



الجمعية العمومية - الدورة الثانية والأربعون اللجنة الاقتصادية

البند ٢٦ من جدول الأعمال: التنمية الاقتصادية للنقل الجوي

البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي (ورقة مقدّمة من مجلس الإيكاو)

الموجز التنفيذي

تتضمن هذه الورقة تقريراً عن التقدم الذي أحرزته أنشطة الإيكاو المتعلقة بالتنمية الاقتصادية للنقل الجوي عملاً بقرار الجمعية العمومية ٢٧-٤١ - "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي". وهي تسلط الضوء على أبرز التطورات فيما يتعلق بما يلي: (أ) التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي؛ (ب) فرض الضرائب؛ (ج) اقتصادات المطارات وخدمات الملاحة الجوية؛ (د) بيانات وإحصاءات الطيران؛ (هـ) التنبؤات والتخطيط والتحليل الاقتصادي.

ومع مراعاة التقدم المحرز في هذه المجالات، فإن القصد من التغييرات المقترحة إدخالها على هذا البيان الموحد، من الناحيتين، الموضوعية والتحريرية، هو إدراج التطورات التي استجبت منذ انعقاد الدورة الماضية للجمعية العمومية، وترد تلك التغييرات المقترحة في المرفق بهذه الورقة.

الإجراء: تدعى الجمعية العمومية إلى اعتماد الصيغة المنقحة من قرار الجمعية العمومية "بشأن البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي"، بالشكل الوارد في المرفق ليحل محل القرار ٢٧-٤١.

الأهداف الاستراتيجية:	ورقة العمل هذه ترتبط بالهدف الاستراتيجي — "ضمان أن تحقق التنمية الاقتصادية للنقل الجوي الازدهار الاقتصادي والرفاهية المجتمعية للجميع".
الآثار المالية:	من المتوقع تنفيذ أنشطة الإيكاو المذكورة في ورقة العمل هذه بالموارد المتاحة في الميزانية العادية للفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ و/أو المساهمات من خارج الميزانية، بما في ذلك "الصندوق الطوعي للنقل الجوي" (TRAF)، بالاسترشاد بخطة أعمال الإيكاو للفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٨.
المراجع:	الوثيقة Doc 10184 - القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٢٠٢٢/١٠/٧) الوثيقة Doc 10180 - "تقرير اللجنة الاقتصادية للدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية" القرار ٢٧-٤١ - "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي"

١- المقدمة

١-١ عملاً بقرار الجمعية العمومية ٢٧-٤١ — "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي"، تمحور تركيز الإيكاو فيما تظطلع به من أنشطة حول المجالات التالية: (أ) التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي؛ (ب) فرض الضرائب؛ (ج) اقتصادات المطارات وخدمات الملاحة الجوية؛ (د) بيانات وإحصاءات الطيران؛ (هـ) التنبؤات والتخطيط والتحليل الاقتصادي.

٢-١ ويجري منذ الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية، بذل الجهود من أجل تنفيذ بنود القرار ٢٧-٤١. وهي بنود تتضمن القضايا الناشئة والتقدم التكنولوجي في أوساط الصناعة، فتشكل أساساً لوضع البرامج للفترة الثلاثية القادمة في هذه المجالات الخمسة.

٢- التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي

١-٢ تركّز عمل الإيكاو في مجال سياسات النقل الجوي وتنظيمه خلال الفترة التي تلت الجمعية العمومية الماضية على تعزيز إرشادات الإيكاو في مجال السياسة العامة بشأن الجانب الاقتصادي لتنمية النقل الجوي الدولي، ومعالجة المسائل المتعلقة باتفاقية الاستثمارات الأجنبية في شركات الطيران، وإمكانية وضع اتفاق دولي لتعزيز تحرير خدمات الشحن الجوي، وبناء فهم أفضل لدى الدول بشأن فوائد تحرير هذه الأسواق والتحديات المرتبطة بها فضلاً عن الحواجز التي تحول دون إتاحة الوصول إلى الأسواق، وذلك ضمن جملة أمور أخرى.

٢-٢ ومع الإقرار بأن النقل الجوي يُعد جزءاً لا يتجزأ من منظومة الطيران المدني، وعاملاً رئيسياً من عوامل التنمية الاقتصادية والتجارة العالمية، سيركز عمل المنظمة في هذا المجال للفترة الثلاثية من ٢٠٢٦ إلى ٢٠٢٨ على وضع وتحديث السياسات والإرشادات لدعم دور الدول التنظيمي والرقابي في الميدان الاقتصادي، وإزالة القيود التنظيمية التشغيلية، وتحسين الربط الجوي وخلق بيئة أعمال تنافسية، مع زيادة الشفافية والخيارات المتاحة للمستهلكين. وتشمل هذه المسائل بعبارات واضحة ما يلي:

(أ) **تحديث نموذج لإيكاو لاتفاق الخدمات الجوية:** ستواصل المنظمة دعم رغبة الدول في جهودها لتحرير الأسواق من خلال استعراض وتحديث نموذج الإيكاو لاتفاق الخدمات الجوية (TASA)، مع مراعاة النظر في المستقبل في وضع اتفاقات متعددة الأطراف بشأن تحرير الملكية والسيطرة والوصول إلى الأسواق وخدمات الشحن الجوي. وسيجري تطوير هذا النموذج ليصبح مجموعة أدوات شاملة لدعم الترتيبات الثنائية والمتعددة الأطراف للدول الأعضاء.

(ب) **تعزيز تنفيذ المادة ١٥ من الاتفاقية:** ستبذل الجهود لتعزيز امتثال الدول لأحكام المادة ١٥ من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" وغيرها من السياسات والإرشادات الاقتصادية. وسيجري وضع الإرشادات بشأن أحكام المادة ١٥ من الاتفاقية في شكلها النهائي كي تستعين بها الدول.

(ج) **الإرشادات الاقتصادية بشأن تشغيل نُظُم الطائرات غير المأهولة في العمليات الدولية:** سيجري تكثيف عمليات رصد التقدم المحرز في قطاع الطائرات غير المأهولة، وذلك لمعرفة متى سيكون من الضروري وضع لائحة اقتصادية لتشغيل نُظُم الطائرات غير المأهولة في العمليات الدولية. وقد أنشئت منصة مخصصة للأعضاء والمراقبين في فريق خبراء تنظيم النقل الجوي (ATRP)، وذلك لتعزيز تبادل أفضل الممارسات، ومواصلة المناقشات المتعلقة بالممارسات التنظيمية الاقتصادية لعمليات الطائرات غير المأهولة.

د) **عقد المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوي (ATConf/7):** تماشيا مع اعتزام المنظمة عقد المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوي (ATConf/7) في نوفمبر ٢٠٢٦، تعتزم الأمانة العامة عقد عدد من الندوات العالمية والإقليمية في إطار التحضير لهذا المؤتمر بالمشاركة مع الأطراف المعنية الرئيسية.

٣- فرض الضرائب

١-٣ تتابع الإيكاف عن كثب التطورات المتعلقة بتنقيح 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). ويهدف هذا التغيير إلى منح البلدان التي يجري فيها تقديم الخدمات أو تحقيق الدخل (أي "بلدان المصدر") الحق في فرض ضرائب على هذه الدخول، ما يمثل تحولا عن النظام الضريبي التقليدي الذي يعطي بلد المقر الحق الحصري في فرض الضرائب فيما يتعلق بعمليات النقل الجوي الدولي، وهو ما توصي به "سياسات الإيكاف بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي" (Doc 8632)، حيث تمنح الدول الأعضاء إعفاءات ضريبية متبادلة على دخل شركات الطيران الناجم عن تشغيل الطائرات في عمليات النقل الجوي الدولي لتلافي الازدواج أو التعدد الضريبي.

٢-٣ وإدراكا لتأثير التنقيح المقترح لنموذج الأمم المتحدة للنقل الجوي العالمي، تتعاون الإيكاف مع الأطراف المعنية في قطاع الصناعة للتعبير عن شواغل مجتمع الطيران أمام لجنة الضرائب التابعة للأمم المتحدة. وتؤكد الإيكاف على الحاجة إلى النظر في التحديات التي ينفرد قطاع الطيران بمواجهتها، وأهمية مواءمة السياسات الضريبية بشأن مجال النقل الجوي الدولي لتجنب الازدواج الضريبي، وذلك بما يتماشى مع سياسات الإيكاف الراسخة. وبالإضافة إلى ذلك، فقد صدر كتاب منظمة الإيكاف المؤرخ في ٢٠٢٥/١/٩ (انظر EC2/10 - 25/1) الذي يطلب من الدول الأعضاء ما يلي: (أ) الإحاطة علما بنموذج الأمم المتحدة المنقح؛ (ب) التنسيق مع السلطات الضريبية أو المالية ذات الصلة فيما يتعلق بالامتثال لأحكام بقرار الجمعية العمومية ٢٧-٤١، المرفق (ب) — "الضرائب"؛ (ج) اتباع أحكام "سياسات الإيكاف بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي" (Doc 8632) لتجنب الازدواج الضريبي.

٤- اقتصادات المطارات وخدمات الملاحة الجوية

١-٤ تركز المنظمة في عملها المتعلق بالجوانب الاقتصادية للمطارات وخدمات الملاحة الجوية على تحديث سياسات الإيكاف وإرشاداتها، وتمويل المهام الرقابية لدى الدول، واستراتيجيات استرداد التكاليف فيما يتعلق بالبنى التحتية الناشئة المتعلقة بالطيران، وتنفيذ سياسات الإيكاف المتعلقة بالرسوم.

٢-٤ **تحديث سياسات الإيكاف وإرشاداتها.** أجرى الفريق المشترك الذي يضم فريق خبراء اقتصاديات المطارات وفريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (AEP-ANSEP) استعراضا شاملا لوثيقة المعنونة "سياسات الإيكاف بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية" (الوثيقة Doc 9082)، ونُشرت الطبعة العاشرة من هذه الوثيقة في عام ٢٠٢٤. وتشمل التحديثات الرئيسية توضيح مبادئ الرسوم الرئيسية الأربعة، مع تسليط الضوء على أحكام المادة ١٥ من اتفاقية شيكاغو، وتتضمن التغييرات المعتمدة في الأدلة الإرشادية ذات الصلة مثل التعديلات على الرسوم "النفاضلية" و"المعدلة". كما نُشرت الطبعة السادسة من "دليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية" (الوثيقة Doc 9161) في عام ٢٠٢٣. وبالإضافة إلى ذلك، يجري الاضطلاع بمزيد من العمل على وضع إرشادات لمعالجة مختلف الجوانب المتعلقة باقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية، بما في ذلك، ضمن جملة أمور، المعلومات الموحدة لفواتير رسوم الطيران، والتعريف رفيع المستوى للاتفاقات التجارية بين المطارات والمستعملين، والرقابة الاقتصادية على المطارات المملوكة لكيانات عابرة للحدود الوطنية.

٣-٤ **التمويل المستدام للمهام الرقابية لدى الدول.** لمعالجة مسألة الصعوبات المتعلقة بالتمويل المستدام للمهام الرقابية داخل السلطة التنظيمية، أعدت دراسة استقصائية عالمية لجمع معلومات عن التمويل والهيكل التنظيمي لمهام الدول المتعلقة

بالسلامة والأمن والرقابة الاقتصادية. وستشكل الردود أساساً لإجراء دراسة عن ممارسات تمويل المهام الرقابية، في إطار تطوير الإرشادات اللازمة للدول من أجل وضع آليات تمويل لدعم مهامها الرقابية.

٤-٤ **وضع إرشادات بشأن تمويل البنية التحتية الناشئة المتعلقة بالطيران.** لقد بُذلت جهود لمعالجة القضايا الناشئة عن التقدم التكنولوجي في قطاع الصناعة، وما يرتبط بها من متطلبات استثمارية للخدمات والبنية التحتية الجديدة في مجال الطيران، بما في ذلك آلية تمويل من أجل تقديم الخدمات للوافدين الجدد، بما في ذلك أنظمة الطائرات غير المأهولة والتقلّ الجوي المتقدّم، والجوانب المتعلقة باسترداد تكاليف الخدمات المقدمة لإطلاق العمليات الفضائية التجارية، واسترداد تكاليف توفير خدمات الأرصاد الجوية للطيران.

٥-٤ **العمل المقبل بشأن اقتصادات المطارات وخدمات الملاحة الجوية.** لا يفتأ المشهد الاقتصادي للطيران يتطور، مما يتطلب تدبير التمويل والدعم المالي الكافيين من أجل تحديث وتوسيع البنية التحتية الحيوية لتلبية الاحتياجات المستقبلية المتعلقة بالسعة والقدرة، ودعم تحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة في هذا الشأن. وفي هذا السياق، سيركز العمل المقبل بشأن اقتصادات المطارات وخدمات الملاحة الجوية على جملة أمور منها ما يلي: (أ) تحديث السياسات والإرشادات لضمان ملائمتها للوضع المتطور والتجارب مع الاحتياجات الإنمائية المتوسطة إلى الطويلة الأجل؛ (ب) وضع إرشادات بشأن التمويل والدعم المالي من أجل البنية التحتية للطيران وعمليات الطيران؛ (ج) مواصلة إنكاء الوعي بسياسات الإيكاو وإرشاداتها، ومساعدة الدول على تعزيز جهودها من أجل رفع مستوى تنفيذها في إطار الهدف الاستراتيجي "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

٦-٤ **إعداد آلية لاسترداد تكاليف تقديم خدمات معلومات طقس الفضاء.** عملاً بالتكليف المنصوص عليه في الفقرة ١٢ من المنطوق بالقسم الأول من المرفق (ج) (بعد إعادة التقييم) بقرار الجمعية العمومية ٢٧-٤١، بُذلت الجهود طوال الفترة الثلاثية لدراسة مدى ملائمة وجدوى إنشاء نظام عالمي لاسترداد تكاليف توفير خدمات معلومات طقس الفضاء. وشملت هذه الجهود سلسلة من المناقشات والتحليلات التي أجريت داخل هيئات الإيكاو، والتي كان نتائجها قيام الإيكاو بإصدار كتاب موجّه إلى الدول الأعضاء لاستطلاع تفضيلات الدول الأعضاء من بين الخيارات المتاحة لإنشاء آلية عالمية لاسترداد التكاليف. إلا أن الردود الواردة لا تُعد تعبيراً عن آراء النسبة الأكبر من الدول الأعضاء في الإيكاو وكشفت عن تباين كبير في وجهات النظر. وفي ضوء معدل الاستجابة المحدود وعدم التوافق في الآراء، ذهب الرأي إلى أن النتيجة لا تشير إلى مسار واضح يمكن اتباعه في المرحلة القادمة. وبما أنه لم يتسوّ التوصل إلى اتفاق بشأن مدى ملائمة أو جدوى إنشاء آلية عالمية لاسترداد التكاليف، قرر المجلس عدم القيام بأي عمل آخر في هذا الصدد.

٥ - بيانات وإحصاءات الطيران

تطوير إحصاءات وبيانات وتحليلات الطيران لدعم عمليات اتخاذ القرار القائمة على الأدلة

١-٥ أحرزت الإيكاو تقدماً ملموساً في النهوض بمجال إحصاءات الطيران وبياناته وتحليلاته، لدعم التخطيط القائم على الأدلة وتنفيذ السياسات من قبل الدول الأعضاء فيها. ومن خلال التعاون المستمر مع الدول الأعضاء في إطار فريق خبراء بيانات وتحليلات الطيران (ADAP) والشعبة الإحصائية، وقد حققت الإيكاو إبلاغاً شبه عالمي عن الإحصاءات الرسمية التي أبلغت بها الدول الأعضاء. وتُدمج هذه البيانات الرسمية الآن بسلاسة مع مصادر البيانات الضخمة، مثل إذاعة الاستطلاع التابع للتقائي (ADS-B) (للتبعية الطائرات) ونقل البيانات الذكية عن الأسواق (MIDT) (لحجوزات الركاب)، مما يرسخ أساساً تحليلياً عالي الجودة وينتج رؤية دقيقة وفي الوقت المناسب لنشاط الطيران العالمي.

٢-٥ وتشكل قاعدة البيانات المتكاملة عماد الأدوات التحليلية المتقدمة التي طورتها الإيكاو، بما في ذلك مؤشر الربط الجوي والمؤشر العالمي للقدرة التنافسية في مجال الطيران. وتتيح هذه الأدوات للدول الأعضاء تقييم أدائها وقياسه عبر مسارات رئيسية مثل تحرير الخدمات الجوية، والاستثمار في البنية التحتية، وملكية شركات الطيران والسيطرة عليها، وتركيز السوق.

٣-٥ وسعياً لتعزيز إتاحة هذه الرؤى وتطبيقها بسهولة، تنشر الإيكاو تقارير رصد شهرية، وأدوات متابعة تفاعلية متقدمة لعرض بيانات تصويرية من خلال منصات حصرية لمعلومات الأعمال. وهذه الأدوات متاحة من خلال تراخيص "Tableau" الآمنة (برنامج متخصص في عرض البيانات وتحليلها)، وتقدم تحليلات شبه فورية حول الحركة الجوية ونشر الأسطول والأداء المالي ورسوم الملاحة الجوية والاتجاهات على مستوى مسار الطيران، مما يمكن الدول الأعضاء من اتخاذ قرارات تستند إلى البيانات في مشهد طيران الذي يتسم بالدينامية.

٦- التنبؤات والتخطيط والتحليل الاقتصادي

التنبؤات والتحليل الاقتصادي لتخطيط الدولة وأهداف الإيكاو الاستراتيجية

١-٦ تؤدي الإيكاو، بعملها في مجالات التنبؤات والتخطيط والتحليل الاقتصادي، دوراً حيوياً في النهوض بجميع أهدافها الاستراتيجية. فهي تقدم مجموعة شاملة من التنبؤات التي تغطي المعلومات التشغيلية — بما في ذلك حركة الركاب والبضائع، والرحلات الجوية المغادرة — على مستويات متعددة من الدقة مثل أزواج المطارات وأزواج الطرق الوية وأزواج الدول وأقاليم معلومات الطيران (FIRS). وبالإضافة إلى ذلك، تقدم الإيكاو تنبؤات مفصلة عن تطور الأسطول، ومتطلبات إجازة العاملين في مجال الطيران (مثل الطيارين ومراقبي الحركة الجوية وعاملو الصيانة)، وسعة المقاعد، وكلها مدخلات أساسية لتخطيط الطيران على المستويين الوطني والإقليمي.

٢-٦ ومن خلال مجموعة العمل متعددة التخصصات المعنية بالتنبؤات طويلة الأجل للحركة الجوية (MDWG-LTF)، تقوم الإيكاو بإجراء تحديث دوري لتوقعاتها طويلة الأجل للحركة الجوية، وذلك من خلال دمج أحدث الاتجاهات والمؤشرات الاقتصادية العالمية. وهذه التنبؤات المحدثة متاحة للدول الأعضاء من خلال أدوات الإيكاو للمتابعة التفاعلية التحليلية للبيانات الضخمة، وهي بمثابة أداة استراتيجية للتخطيط طويل الأجل وبناء القدرات وتحديد أولويات الاستثمار.

٣-٦ كما استجابت الإيكاو للطلب المتزايد من الدول الأعضاء والأطراف المعنية في القطاع والمنظمات الدولية على إجراء تحليلات اقتصادية دقيقة لمساهمة النقل الجوي في الاقتصادات الوطنية والإقليمية والعالمية. ويشمل ذلك تطوير منهجيات لتحديد الآثار الاقتصادية المباشرة وغير المباشرة للطيران باستخدام معايير مقبولة دولياً.

٤-٦ وتُجري الإيكاو دراسة سنوية حول الاختلافات الإقليمية في تكاليف وإيرادات النقل الجوي الدولي، لتواصل من خلالها تعزيز الحياض الاقتصادي وتوفير نظام أكثر إنصافاً لتقاسم إيرادات شركات الطيران. والجدير بالذكر أن اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) يستخدم هذه النتائج أيضاً لتخصيص إيرادات الركاب من الرحلات المشتركة.

٥-٦ ويشكل التحليل الاقتصادي الذي تجريه الإيكاو الأساس للمعدل الأساسي لنقل البريد الجوي (BACR)، وهو آلية رئيسية في إطار الاتحاد البريدي العالمي (UPU) لتسوية تكاليف نقل البريد الدولي. وعلى وجه التحديد، فإن هذا النظام يؤدي دوراً حاسماً في تمكين التجارة الإلكترونية الدولية الفعالة من حيث التكلفة، ولا سيما فيما يتعلق بالطرود الصغيرة والخفيفة الوزن. من خلال تقديم معدل نقل جوي احتياطي في حالة عدم وجود اتفاقات ثنائية، فإن المعدل الأساسي لنقل البريد الجوي يساعد على الحفاظ على تكاليف الشحن عبر الحدود التي يمكن التنبؤ بها وبأسعار معقولة.

٦-٦ وقد وضعت الإيكاو الإطار المنهجي للمؤشر العالمي للقدرة التنافسية في مجال الطيران، الذي يجري تقاسم نتائجه المؤقتة وبياناته الأساسية مع الدول الأعضاء. ويمكن هذا الإطار المنهجي الدول من تقييم قدرتها على توليد القيمة من الطيران المدني والحفاظ عليها من خلال تجميع المؤشرات الرئيسية المتعلقة بالربط الجوي، وجودة البنية التحتية، والأطر التنظيمية، والظروف الاقتصادية. ويسمح هذا المؤشر بوضع معايير مرجعية شفافة عبر الدول، لدعم تقييم الأداء وفهرسة وتحديد مجالات السياسات والاستثمار المطلوب تحسينها.

٧- الصيغة المنقحة لقرار الجمعية العمومية ٤١-٢٧

٧-١ في ضوء نظر المجلس في التقدم المحرز في مجالات التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي والضرائب والجوانب الاقتصادية للمطارات وخدمات الملاحة الجوية وبيانات وإحصاءات الطيران، على النحو الوارد في الفقرات من ٢ إلى ٦ المذكورة أعلاه، بالإضافة إلى الأهداف الاستراتيجية للمنظمة وخطة أعمالها للفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٨، فقد أُجري استعراض موضوعي للقرار ٤١-٢٧ — "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي"، وترد الصيغة المنقحة من هذا القرار في المرفق بهذه الورقة.

٧-٢ وتحافظ الصيغة المنقحة للبيان الموحد على الهيكل نفسه بالشكل الوارد في القرار ٤١-٢٧، أي المكون من قسم خاص بالمقدمة وخمسة مرفقات على النحو التالي:

- المقدمة
- المرفق (أ) - التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي
- المرفق (ب) - فرض الضرائب
- المرفق (ج) - اقتصادات المطارات وخدمات الملاحة الجوية
- المرفق (د) - بيانات وإحصاءات الطيران
- المرفق (هـ) - التنبؤات والتخطيط والتحليل الاقتصادي

٧-٣ وتهدف التغييرات المقترحة إدخالها، فيما يخص الجوانب الموضوعية والتحريرية، إلى ما يلي: (أ) إدخال بنود جديدة بما يراعي التطورات المستجدة أو القرارات المتخذة منذ انعقاد الدورة الماضية للجمعية العمومية وإدراج المهمات المستقبلية؛ (ب) إزالة البنود التي تقادمت أو أصبحت زائدة عن الحاجة، أو الإجراءات التي تم إنجازها؛ (ج) تحسين مستوى العرض.

— — — — —

المرفق

سياسات النقل الجوي المستمرة

القرار ٤٢-.. : البيان الموحد بسياسات الإيكو 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 الإيكو 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 والتجارة؛

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 الشبكية على السيولة والأوضاع المالية عن كاهل قطاع الطيران وتعزيز قدرته على الصمود في وجه الأزمات في المستقبل؛

ولما كان الإعلان الوزاري المُعتمد في المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا لعام ٢٠٢١ قد أكّد 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 الحادية 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 9587 Doc، بعنوان "السياسات والمواد الإرشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي"؛

٥- تطلب إلى المجلس إعطاء أهمية خاصة للتحدي المرتبط بتمويل تطوير البنى الأساسية والقدرات في مجال الطيران، بما يتناسب مع مستوى 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 بناءة بصددھا؛

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** الاستعداد بشكل جيد 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، مما يبرز أهمية اتباع نهج شامل لفهم الآثار المتبادلة لمختلف الإجراءات على 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 إطاراً 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 المرتبطين 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 مناسبتين 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 وفقاً 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 وتعزيزها؛

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 تمكّن 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- **تحت** 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- **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؛

١٤- **تطلب إلى** المجلس أن يستعرض ويطور نموذج الإيكاو لاتفاق الخدمات الجوية ضمن مجموعة الأدوات الشاملة لدعم الترتيبات الثنائية والمتعددة الأطراف للدول الأعضاء. وينبغي اعتبار هذا النموذج وثيقة حية تراعي الطابع المتغير للقطاع وتطوره التكنولوجي، وذلك لتهيئة بيئة تشغيل أكثر ملاءمة من أجل القطاع؛

~~١٤- **تطلب إلى** المجلس أن ينظر فيما إذا كانت هناك حاجة تستدعي النظر في وضع اتفاق دولي مُحدّد لتسهيل المزيد من تحرير خدمات الشحن الجوي نظراً لما كان لخدمات الشحن الجوي من دور حاسم أثناء جائحة فيروس كورونا المستجد، ولزيادة المفاجئة في الطلب العالمي على هذه الخدمات؛~~

١٥- **تطلب إلى** المجلس أن يواصل رصد التقدم المحرز بشأن قطاع نُظم الطائرات غير المأهولة، أن يجري تقييماً متعمقاً للحاجة إلى وضع تنظيم اقتصادي للعمليات الدولية لنُظم الطائرات غير المأهولة، وأن يروج وينسق بين الدول الأعضاء من أجل جمع وتبادل المعلومات وأفضل الممارسات بشأن مسائل التنظيم الاقتصادي المتعلقة بالطائرات غير المأهولة؛

١٦- **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؛

١٧- **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؛

١٨- **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؛

١٩- **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؛

٢٠- **تطلب إلى المجلس أن يدرج الإرشادات اللازمة في نموذج الإيكاو لاتفاق الخدمات الجوية (TASA) لضمان استمرار اتفاقات الخدمات الجوية في توفير إطار يمكن التنبؤ به أثناء الأزمات التي تؤثر في الخدمات الجوية الدولية بغرض تسهيل انتفاع الدول الأعضاء بها؛ من أجل توفير المرونة للدول للاستجابة مؤقتاً للأزمات الدولية مع حماية سلامة اتفاقات الخدمات الجوية، وتسهيل استمرار الحركة أثناء الأزمة وضمان العودة إلى "الوضع الطبيعي" بعد ذلك، مع الأخذ في الاعتبار على وجه الخصوص الدروس المستفادة من جائحة كوفيد-١٩، التي كانت بمثابة صدمة غير مسبوقه على نطاق النظام الدولي للطيران.**

٢١- **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؛**

٢٢- **تطلب إلى المجلس ضمان أن تظل الأطر التنظيمية الاقتصادية ملائمة وفعالة لتوجيه الدول الأعضاء للاستجابة للاتجاهات الناشئة في القطاع والتصدي 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 الإنز 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.

ولما كانت المناقشات التي أجراها فريق خبراء تنظيم النقل الجوي تشير إلى تأييد واسع النطاق للعمل الجاري بهدف إعداد وثائق متعددة الأطراف بشأن تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم؛

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- **تحت** 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 عقدتها أو تعقدتها الأطراف المعنية؛

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

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

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

~~٦- **تطلب** إلى المجلس الانتهاء من الإجراءات المتعلقة بالشواغل المتبقية بغرض الانتهاء من تطوير "اتفاقية الاستثمار الأجنبي في شركات الطيران"، والتي تهدف إلى تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم بشكل متعدد الأطراف بموجب رؤية الإيكاو الطويلة الأجل بشأن تحرير النقل الجوي الدولي؛~~

٦٤- **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 والمنجسة 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 للنهج 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 اعتمدته منظمة التجارة العالمية يتضمن بعض جوانب النقل الجوي الدولي؛
- ولما كانت الإيكاو قد عملت بنشاط لكي يتحسن فهم جميع الأطراف المعنية لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي وللرسالة والدور اللذين تنفرد بهما الإيكاو في مجال النقل الجوي الدولي.

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- **تسَلِّم** 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 وبنيتة 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 تنتظر في إتباع هذه الإرشادات؛
- (و) أن تودع لدى الإيكاو بمقتضى المادة (٨٣) من اتفاقية شيكاغو نسخا من أي إعفاءات وأي التزامات محددة تتعلق بالنقل الجوي الدولي عقدتها بموجب الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات؛

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

- (أ) الهياكل والترتيبات التنظيمية الخاصة بالنقل الجوي الدولي والتحرير الذي يجري على المستوى الثنائي والإقليمي 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 الإيكافو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي، على النحو الوارد في الوثيقة Doc 8632، تميز من ناحية المفهوم بين الرسم والضريبة باعتبار أن "الرسم هو جباية تهدف على وجه التحديد إلى استرداد نفقات تقديم التجهيزات والخدمات إلى الطيران المدني، بينما الضريبة هي جباية لتحصيل إيرادات للحكومات الوطنية أو المحلية، وهي عموماً لا تسري على الطيران المدني لا بكاملها ولا على أساس تكلفة محددة؛

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

ولما كانت مسألة الجبايات المتعلقة بانبعاثات محركات الطائرات قد عولجت في قرار الجمعية العمومية Doc 8632-٤٢-٢٠٠٠ "البيان الموحد بسياسات الإيكافو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي" (المرفق (ح) - أثر الطيران على نوعية الهواء المحلي)؛

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

ولما كانت المنظمة تقوم بتجميع الردود الواردة من الدول الأعضاء بشأن حالة تنفيذها للقرارات المؤخدة المتعلقة بفرض الضرائب ونشرها في ملحق بالوثيقة Doc 8632، 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 الضرائب على دخل شركات النقل الجوي الدولي.

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول الأعضاء على أن تطبق "سياسات الإيكافو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي" حسبما ورد في الوثيقة Doc 8632 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 الإيكافو 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 تتميز 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 ٤٢-٤٣-٤٤ "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي (المرفق ح) - أثر الطيران على نوعية الهواء المحلي)، وفي قرار الجمعية العمومية ٤٢-٤٣-٤٤ "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير 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 تراجع كبير في الحركة الجوية بسبب تأثير جائحة فيروس كورونا، مما أدى إلى انخفاض الإيرادات من رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، وما ترتب على ذلك من مخاطر تهدد الاستقرار المالي لدى مُقَدِّمي الخدمات.

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 جهدها 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 المُحدّد 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 الفعال 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 وطيّد بين مقدمي الخدمات والمنفعين 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-د- **تطلب إلى** المجلس أن يواصل، حسب الاقتضاء، تحديث الإرشادات بشأن تمويل ما يلائم من مهام المراقبة تخصيص تكاليف "النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية" (GNSS)، فضلاً عن معالجة مسألة استرداد تكاليف توفير خدمات الأرصاد الجوية للطيران المدني الدولي؛

١١-هـ- **تطلب إلى** المجلس أن يعالج المسائل المتعلقة باسترداد تكاليف توفير خدمات المعلومات المتعلقة بطقس الفضاء للطيران المدني الدولي، بما في ذلك وضع آليات ملائمة لاسترداد التكاليف-

١٢-د- **تطلب إلى** المجلس أن يواصل تعزيز سياسات الإيكاو بشأن رسوم الانتفاع وما يتصل بذلك من مواد إرشادية من أجل إنكاء 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 تكثر من إسناد تشغيل خدمات المطارات والملاحة الجوية إلى هيئات تجارية ومخصصة قد تكون أقل إدراكاً ووعياً بالتزامات الدول بموجب اتفاقية شيكاغو وملاحقها وسياسات وإرشادات الإيكاو في المجال الاقتصادي، وتستخدم تجهيزات وخدمات متعددة الجنسيات للوفاء بالالتزامات التي تعهدت بها الدول بموجب المادة (٢٨) من اتفاقية شيكاغو؛

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 توقعات 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؛

ولما كان من غير الممكن تجاهل التأكيد على ضرورة التصدي للتحديات المالية التي تفرضها جائحة فيروس كورونا على المطارات ومُقدّمي خدمات الملاحة الجوية، والآثار المتوسطة والطويلة الأجل على التمويل من أجل تطوير البنية التحتية للطيران؛

وإذ تشير إلى أن "إعلان إطار 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- **تذكّر** 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 التكميلية، 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 وتصعيد 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 مسبقة 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 نُظم الطائرات غير المأهولة والتقلّ الجوي المتقدّم؛
- 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 وإطار لخطة عمل لتطوير البنى الأساسية في مجال الطيران في أفريقيا" وذلك بموجب الترتيبات الحالية، لا سيما في إطار "خطة الإيكو التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا" (AFI Plan).

المرفق (د)

بيانات وإحصاءات الطيران

لما كان برنامج الإيكو لبيانات وإحصاءات الطيران يمثل أساسا مستقلا وعالميا 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 وفقا للمادة ٦٧ من اتفاقية شيكاغو؛

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

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

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

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

وإذ تسلم بأن تحاليل بيانات الطيران تمر بتحولات في ظل سرعة وتنامي كمية البيانات، فضلا عن ابتكارات البيانات والذكاء الاصطناعي التي تُمكن من إجراء التحليل المتقدم لمثل هذه البيانات؛

وتسلم 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.

~~**وتسلم** بالتحديات التشغيلية والمالية الكبيرة التي تفرضها جائحة فيروس كورونا، وبالحاجة إلى بيانات دقيقة وكاملة في الوقت المناسب من أجل توجيه عمليات صنع السياسات والقرارات في الدول أثناء فترة التعافي، وفي بناء القدرة على الصمود؛~~

فإن الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول الأعضاء على أن تعين 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، واستراتيجياتها للتعافي من آثار جائحة فيروس كورونا المستجد، والتخطيط للقدرة الاستيعابية ومتطلبات التنفيذ؛

٣- **تطلب إلى** المجلس أن يدعو الخبراء الوطنيين في مختلف التخصصات المطلوبة حسب الاقتضاء لدراسة جمع البيانات وإحصاءات الرسمية بشكل منتظم، بما فيها معالجة البيانات الضخمة واستخدام الذكاء الاصطناعي، التي تجمعها الإيكاو، وذلك لتلبية احتياجات الدول الأعضاء والمنظمة بفاعلية أكبر؛ المنظمة ودولها الأعضاء تلبية أكثر فاعلية، وليضعوا المقاييس الضرورية لرصد أداء المنظمة من حيث بلوغ أهدافها الاستراتيجية وتحسين اتساق البيانات والإحصاءات ومحتوى التحليلات؛

٤- **وتطلب إلى** المجلس ما يلي:

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

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

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

(د) 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 والتخطيط في مجال حماية البيئة.

وإذ تسلم بالحاجة إلى مزيد من التحديث المتكرر للتنبؤات من أجل تسهيل التعافي من آثار جائحة فيروس كورونا المستجد، وتلبية احتياجات الدول من التخطيط والتنفيذ في المستقبل.

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 خدمة 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 اهتماما متزايدا بالتحليل الاقتصادي للنقل الجوي، بما في ذلك مساهمة الطيران في الاقتصادات العالمية والإقليمية والوطنية؛

وإذ تسلم بالحاجة إلى قياس المساهمة الاقتصادية للطيران في الاقتصادات الوطنية باستخدام الإطار المنهجي الذي جرى تطويره في تناغم مع القاعدة القياسية المتفق عليها دوليا لنظام الحسابات القومية لعام ٢٠٠٨؛

ولما كانت الدراسات الاقتصادية التي تقوم بها الإيكو لتكاليف إيرادات النقل الجوي الدولي، قد شجعت على الحياد وأفضت إلى نظام أكثر إنصافا 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 يواصل عمله على الانتهاء من وضع وثيقة الإطار المنهجي لحساب الطيران الفرعي وفقاً لنظام الحسابات القومية لعام ٢٠٠٨، 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 يحل في هذه الدراسة تأثير اختلاف العمليات وأسعار المستلزمات على مستويات التكاليف وعلى تعريفات النقل الجوي؛~~

٣- ~~تطلب إلى المجلس أن يضع منهجيات وإجراءات لقياس التأثير غير المباشر والمستحث لنشاط الطيران على الاقتصادي الوطني، والإرشادات بشأن دراسة الجدوى لتحليل التكاليف والمنافع وتحليلات التكاليف والمنافع وتحليل الفعالية من حيث التكاليف لتلبية احتياجات المنظمة والمجموعات الإقليمية لتخطيط الملاحة الجوية وهيئات التخطيط في مجال البيئة وغيرها من أنشطة المنظمة؛~~

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

٥- ~~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.~~