران؛ (هـ) التنبؤات والتخطيط والتحليل الاقتصادي. واستناداً إلى التقدم المحرز، واسترشاداً بالأهداف الاستراتيجية وخطة العمل للفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٨، اقترح المجلس بعض التعديلات الموضوعية

^{١١} بليز وبوليفيا وشبلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وباراغواي وبيرو وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية).

والتحريرية على قرار الجمعية العمومية ٤١-٢٧. وتهدف التعديلات إلى توضيح التطورات الأخيرة ومواجهة التحديات المُستجدة وضمان استمرار المواءمة مع احتياجات القطاع المتطورة.

٢٦-٦٦ وأحاطت اللجنة علماً بالتقرير المرحلي عن الأنشطة المتعلقة بالتنمية الاقتصادية للنقل الجوي، ووافقت على قرار الجمعية المنقّح ٤١-٢٧، بالصيغة الوارد أدناه.

القرار ١/٢٦: 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 للتطوير المستدام لاقتصادات الدول من خلال تعزيز وتيسير السياحة التجارة؛

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 سياسات النقل الجوي وما يتصل بذلك من إرشادات، اتساقاً مع الهدف المتمثل في "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، بدلاً من النظر في وضع القواعد القياسية في إطار هذا الهدف الاستراتيجي؛

ولما كانت الإرشادات الصادرة عن هذه المنظمة والإجراءات التي اتخذتها هذه المنظمة لتنفيذ الهدف الاستراتيجي - "التنمية الاقتصادية للنقل الجوي تضمن تحقيق الازدهار الاقتصادي والرفاهية الاجتماعية للجميع" تساعد الدول الأعضاء على وضع السياسات والممارسات التي تسهل العولمة والتحرير والتشغيل التجاري بالإضافة إلى خلق بيئة مواتية للتنمية المستدامة للنقل الجوي الدولي؛

ولما كانت المنظمة قد وضعت "إرشادات بشأن التدابير الاقتصادية والمالية للتخفيف من حدة تأثير جائحة فيروس كورونا على قطاع الطيران" من أجل الدول الأعضاء والقطاع لمعالجة التداعيات الاقتصادية الناجمة عن جائحة فيروس كورونا، والتخفيف من الضغوط الوشيقة على السيولة والأوضاع المالية عن كاهل قطاع الطيران وتعزيز قدرته على الصمود في وجه الأزمات في المستقبل؛

ولما كان الإعلان الوزاري المُعتمَد في المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا لعام ٢٠٢١ قد أكَّد على أهمية تقديم الدعم إلى قطاع الطيران، بما في ذلك الدعم الاقتصادي والمالي، للحفاظ على سير العمليات وضمان توفير الخدمات الأساسية مع الحفاظ على المنافسة العادلة وتكافؤ الفرص؛

ولما كانت المنظمة قد قررت عقد المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوي (ATConf/7) في عام ٢٠٢٦، وهو منصة عالمية لصنع السياسات واتخاذ القرارات التي تحدد التدابير الرامية إلى تحسين البيئة التنظيمية الاقتصادية بهدف تعزيز العمل على إيجاد منظومة الطيران المدني السليمة والمجدية اقتصادياً والميسورة؛

ولما كان هناك حاجة لإدراج التنمية الاقتصادية للنقل الجوي في جميع جوانب الطيران، لا سيما فيما يتعلق بالقضايا المتشعبة، لفهم الآثار المتبادلة لمختلف الإجراءات على التنمية الاقتصادية للنقل الجوي؛

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 الثانية والأربعين للجمعية العمومية:

المرفق (أ): التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي

المرفق (ب): فرض الضرائب

المرفق (ج): اقتصادات خدمات المطارات والملاحة الجوية

المرفق (د): بيانات وإحصاءات الطيران

المرفق (هـ): التنبؤات والتخطيط والتحليل الاقتصادي

٢- **تحث** الدول الأعضاء على مراعاة هذه السياسات وتجديدها التي يعدها المجلس والأمين العام في وثائق الإيكاو الخاصة بهذا الشأن؛

٣- **تحث** 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- **تحث** 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 Doc 9587، 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 توقّعات نمو الحركة وخاصة في البلدان النامية؛

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 "توجيهات لأفرقة خبراء لجنة النقل الجوي ولجنة أمن الطيران" (Doc 9482)؛

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 بنّاءة بصددها؛

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

٩- **تطلب إلى المجلس والأمين العام** مواصلة تعزيز وإنكاء الوعي بالإعلان الوزاري الصادر عن المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا، في الوقت الذي تُبذل فيه الجهود من أجل تنفيذ الأحكام اللازمة الواردة في الإعلان؛

١٠- **تطلب إلى رئيس المجلس والأمين العام** أن يواصل بذل مساعيها الحميدة للترويج لقطاع النقل الجوي وتوعية رؤساء الدول والحكومات بالمنافع الاجتماعية والاقتصادية التي يجلبها هذا القطاع لاقتصادات بلدانهم؛

١١- **تطلب إلى المجلس والأمين العام** 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؛

١٢- **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؛

١٣- **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؛

١٤- **تطلب إلى المجلس** أن يضع إطاراً عاماً متعدد النسق ومحدد الموضوع للمؤتمر العالمي السابع للنقل الجوي (ATConf/7)، لضمان أقصى قدر من الحضور والمشاركة الفعالة في هذا الحدث وتحقيق النتائج المثلى؛

١٥- **تطلب إلى المجلس** أن يضع سياسة من شأنها تعزيز التنسيق بشأن القضايا المتشعبة المتعلقة بالتنمية الاقتصادية للنقل الجوي، وذلك من أجل استيعاب اعتبارات التنمية الاقتصادية بشكل منهجي في جميع أنشطة الإيكاو وبرامجها، وتنفيذ جدول أعمال شامل يكفل السعي بشكل فعّال لتحقيق الهدف الاستراتيجي المتمثل في التنمية الاقتصادية للنقل الجوي؛

١٦- **تعلن أن هذا القرار** يحل محل القرار ٤١-٢٧.

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 الحقوق التجارية، بما في ذلك حقوق النقل، على المستوى المتعدد الأطراف لا يزال يمثل واحداً من أهداف المنظمة؛

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 دائمة التغير 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 كان التأثير الهائل لجائحة فيروس كورونا على قطاع الطيران من حيث القدرة على الصمود أو الاستدامة أو التعافي يتطلب التفاعل بين مختلف السياسات والمجالات الفنية لإيجاد الحلول المناسبة للقطاع؛

ولما كانت معظم الخدمات الجوية الدولية تخضع لاتفاقات خدمات جوية ثنائية أو متعددة الأطراف فيما بين الدول أو مجموعات الدول على المستوى الإقليمي، والتي لا غنى عنها للنقل الجوي الدولي لأنها توفر إطارا يمكن التنبؤ به حيث يمكن لشركات الطيران أن تعمل وتحافظ على استدامة الخدمات الجوية في المستقبل، فيجب بالتالي أن تظل أي قيود مفروضة في إطار الاستجابة لأي أزمة، عند الحد الأدنى، مع توافقها مع متطلبات اتفاقات الخدمات الجوية؛

ولما كانت هناك حاجة إلى إرساء مزيد من الفهم للتحديات والمزايا المرتبطتين بتحرير فتح الأسواق، من منظوري خدمات الركاب والشحن معاً؛

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 ١٩٩٩) و"اتفاقية الضمانات الدولية على المعدات المنقولة" (اتفاقية كيب تاون) وبروتوكولها بشأن المسائل التي تخصّ معدات الطائرات. وغيره من وثائق الإيكاو التي تحكم النقل الجوي يُسهل ويساهم في تحقيق أهداف المنظمة؛

ولما كان ينبغي مراعاة مصلحة المستهلك عند تطوير السياسات الوطنية أو الإقليمية واللوائح المنظمة للنقل الجوي؛ ولما كانت المناقشات التي دارت بين أعضاء فريق خبراء تنظيم النقل الجوي تشير إلى تأييد واسع النطاق لدراسة الجوانب الاقتصادية والتنظيمية للعمليات الدولية للطائرات غير المأهولة نظراً لتزايد العمليات العالمية للطائرات غير المأهولة؛

فإن 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 فضلاً 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 والمتناسق 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؛

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- **تشجع** الدول على الحرص على أن تعكس لوائحها الوطنية المتعلقة بالنقل الجوي أولويات الإيكاو الرئيسية وتعززها؛

٨- **تحث** الدول الأعضاء على أن تولي الاعتبار الواجب للسماح للميزة لخدمات الشحن الجوي عند تبادل حقوق دخول الأسواق في إطار اتفاقات الخدمات الجوية وأن تمنح الحقوق المناسبة والمرونة التشغيلية اللازمة من أجل تشجيع تطور خدمات الشحن الجوي، بما في ذلك الخدمات التي تمكن من التجارة الإلكترونية؛

٩- **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؛

- ١٠- **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 وقوع اضطرابات ضخمة تؤثر على الطيران، والمواظبة على إبلاغ الإيكاو بشأن الخبرات المكتسبة أو المشكلات في تطبيقها؛
- ١١- **تطلب إلى** المجلس أن يدعم وبقوة تبادل الآراء والممارسات السليمة حول تطبيق مبادئ الإيكاو الرئيسية بشأن حماية المستهلك نظراً لأن هذا الجهد يمكن أن يساعد على تشجيع التوافق فيما بين النظم الوطنية أو الإقليمية، مع مراعاة احتياجات الدول للمرونة تبعاً لخصائصها الاجتماعية والسياسية والاقتصادية؛
- ١٢- **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؛
- ١٣- **تشجع** الدول الأعضاء على وضع استراتيجيات وطنية مناسبة تركز على زيادة القدرة التنافسية لقطاع الطيران وتعزيز جاذبيته، من حيث تعيين الموظفين والاحتفاظ بهم؛
- ١٤- **تطلب إلى** المجلس مواصلة بلورة فهم أفضل لمزايا التحرير والتحديات والحوجز التي تحول دون فتح الأسواق، بحيث يمكن إيلاء مزيد من الاعتبار لتطوير نهج متعدد الأطراف في الوقت المناسب؛
- ١٥- **تطلب إلى** المجلس أن يُجري، من خلال فريق خبراء تنظيم النقل الجوي، استعراضاً لنموذج الإيكاو لاتفاق الخدمات الجوية لدعم الاتفاقات الثنائية والمتعددة الأطراف للدول الأعضاء. وينبغي اعتبار هذا النموذج وثيقة حية تراعي الطابع المتغير للقطاع وتطوره التكنولوجي، وتعرض خيارات متعددة للمساعدة على إجراء المفاوضات وإذكاء الوعي وتوليد الحوار مع الحرص على أن يظل محايداً وغير ملزم؛
- ١٦- **تطلب إلى** المجلس أن يواصل رصد التقدم المحرز بشأن قطاع نُظُم الطائرات غير المأهولة، وأن يروج وينسق بين الدول الأعضاء من أجل جمع وتبادل المعلومات وأفضل الممارسات بشأن مسائل التنظيم الاقتصادي المتعلقة بالطائرات غير المأهولة؛
- ١٧- **تطلب إلى** المجلس مواصلة تشجيع استخدام المبادئ الرئيسية لإرشادات الإيكاو بشأن التدابير الاقتصادية والمالية والالتزام بها للتخفيف من تأثير اندلاع فيروس كورونا في مجال الطيران، مع وجوب تحديثها عند الاقتضاء؛
- ١٨- **تطلب إلى** المجلس إقامة تفاعلات مناسبة بين مختلف اللجان وأفرقة الخبراء والأجهزة العاملة داخل المنظمة لضمان معالجة مجالات السياسة العامة الخاصة بكل منها على النحو الملائم لعملها؛
- ١٩- **تطلب إلى** المجلس 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 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؛
- ٢٠- **تطلب إلى** المجلس أن يواصل التعاون مع الهيئات الإقليمية والإقليمية الفرعية على دراسة وإعداد تدابير التعاون، بما في ذلك الترتيبات المتحررة، واستعراض نتائج هذه التدابير بهدف معرفة ما إذا كان ينبغي توصية الدول الأعضاء بتنفيذ تدابير مماثلة أو غيرها من التدابير الأخرى على نطاق أوسع؛

٢١- **تطلب إلى** المجلس أن يقوم بتحديث نموذج الإيكاو لاتفاق الخدمات الجوية بتضمينه الإرشادات اللازمة لضمان استمرار اتفاقات الخدمات الجوية في توفير إطار يمكن التنبؤ به أثناء الأزمات التي تؤثر في الخدمات الجوية الدولية بغرض تسهيل انتفاع الدول الأعضاء به؛

٢٢- **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؛

٢٣- **تطلب إلى** المجلس استكشاف مدى ملاءمة الأطر التنظيمية الاقتصادية الراهنة في ضوء الاتجاهات الناشئة في القطاع، بما في ذلك الاختناقات في سلاسل الإمداد، وضمان تنسيق أنشطة الإيكاو الرامية إلى معالجة النقص في رأس المال البشري حتى تتصدى للتحديات الديناميكية التي يواجهها قطاع الطيران العالمي.

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 وفقا للوتيرة التي تختارها كل دولة ووفقا 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 وتقويض 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 تشجيعا متزايدا 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 أساساً سليماً 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 وتقويض 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 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 كان أحد المبادئ الرئيسية التي أوصت بها فرقة عمل المجلس لإنعاش قطاع الطيران من أجل إعادة تشغيل قطاع الطيران العالمي وتعافيه من الأثر الكارثي لجائحة فيروس كورونا على نحو يكفل السلامة والأمن والاستدامة، هو أن تنظر الدول والمؤسسات المالية في الحاجة إلى توفير دعم مباشر و/أو غير مباشر بطرق مختلفة متناسبة وتتسم بالشفافية؛

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.

فإن 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 للنهوج 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 تتفرد بهما الإيكاو في مجال النقل الجوي الدولي.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تؤكد** من جديد أن من الضروري أن تستطلع المنظمة الترتيبات التنظيمية المستقبلية وأن تضع التوصيات والمقترحات اللازمة للتصدي للتحديات التي تواجه النقل الجوي الدولي، استجابة للتغيرات الداخلية والخارجية التي تؤثر فيه؛

٢- **تسلم** 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؛

(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 نسخاً 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 إيلاء الاهتمام الواجب لما يلي:**

(أ) الهياكل والترتيبات التنظيمية الخاصة بالنقل الجوي الدولي والتحرير الذي يجري على المستوى الثنائي 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 8632 Doc، 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 ٤٢-٢٠ "البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي" (المرفق ح) - "أثر الطيران على نوعية الهواء المحلي)؛

ولما كانت سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب الواردة في الوثيقة 8632 Doc 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؛

ولما كانت المنظمة تقوم بتجميع الردود الواردة من الدول الأعضاء بشأن حالة تنفيذها للقرارات المؤجدة المتعلقة بفرض الضرائب ونشرها في ملحق بالوثيقة 8632 Doc، مع مواصلة تحديثه.

ولما كان هناك تعديل على المادة ٨ - النقل البحري الدولي والنقل الجوي الدولي في: إطار "اتفاقية الأمم المتحدة النموذجية للازدواج الضريبي بين البلدان المتقدمة النمو والبلدان النامية" (نموذج الأمم المتحدة)، الذي يدخل تغييراً في الخيارات المقترحة من أجل الضرائب على دخل شركات النقل الجوي الدولي.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول الأعضاء على أن تطبق "سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي" حسبما ورد في الوثيقة 8632 Doc ولتقادي فرض ضرائب تمييزية على الطيران الدولي؛

٢- **تحث** الدول الأعضاء على تحاشي الازدواج الضريبي في مجال النقل الجوي؛

٣- تحث الدول الأعضاء على تزويد الإيكاو بالمعلومات التي تطلبها عن حالة تنفيذها للقرارات المؤخدة المتعلقة بفرض الضرائب من أجل تحديث الملحق بالوثيقة Doc 8632؛

٤- تطلب إلى المجلس يواصل الترويج لسياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب ورصد التطورات وتحديث سياساتها والملحق بالوثيقة Doc 8632، كلما لزم الأمر ذلك.

المرفق (ج)

اقتصادات خدمات المطارات والملاحة الجوية

القسم الأول: سياسة فرض الرسوم

لما 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 ٤٢-٢٠ "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي (المرفق ج) - أثر الطيران على نوعية الهواء المحلي"، وفي قرار الجمعية العمومية ٤٢-٢١ "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ؛

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؛

ولما كانت الدول الأعضاء 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؛

ولما كانت هناك حاجة متزايدة إلى أن تدبر الدول تمويلاً كافياً ومستداماً لدعم مهامها الرقابية التنظيمية، بما في ذلك تلك المتعلقة بالسلامة والأمن والرقابة الاقتصادية؛

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؛

ولما كان توفير خدمات الأرصاد الجوية للطيران المدني الدولي لا يزال في طور التحول، بينما ينبغي أن يظل استرداد التكاليف المرتبطة به متسقاً مع سياسات الإيكاو المتعلقة بالرسوم؛

ولما كان هناك عدم توافق في الآراء بين الدول الأعضاء بشأن المضي قدماً في إنشاء آلية عالمية لاسترداد التكاليف، فقد قرر المجلس بالتالي أن يكف عن العمل على وضع آلية عالمية لاسترداد تكاليف خدمات معلومات طقس الفضاء.

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، بغض النظر عن الهيكل التنظيمي لتشغيل خدمات المطارات والملاحة الجوية؛
- 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 جهودها وفقاً للمادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو على نشر أي رسوم تفرضها الدولة الأعضاء أو تسمح بفرضها لقاء تقديم خدمات المطارات والتجهيزات الملاحية إلى طائرات أي دولة عضو أخرى، وعلى إبلاغ المنظمة بهذه الرسوم؛
- ٥- **تحث** الدول الأعضاء على اعتماد مبادئ عدم التمييز، وتناسب التكاليف، والشفافية والتشاور، على النحو المحدد في سياسات الإيكاو الواردة 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؛
- 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)؛
- ٨- **تحث** الدول الأعضاء على تحقيق التوازن المناسب بين مُقَدِّمي الخدمات والمستفيدين منها عند تنفيذ التدابير الاقتصادية والمالية في أوقات الأزمات، بما في ذلك تنقيح الرسوم، من خلال التشاور الفعّال وضمان تقاسم الصعوبات فيما بين جميع الأطراف بطريقة معقولة؛

- ٩- **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 وطيد بين مقدمي الخدمات والمنتفعين وتعزيز تجاوب السياسات مع الأزمات في المستقبل؛
- ١٠- **تطلب إلى** المجلس تقييم الآليات اللازمة لمعالجة مسألة ضمان التمويل المستدام من أجل مهام الدول في مجال السلامة والأمن والرقابة الاقتصادية، وتحديث و/أو وضع، حسب الاقتضاء، الإرشادات المتعلقة بتمويل مهام الرقابة لدى الدول؛
- ١١- **تطلب إلى** المجلس أن يواصل، حسب الاقتضاء، تحديث الإرشادات بشأن تخصيص تكاليف "النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية" (GNSS)، فضلاً عن معالجة مسألة استرداد تكاليف توفير خدمات الأرصاد الجوية للطيران المدني الدولي؛
- ١٢- **تطلب إلى** المجلس أن يواصل تعزيز سياسات الإيكاو بشأن رسوم الانتفاع وما يتصل بذلك من مواد إرشادية من أجل إنكفاء الوعي والتنفيذ من جانب الدول الأعضاء وما لديها من مطارات وهيئات خدمات الملاحة الجوية.

القسم الثاني: إدارة وتمويل البنى الأساسية في مجال الطيران

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

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

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 وأهداف التنمية المستدامة ذات الصلة؛

ولما كان قطاع الطيران يتحمل معظم تكاليف البنى الأساسية الخاصة به، عوضاً عن تمويلها من الضرائب أو الاستثمارات الحكومية أو الإعانات؛

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؛

ولما كان التوسع السريع في قطاع الوافدين الجدد إلى المجال الجوي، بما في ذلك، ضمن جملة أمور، نُظُم الطائرات غير المأهولة والتنقل الجوي المتقدم، يستلزم الاستثمار في البنية التحتية الحالية والجديدة لمنظومة الطيران لدعم دمجهم وضمان سلامة العمليات وكفاءتها؛

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).

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 التمكنية، 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؛
- ٤- **تحث** الدول الأعضاء على وضع برامج وخطط وطنية و/أو إقليمية للبنى الأساسية في مجال الطيران، والتي ينبغي مواءمتها ودمجها مع التطوير المتوازن بشكل مناسب لوسائل النقل، وربطها بالأطر والاستراتيجيات الإنمائية الوطنية و/أو الإقليمية، وتنسيقها مع الأطر الاقتصادية والمالية الدولية؛
- 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 وتسهيل دور 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؛
- ٦- **تشجع** الدول الأعضاء على النظر في مدى ملاءمة الدعم المالي والتنظيمي للمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية لمواجهة أي صعوبات اقتصادية غير مسبوقه ناجمة عن جائحة فيروس كورونا، وينبغي أن يكون هذا الدعم متسقاً مع مبدأ فرص المنافسة العادلة والمتكافئة؛
- ٧- **تطلب إلى** المجلس أن يقوم، حسبما هو مطلوب، بمواصلة 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)،
- ٨- **تطلب إلى** المجلس مواصلة تقييم الاحتياجات المالية والتمويلية الناشئة عن التقدم التكنولوجي في قطاع الطيران، بما في ذلك الاستثمار في البنية الأساسية لدعم تشغيل عمليات الوافدين الجدد مثل نظم الطائرات غير المأهولة والتنقل الجوي المتقدم؛
- ٩- **تطلب إلى** المجلس أن يحافظ على تحديث "إرشادات الإيكاو بشأن التدابير الاقتصادية والمالية للتخفيف من حدة تأثير جائحة فيروس كورونا على قطاع الطيران"، وأن يشجع على استخدامها لدعم تعافي المطارات وخدمات الملاحة الجوية من آثار جائحة فيروس كورونا؛
- ١٠- **تطلب إلى** المجلس تنفيذ ودعم أعمال المتابعة ذات الصلة بالموضوع لتنفيذ "إعلان إطار 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).

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؛

ولما كان المجلس قد أعد شروطاً لجمع البيانات والإحصاءات عن الطائرات المدنية المسجلة طبقاً للمادة ٢١ من اتفاقية شيكاغو؛

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 فيما 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 تسلّم بأن تحاليل بيانات الطيران تمر بتحوّلات في ظل سرعة وتنامي كمية البيانات، فضلاً عن ابتكارات البيانات والذكاء الاصطناعي التي تُمكن من إجراء التحليل المتقدم لمثل هذه البيانات؛

وتسلّم بالتعاون الجاري بشأن تحاليل البيانات الضخمة مع الدول الأعضاء فيما يتعلق بتوفير تحليل للأثر التشغيلي والاقتصادي يجري تحديثه بشكل مستمر من خلال أدوات المعلومات المؤسسية.

فإن الجمعية العمومية:

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

٢- تشجع الدول الأعضاء على استخدام أدوات لمتابعة البيانات الضخمة، يجري تحديثها باستمرار والرصد الشهري لعمليات اتخاذ قراراتها القائمة على البيانات، والتخطيط للقدرة الاستيعابية ومتطلبات التنفيذ؛

٣- تطلب إلى المجلس أن يدعو الخبراء الوطنيين في مختلف التخصصات المطلوبة حسب الاقتضاء لدراسة جمع الإحصاءات الرسمية بشكل منتظم، بما فيها معالجة البيانات الضخمة واستخدام الذكاء الاصطناعي، وذلك لتلبية احتياجات الدول الأعضاء والمنظمة بفاعلية أكبر؛

٤- **وتطلب إلى المجلس ما يلي:**

- (أ) أن يواصل جمع ومعالجة وتحليل بيانات الطيران، بما في ذلك البيانات الضخمة، مع الحرص في الوقت ذاته على ضمان تنسيق بيانات وإحصاءات الطيران من مصادر مختلفة من أجل تسهيل توفير البيانات الدقيقة والموثوقة والمتسقة اللازمة لاتخاذ قرارات مستنيرة من جانب الدول؛
- (ب) وأن ينشر ويتبادل مع الدول الأعضاء بيانات الطيران ذات الاهتمام المشترك في مجال النقل الجوي وفقاً للمبادئ والأحكام الواردة في الاتفاقية وفي القرارات ذات الصلة الصادرة عن المنظمة.
- (ج) 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؛
- (د) أن يضع الترتيبات الملائمة لكي تقدم الإيكاو المساعدة إلى الدول الأعضاء بناء على طلبها لتحسين بيانات وإحصاءات وتحليلات الطيران، بما في ذلك اعتماد تكنولوجيات جديدة مثل الذكاء الاصطناعي وتحليلات البيانات الضخمة.

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؛

ولما كانت المنظمة تحتاج إلى تنبؤات محددة لأغراض التخطيط للمطارات ونظم الملاحة الجوية ولأغراض والرصد البيئي.

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 بمواصلة تحديث مجموعة وحيدة من التنبؤات الطويلة الأجل للحركة الجوية، التي يمكن على أساسها وضع تنبؤات بمواصفات محددة أو بقدر أكبر من التفصيل وذلك خدمةً لأغراض شتى منها تخطيط نظم الملاحة الجوية وتحليل المسائل البيئية؛**

٣- **تطلب إلى المجلس** أن يواصل تحسين دقة التنبؤات وإجراء مزيد من التحديث المتكرر للتنبؤات من خلال صقل أساليب التنبؤ واستخدام خوارزميات الذكاء الاصطناعي في البيانات الضخمة.

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 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؛

ولما كان هناك حاجة متزايدة فيما بين الدول الأعضاء إلى قياس قدرتها على تحقيق قيمة من قطاع الطيران المدني والحفاظ عليها، مما يتطلب وضع منهجيات لتحديد مؤشر عالمي للقدرة التنافسية في مجال الطيران.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تطلب إلى المجلس** أن يضع منهجيات وإجراءات لقياس التأثير المباشر وغير المباشر والمستحث لنشاط الطيران على الاقتصاد الوطني بما يتماشى مع المعايير المقبولة دولياً؛

٢- **تطلب إلى المجلس** أن 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؛

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

٤- **تطلب إلى المجلس** أن يضع منهجية موحدة لوضع مؤشر عالمي للقدرة التنافسية في مجال الطيران للدول من أجل تعظيم إنتاج السوق والكفاءة الاقتصادية والإنتاجية إلى أقصى حد.

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 الأمين العام 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؛
- ٣- تطلب إلى المجلس رصد وتحليل القيود اللوجستية الدولية للتجارة الإلكترونية بالتعاون مع الاتحاد البريدي العالمي.

البند ٢٧ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الاقتصادية

البيانات الجوية - الرصد والتحليل

١-٢٧ في ورقة العمل WP/142، عرضت الهند نهجاً لاستخدام أجهزة استقبال منخفضة التكلفة تعمل بنظام إذاعة الاستطلاع التابع التلقائي (ADS-B) المستند إلى نظام جهاز اللاسلكي المُعرّف بالبرمجيات (SDR)، بهدف التقاط بيانات حركة الطائرات لأغراض تشغيلية وتحليلية بخلاف أغراض الاستطلاع، مؤكدة الحاجة إلى بيانات حركة دقيقة لدعم إدارة تدفق الحركة الجوية (ATFM) وتخطيط السعة والتنظيم الاقتصادي ودقة إدارة الفواتير ورصد الأداء وإعداد التقارير الوطنية. وتشير الورقة إلى وجود فجوات في المطارات غير المزودة بالرادارات وفي المواقع النائية وإلى ارتفاع تكاليف الاستطلاع التقليدي، وتقرح نشر منظومة متعددة المستويات تكون مجدية من الناحية الاقتصادية، أي نظام استطلاع معتمد مع جهاز اللاسلكي المُعرّف بالبرمجيات كنظام احتياطي في المطارات الرئيسية وأجهزة استقبال تستند إلى جهاز اللاسلكي المعرف بالبرمجيات في المواقع الإقليمية أو النائية، بحيث تغذي نظاماً وطنياً مركزياً مدمجاً مع أنظمة إدارة الفواتير والخانات الزمنية وتدقق الحركة الجوية. وأبرزت الورقة الفوائد الاقتصادية المتوقعة مثل (خفض النفقات الرأسمالية والتشغيلية وتحسين المراقبة والتنبؤ المستند إلى البيانات) ودعت الجمعية العمومية إلى دعم تشكيل مجموعة عمل لتوحيد التوصيات والإرشادات المعيارية الخاصة باعتماد استخدام نظام إذاعة الاستطلاع التابع التلقائي المستند إلى جهاز اللاسلكي المعرف بالبرمجيات للأغراض الإحصائية بخلاف أغراض الاستطلاع.

٢-٢٧ وفي ورقة العمل WP/143، اقترحت الهند وضع إطار موحد لقياس أداء شركات الطيران (AHS) يساعد مشغلي المطارات على إدارة المخاطر المالية الناشئة عن تقديم الخدمات القائمة على الائتمان لشركات الطيران، مشيرةً إلى غياب آلية موحدة وشفافة لقياس الجدارة الائتمانية لشركات الطيران. واستناداً إلى مؤشرات تشغيلية ومالية ومؤشرات تتعلق بالسلامة وتجربة العملاء واسترشاداً بلوحات متابعة قائمة في أماكن أخرى، تصوّرت الورقة إطاراً شفافاً ذا نطاق قابل للتوسيع يستند إلى البيانات، تستضيفه الإيكاو عند الاقتضاء بالشراكة مع قطاع الطيران، بما يمكن من وضع شروط دفع قائمة على تحليل المخاطر وتحسين القدرة التعاقدية والمرونة المالي. ودُعيت الجمعية إلى الإحاطة علماً بهذه المسألة ودعم إنشاء مجموعة عمل عالمية لوضع إطار موحد لقياس الجدارة/العافية الائتمانية لشركات الطيران وتشجيع التعاون بين الدول ومشغلي المطارات ورباطات قطاع الطيران تحت إشراف الإيكاو.

٢٧-٣ في ورقة العمل WP/140، سلطت جمهورية كوريا الضوء على غياب تعريف ونطاق متفق عليهما دولياً بشأن قطاع الطيران المدني، مما يقوّض اتساق الإبلاغ عن البيانات وتحليل الأثر الاقتصادي (بما في ذلك المواءمة مع الحساب الفرعي للطيران) وتخطيط السياسات. وإذ تشير الورقة إلى التباين في التفسيرات على المستوى الوطني، مثل مسألة ما إذا كان تصنيع الطائرات جزءاً منها وظهور مجالات جديدة (مثل التنقل الجوي في المناطق الحضرية والطائرات غير المأهولة والأنشطة التجارية ذات الصلة بالفضاء)، فإنها تقترح وضع إطار تصنيفي أساسي/موسع يتماشى مع المعايير الإحصائية الدولية (مثل التصنيف الصناعي الدولي الموحد لجميع الأنشطة الاقتصادية (ISIC) والتصنيف المركزي للمنتجات (CPC) ونظام الحسابات الوطنية (SNA)) لتعزيز قابلية المقارنة والتنسيق المؤسسي. ودعت الورقة الجمعية العمومية إلى الشروع في عملية تقودها الإيكاو، بالتعاون مع شعبة الإحصاءات في الأمم المتحدة والجهات المعنية، لوضع إطار تصنيفي موحد وإدراجه في التحديثات المقبلة لحساب الفرعي للطيران والإرشادات الإحصائية الصادرة عن الإيكاو في هذا الشأن.

٢٧-٤ ورأت اللجنة أن الاقتراح الداعي إلى استخدام أجهزة الاستقبال التي تعمل بنظام إذاعة الاستطلاع التابع للتلقائي المستند إلى نظام جهاز اللاسلكي المَعْرَف بالبرمجيات، في ورقة العمل WP/142 يمكن أن يزيد من الدقة الإحصائية ويحسن التنبؤ بتكلفة منخفضة نسبياً. ومع ذلك، أثرت شواغل بشأن استخدام نظام إذاعة الاستطلاع التابع للتلقائي فيما لا يتعلق بمجال السلامة وما يشكله ذلك من مخاطر أمنية لمشغلي الطائرات. وفي هذا الصدد، أوصت اللجنة بأن تحيل الجمعية العمومية المقترحات الواردة في ورقة العمل WP/142 إلى مزيد من الدراسة والتنقيح من جانب أفرقة الخبراء ومجموعات العمل الفنية التابعة للإيكاو.

٢٧-٥ ونظرت اللجنة في ورقة العمل WP/143 التي اقترحت فيها وضع درجة موحدة لصحة شركات الطيران لمراقبة السلامة المالية والتشغيلية لشركات الطيران. وفي حين أن أغلبية الدول أقرت بشواغل الهند الواردة في ورقة العمل WP/143، لكنها لم تؤيد الاقتراح، مشيرة إلى أن الإشراف على الصحة المالية للشركات الجوية هي أمر يدخل في مسؤولية الدولة، وأن أدوات الرصد الفعالة موجودة بالفعل، وأن الإطار المقترح سيكون معقداً للغاية. ولذلك اتفقت اللجنة على أن تكون مسؤولية مراقبة الجدوى المالية لشركات الطيران على عاتق هيئات كل دولة ولم تؤيد إعداد نظام تقوده الإيكاو لدرجات صحة شركات الطيران.

٢٧-٦ ورحبت اللجنة بالمبادرات المبينة في ورقة العمل WP/140 وشددت على أهمية وضع تعريف ونطاق منسقين لصناعة الطيران المدني. وأعربت عن تأييدها لوضع تعريف عالمي موحد لزيادة القدرة على مقارنة البيانات وتعزيز تخطيط السياسات. غير أن إحدى الدول حذرت من أن وضع تعريف عالمي واحد قد لا يكون ضرورياً ولا عملياً، مشددة على ضرورة أن تحتفظ الدول بالمرونة في تصنيف قطاعات الطيران وفقاً للأولويات الوطنية. ورداً على ذلك، أبلغت الأمانة العامة للجنة بأن الأعمال ذات الصلة بذلك جارية بالفعل من خلال شعبة الإحصاءات المصممة خصيصاً لإدراج هذه المرونة.

المسائل الأخرى

٢٧-٧ في ورقة العمل WP/484 التي شارك في إعدادها المجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، أبرزت شيلي الدور الحيوي للأشغال الجوية في الاستجابة للكوارث والطوارئ، مشيرة إلى مساهمتها في التنمية الاقتصادية والسلامة العامة. وأكدت الورقة أن أنشطة مثل مكافحة الحرائق وعمليات الإخلاء الطبي والاستطلاع تواجه غالباً حواجز تنظيمية عند تنفيذها عبر الحدود. وشاركت شيلي مذكرة التفاهم الصادرة عن لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية ("لاكاك") لعام ٢٠٢٣ بوصفها مبادرة إقليمية ناجحة تهدف إلى تسهيل عمليات الأشغال الجوية الأجنبية أثناء حالات الطوارئ. ودُعيت الجمعية إلى الإحاطة علماً بهذه التجربة والنظر في إدراج إرشادات أو اتفاقات نموذجية ضمن برنامج عمل الإيكاو تسهياً للوصول المشغلين الأجانب إلى أسواق الأشغال الجوية، خاصة في حالات الحاجة الماسة.

٢٧-٨ في ورقة العمل WP/405، أفادت كويا بأن استمرار فرض التدابير الأحادية الجانب والمتجاوزة للحدود الإقليمية، ولا سيما الحظر الذي تفرضه الولايات المتحدة، قد أعاق بشدة التنمية الاقتصادية واستدامة قطاع الطيران المدني لديها. ووصفت هذه التدابير، التي تشمل قيوداً على شراء الطائرات والمعاملات المالية والوصول المحدود إلى منصات الاجتماعات/الفعاليات، بأنها انتهاكات لاتفاقية شيكاغو وللقانون الدولي. ودعت كويا الجمعية العمومية إلى الإقرار بالأثر السلبي لمثل هذه الإجراءات وحث الدول على الامتناع عن تفعيل قوانين تؤثر على سيادة الدول ومصالحها المشروعة، دعماً لمبادئ الإيكاو ومبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

٢٧-٩ من خلال ورقة العمل WP/136، أبرزت الهند الأهمية الاستراتيجية المتنامية للإيرادات غير المتعلقة بالطيران في المطارات، ولا سيما في سياق الشراكات بين القطاعين العام والخاص والنمو السريع في الحركة الجوية. وتناولت الورقة اتجاهات رئيسية في الاتفاقات غير المتعلقة بالطيران وأفضل الممارسات العالمية في توليد الإيرادات غير المتعلقة بالطيران، فضلاً عن منظور الهند وأولوياتها الاستراتيجية. ودعت الهند الإيكاو إلى وضع مواد إرشادية وأحكام نموذجية للاتفاقات غير المتعلقة بالطيران، وتعزيز التنسيق التنظيمي ودعم مبادرات بناء القدرات لتعزيز الاستدامة المالية والابتكار والشراكات التجارية العادلة بما يتماشى مع السياسات الاقتصادية للإيكاو ومبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

٢٧-١٠ وأبرزت جمهورية إيران الإسلامية في التفتيح رقم ١ لورقة العمل WP/248، التي شاركت في رعايتها لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كومنولث الدول المستقلة (IAC)، الآثار السلبية الواسعة النطاق للعقوبات الأحادية الجانب على قطاع الطيران المدني فيها، مؤكدةً أنّ مثل هذه التدابير تعرض سلامة النقل الجوية وكفاءته وجذواه الاقتصادية للخطر على المستويين الوطني والعالمي. وتوضح الورقة القيود التي تؤثر على شراء الطائرات وصيانتها والمعاملات المالية والتأمين واستمرارية العمليات واستقرار القوى العاملة وكلها تقوض مبادئ المساواة والتعاون والنقل الجوي المأمون المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو. ودعت إيران الجمعية العمومية إلى استثناء الطيران المدني الدولي من نطاق العقوبات الأحادية الجانب، ومساعدة الإيكاو للدول المتضررة من خلال تقديم الدعم الفني والدعم على مستوى السياسات، وتعزيز التعاون الدولي لحماية الطيران المدني من الاضطرابات الناجمة عن العقوبات الأحادية الجانب.

٢٧-١١ في ورقة المعلومات WP/277، عرضت المملكة العربية السعودية الإصلاحات الأخيرة الرامية إلى تعزيز البيئة التنظيمية الاقتصادية لطيران المدني في الدولة. كما استعرضت الورقة إصدار وتحديث اللوائح المنظمة للمطارات والمناولة الأرضية والشحن الجوي وخدمات النقل الجوي والملاحة الجوية، والمصممة لتعزيز كفاءة السوق وجذب الاستثمارات ودعم الأهداف الوطنية بما يتماشى مع رؤية السعودية ٢٠٣٠. وتعمل هذه التدابير على تعزيز المنافسة العادلة والشفافية وجودة الخدمات مع توليد فرص عمل وزيادة كفاءة السوق وقيّمته. وأكدت المملكة العربية السعودية اعتماد مبادئ رئيسية، تشمل إشراك الجهات المعنية والتنفيذ المرحلي لضمان الانتقال السلس وتوفير نموذج تشغيلي ومبادئ توجيهية لدعم التطبيق الفعال.

٢٧-١٢ وناقشت اللجنة الاقتراح الوارد في ورقة العمل WP/484، مع تسليط الضوء على أهمية الأعمال الجوية في الاستجابة لحالات الطوارئ والسلامة العامة. وأشارت إلى المبادرة الإقليمية الرامية إلى تسهيل قيام مشغلين أجانب بأعمال جوية أثناء حالات الطوارئ، إلى جانب اقتراح بوضع إرشادات أو اتفاقات نموذجية للإيكاو لتمكين الوصول في الوقت المناسب والمنسق في مثل هذه الحالات. وأعربت الدول الأعضاء عن دعمها العام لهذه المبادرة، معترفة بقدرتها على تعزيز الوضوح التنظيمي والكفاءة التشغيلية في سياقات الطوارئ العابرة للحدود. وفي الوقت نفسه، شددت عدة دول أعضاء على ضرورة إجراء تقييم دقيق للآثار القانونية والعملية، لا سيما بالنظر إلى أن هذا النوع من النشاط لا يعالج تقليدياً في اتفاقات الخدمات الجوية. وفي ضوء التأييد العام وفي ضوء الدعم العام والاعتبارات المثارة، أوصت اللجنة بأن تطلب الجمعية العمومية إلى المجلس أن يستكشف، بمساهمات

من الهيئات الفنية المعنية، جدوى وضع توجيهات عامة أو اتفاقات نموذجية للدول من أجل تيسير اضطلاع المشغلين الأجانب بالأعمال الجوية، ولا سيما في حالات الطوارئ.

١٣-٢٧ وأحاطت اللجنة علماً بالمعلومات الواردة في ورقة العمل WP/405. وأعربت بعض الدول عن حذرهما من التدابير الانفرادية، مشيرة إلى تأثيرها السلبي على قدرة الدول على تطوير الطيران المدني كضمانة بموجب اتفاقية شيكاغو. وشددت على دور الإيكاو كمنصة محايدة لتعزيز التطوير الآمن والمنظمة للطيران المدني الدولي، على أساس تكافؤ الفرص. وأكدت إحدى الدول من جديد موقفها بأن الإيكاو ليست محفلاً مناسباً لمناقشة جزاءاتها. كما أكدت مجدداً على إجراءاتها والتزامها بالوفاء بتعهداتها الدولية بضمان سلامة وأمن الطيران الدولي. ولاحظت اللجنة أن هذه المسائل قد أثرت في جمعيات عمومية سابقة.

١٤-٢٧ وناقشت اللجنة ورقة العمل WP/136 وأحاطت علماً بالاقترح المقدم إلى الإيكاو بوضع إرشادات وبنود نموذجية للاتفاقات غير المتعلقة بالطيران وتعزيز المواءمة التنظيمية ودعم مبادرات بناء القدرات لتعزيز الاستدامة المالية والشراكات التجارية المنصفة. وفي حين أعربت عدة دول أعضاء عن دعمها للمبادرة، واعترفت بالحاجة إلى نماذج أكثر تنوعاً لتحقيق الإيرادات نظراً لزيادة عدد الشراكات بين القطاعين العام والخاص والهياكل العالمية لإدارة المطارات، أعربت غالبية التدخلات عن تحفظات واضحة. وأثيرت شواغل بشأن اختصاص الإيكاو فيما يخص المسائل التجارية وتعقيد وضع الإرشادات العملية والطابع المتميز للأنشطة غير المتعلقة بالطيران التي قد تتطلب اتباع مناهج بديلة. وتم تسليط الضوء كذلك على أن لدى الإيكاو إرشادات قائمة تتناول مصادر الإيرادات غير المتعلقة بالطيران. وبالنظر إلى وجهات النظر المتباينة، أوصت اللجنة بأن تواصل الإيكاو رصد التطورات وإعادة النظر في المسألة عندما ترى ذلك مناسباً.

١٥-٢٧ وأحاطت اللجنة علماً بورقتي المعلومات WP/248 و WP/277.

— انتهى —

ISBN 978-92-858-0053-6



9 7 8 9 2 8 5 8 0 0 5 3 6