

## قرار حول السياسات الجوية

إقراراً بدور قطاع النقل الجوي كعنصرٍ رئيسيٍّ للتنمية الاقتصادية بناءً على دوره في تشجيع وتيسير السياحة والتجارة؛

وتذكيراً بأنّ معاهدة شيكاغو لعام 1944 واتفاقيات الخدمات الجوية الثنائية وضعا مبادئ تأسست عليها شبكة النقل الجوي العالمية؛

وتأكيداً على المبادئ الأساسية لاتفاقية شيكاغو التي تنصّ على أنّ الدول لها السلطة على مجالها الجوي وعلى حقوق النقل الجوي الممنوحة للدول الأخرى وعلى جميع القضايا المتعلقة بأنشطة النقل الجوي الخاصة بها؛

وإقراراً بأنّ المبادرات الأحادية الجانب التي تتبناها الدول، وتفرض من خلالها شروطها على الدول الأخرى، لها تأثيرٌ سلبيٌّ على التنمية المستدامة للنقل الجوي الدولي؛

وتأكيداً على أنّ مصلحة المستهلك، بالتوازن مع الخدمات الجوية المستدامة، ينبغي أن تُعطى الأولوية عند تطوير سياسات وأنظمة النقل الجوي الدولي؛

ومع ملاحظة أنّ شركات الطيران تعاني من انتشار أنظمة حقوق المسافرين التي تتعارض في الكثير من الحالات مع الاتفاقيات الدولية التي تنظم مسؤولية الناقل الجوي وتتخطى السلطة القضائية للدول الأخرى ولا تعكس حقيقة أنّ الأحداث غير الملائمة للمسافرين لا تسببها شركات الطيران دائماً وتفرض مستويات تعويض ومتطلبات صارمة تصعب على شركات الطيران مواصلة تلبية الطلب على السفر؛

ومع تسليط الضوء على أنّ السلوك المشاغب على متن الطائرات يمكن أن يسبب إزعاجاً وأذى للركاب ولشركات الطيران كما من الممكن أن يهدد سلامة الرحلات المعنية؛

تشجّع الجمعية العامة الثانية والخمسون للإتحاد العربي للنقل الجوي الحكومات في جميع أنحاء العالم، بالتشاور مع المعنيين بالطيران، على أخذ ما يلي بعين الاعتبار:

1. تجنّب فرض السياسات الحمائية في النقل الجوي؛
2. وتجنب اعتماد تدابير أحادية الجانب تتخطى الحق السيادي للدول الأخرى والتي قد تؤثر على التنمية المنظمة والمستدامة والمتناغمة للنقل الجوي الدولي؛
3. والاستمرار بسياسة مرنة فيما يتعلق بالدخول إلى الأسواق لما يؤديه ذلك من فائدة للمستهلك وللنمو الاقتصادي المستدام وحتى فاعلية تشغيل شركات الطيران؛
4. واللجوء إلى الحوار والمشاورات كأفضل نهج للاتفاق على أي قضايا تتعلق بخدمات النقل الجوي؛
5. والالتزام بالمبادئ التالية عند وضع قوانين حقوق المسافرين: التشاور المسبق مع جميع المعنيين، التوافق بين القوانين، إحترام سيادة الدول الأخرى، المسؤولية المشتركة، الإمتثال بالمعاهدات الدولية، قدرة شركات الطيران على التميّز في الخدمة، النظر في الأسباب المحيطة بحدث عدم

انتظام الخدمات وخاصة إذا كانت خارجة عن سيطرة شركة الطيران أو متعلقة بأولوية السلامة، التناسب بين الضرر والتعويض، والوضوح؛ و  
6. والمصادقة على بروتوكول مونتريال 2014 كرادع قانوني للسلوك المشاغب على متن الطائرات.

### قرار حول البيئة والطيران

تأكيداً للدور الفعّال الذي تلعبه صناعة النقل الجوي في دفع عجلة التنمية الاقتصادية والاجتماعية؛

وإدراكاً بأن قطاع الطيران يوفر شبكة حيوية للنقل العالمي، ممّا يعطيه دوراً أساسياً في تنمية قطاعي التجارة والسياحة العالميين. وبأنه من خلال تسهيل السياحة، يساهم النقل الجوي أيضاً في التنمية الاقتصادية وتخفيف حدة الفقر بالإضافة إلى توفير فرص العمل؛

وإقراراً بأنه من المتوقع أن تزداد الانبعاثات الناتجة عن الطيران الدولي نتيجة لاستمرار نمو النقل الجوي بالنظر إلى دوره الحيوي في التنمية الاقتصادية؛

وبالنظر لاتجاه بعض الحكومات لاستخدام الطيران الدولي كمصدرٍ من مصادر جمع الإيرادات لتمويل خزائنها؛

وبما أنه لا ينبغي تطبيق التدابير القائمة على آليات السوق على نحوٍ مزدوج ولا ينبغي أيضاً احتساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران الدولي إلا مرةً واحدة؛

وتذكيراً بقرارات الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها السابعة والثلاثين في عام 2010، ودورها الثامنة والثلاثين في عام 2013، ودورها التاسعة والثلاثين في عام 2016، التي أكدت على الأهداف البيئية العالمية لقطاع الطيران الدولي على النحو التالي :

- زيادة كفاءة التشغيل بنسبة 2% سنوياً؛
- تثبيت سقف انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الصافية على نفس مستوى عام 2020 من خلال تطبيق تدابير تعتمد على آليات السوق من خلال نظام التعويض عن انبعاثات الكربون وخفضها في مجال الطيران الدولي (كوريا)؛
- تخفيض صافي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن قطاع الطيران الدولي بحلول عام 2050 بنسبة 50% مقارنة بمستويات عام 2005؛

وتأكيداً على أنّ أهداف الصناعة المذكورة أعلاه، والتي اعتمدت من قبل الإيكاو كجزءٍ من سلة تدابير أوسع تشمل تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية ووقود الطيران المُستدام، حيث يلعب نظام التعويض العالمي (كوريا) دوراً مكماً لتلك التدابير لتحقيق هذه الأهداف؛

وعليه، فإنّ الجمعية العامة الثانية والخمسين للإتحاد تقرّر ما يلي:

أولاً، الأخذ بعين الاعتبار ما نصّت عليه قرارات الجمعية العمومية الأربعين للإيكاو وخاصةً فيما يتعلّق بدراسة التأثير الاقتصادي للهدف الطويل الأمد لعام 2050.

ثانياً، إعادة التأكيد على التزام شركات الطيران الأعضاء بالعمل بزخمٍ مع جميع المعنيين لتخفيف تأثير انبعاثات الطيران على البيئة.

ثالثاً، دعوة جميع المعنيين لاعتبار النظام العالمي للتعويض عن انبعاثات الطيران الدولي "كورسيا" الآلية الوحيدة للطيران الدولي المبنية على آليات السوق، من دون فرض أعباءٍ إقتصادية إضافية وغير مناسبة على الطيران الدولي.

رابعاً، لفت نظر الحكومات إلى أنّ تطوير البنية التحتية يلعب دوراً أساسياً لتوفير نقل جوي أكثر سلامة وأقل تأثيراً على البيئة. فتطوير البنية التحتية يجب أن يشمل توسيع السعة الجوية وتسهيل انسيابيتها والتخفيف من تجزئتها إضافةً إلى تطوير وتوسعة المطارات.

خامساً، دعوة جميع المعنيين للإلتزام بتخصيص أية إيرادات مالية ناتجة عن الإجراءات البيئية المفروضة على الطيران لتطوير وقود ذو انبعاثاتٍ صافية قليلة لجعل هذا الوقود متاحاً للإستخدام التجاري من قبل صناعة الطيران.

سادساً، دعوة الشركاء مزوّدي التكنولوجيا للإستثمار في تكنولوجياتٍ تُغيّر الوضع الحالي وتحافظ على قدرة استخدام السفر الجوي بشكلٍ إقتصادي وفي نفس الوقت تخفّف من تأثير انبعاثات الطيران على البيئة.

سابعاً، التركيز على تطوير القدرات البشرية للتعامل مع قضايا البيئة والطيران في المستقبل، ووضع لائحة استرشادية للأجيال المقبلة العاملة في صناعة النقل الجوي حول كيفية التعامل مع موضوع تأثير الطيران على البيئة.