

منظمة الطيران المدني الدولي

الجمعية العمومية – الدورة الخامسة والثلاثون

اللجنة الاقتصادية

تنظيم خدمات النقل الجوي الدولي ونتائج المؤتمر
العالمي الخامس للنقل الجوي

البند ٢٧:

تقرير من المجلس حول المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي وتجارة الخدمات

ملخص

تعرض هذه الورقة تقريراً بشأن عمليات التحضير والنتائج وأعمال المتابعة من جهة المجلس فيما يتعلق بالمؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي (ATConf/5) وبشأن التطورات في مجال تجارة الخدمات منذ الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية. الاجراء المعروض على الجمعية العمومية في الفقرة ٥.

المراجع

تقرير المؤتمر العالمي للنقل الجوي (Doc 9819)
تقرير اللجنة الاقتصادية – الدورة ٣٣ للجمعية العمومية (Doc 9798)
القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٥/١٠/٢٠٠١) (Doc 9790)
سياسة ومواد ارشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي (Doc 9587)
كتاب المنظمة رقم SC 5/1-03/71 بتاريخ ٢٥/٧/٢٠٠٣

١- مقدمة

١-١ منذ الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية تدور التطورات الرئيسية في التنظيم الاقتصادي للناقلين الجويين ويدور محور التركيز في عمل المنظمة في هذا المجال حول المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي: تحديات وآفاق التحرير، الذي عقد في مونتريال من ٢٤ الى ٢٨ مارس ٢٠٠٣ وأيضا حول تجارة الخدمات. وتقدم هذه الورقة تقريراً بشأن المؤتمر والاجراء الذي يتخذه المجلس بصدده تقريره (تقرير المؤتمر العالمي للنقل الجوي، Doc 9819) وكذا بشأن التطورات الخاصة بتجارة الخدمات. وتقترح هذه الورقة أيضا تعديلات للمرفق (أ)، التنظيم الاقتصادي، بقرار الجمعية العمومية A33-19، بيان موحد بسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي، الأمر الذي سوف يتناول ضمن البند الحادي والثلاثين من جدول الأعمال.

٢- المؤتمر العالمي للنقل الجوي

١-٢ الخلفيات والتحضير

٢-١-١ في اعقاب المؤتمر العالمي الرابع للنقل الجوي في عام ١٩٩٤، اضطلعت المنظمة ببرنامج عمل مكثف قائم على اجراءات للمتابعة لمسائل تركت دون حسم أو أخرى طلبها المؤتمر. ولقد قام المجلس بذلك العمل أساسا من خلال فريق خبراء تنظيم النقل الجوي، وهو عمل يغطي مسائل مثل الضمانات والملكية والسيطرة فيما يخص الناقلين الجويين، والمسائل المتعلقة "بأداء الأعمال"، والاجراءات التفضيلية والتشارك في الرمز. وقد أدى ذلك الى ارشادات اضافية ملموسة تتعلق بالسياسات من أجل الدول المتعاقدة. ولاحظت الدورة الثانية والثلاثون للجمعية العمومية هذا العمل من جهة المجلس، وأكدت مجددا على الدور القيادي للايكافو في هذا المجال وأكدت على ضرورة تفعيل الايكافو. ثم قدم المجلس بعد ذلك تقريرا الى الدورة الثالثة والثلاثين بشأن التطورات الرئيسية في صناعة النقل الجوي وفي السياسة التنظيمية وعمما يعتزمه من عقد مؤتمر آخر للنقل الجوي يتناول العديد من المسائل الملثمة والمعاصرة التي تتصل بالتحضير من أجل الوفاء بما تحتاجه الدول من ارشادات تتعلق بالسياسات الرامية الى التحرير المكفول بضمانات.

٢-١-٢ كان المجلس قد قرر قبل الدورة الثالثة والثلاثين في فبراير ٢٠٠١ عقد المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي. وكانت أهداف المؤتمر هي اعداد اطار من أجل تحرير النقل الجوي الدولي يشمل ضمانات تكفل المنافسة العادلة والسلامة والأمن بما في ذلك اجراءات لكفالة المشاركة الفعالة والمستمرة للبلدان النامية. وأتى جدول أعمال المؤتمر والذي اعتمده المجلس في ديسمبر ٢٠٠١، عقب عملية تشاور مع الدول أثناء عام ٢٠٠١. وجرت هيكلية المؤتمر حول أربعة مكونات متكاملة ألا وهي: نظرة تمهيدية لخلفيات وخبرة التحرير، وبحث للمسائل التنظيمية الرئيسية في التحرير، واستعراض لنموذج اتفاق للخطوط الجوية، واطار عالمي للتحرير المستمر، بما في ذلك دور الايكافو وعملها المستقبلي. وقرر المجلس أيضا ضرورة أن يستكمل المؤتمر حلقة دراسية تحضيرية ومعرض. وأرسل في ديسمبر ٢٠٠١ كتاب الدعوة من المنظمة الى الدول متضمنا خلفيات المؤتمر وجدول الأعمال والترتيبات التنظيمية الأخرى.

٢-١-٣ قامت الأمانة بمساعدة فريق خبراء تنظيم النقل الجوي الذي اجتمع في مايو ٢٠٠٢ باعداد وثائق موسعة بشأن جميع بنود جدول الأعمال. وبالنسبة لموضوع حاسم الأهمية هو الملكية والسيطرة فيما يخص الناقلين الجويين، قامت الأمانة أيضا أثناء العامين ٢٠٠١ و٢٠٠٢ باستقصاء لسياسات وممارسات الدول كأساس للمزيد من الاعداد لمسائل وخيارات تتعلق بالسياسات الرامية الى التحرير في هذا المجال. وجرى التقيق والتحديث لوثيقتين باعتبارهما وثيقتي خلفيات للمؤتمر، ألا وهما دليل تنظيم النقل الجوي الدولي (Doc 9626) وملخص اتفاقات النقل الجوي الثنائية (Doc 9511).

٢-١-٤ وفي اطار عمليات التحضير والاعداد للمؤتمر، عقدت الايكافو سلسلة من الحلقات الدراسية الاقليمية في جميع الأقاليم تقريبا في أواخر عام ٢٠٠٢ وأوائل عام ٢٠٠٣. وأتاحت تلك الاجتماعات للدول والعديد من المنظمات فهما جيدا للمسائل والاقتراحات التي يجري التقدم بها وبذلك أتاحت فرصة لاعداد موافقها كدول أو مجموعات دول. وأدى هذا بدرجة كبيرة الى المساعدة في ادارة المؤتمر. وجرى توزيع معظم الوثائق المضمونية، أو أتيحت في موقع الايكافو على الشبكة قبل المؤتمر بفترة كافية.

٢-١-٥ أتاح كل من مؤتمر عام ١٩٩٤ والعمل الذي قام به المجلس لاحقا أساسا لارشادات الايكافو الخاصة بالسياسات بشأن التحرير والتي يمكن البناء على أساسها من خلال مؤتمر عام ٢٠٠٣. وتناولت مقترحات الأمانة اضافة الى مقترحات الدول والمنظمات التي وردت فيما أدلت به وأكثر من تقديمه أمام المؤتمر الخامس، تناولت العمل السابق هذا وقامت بتفصيله أو تحسينه أو بالاضافة على محتواه.

٢-٢ المشاركة في عقد المؤتمر وتسيير أعماله

١-٢-٢ كان معدل حضور المؤتمر مرتفعا، أي ما يقرب من ٨٠٠ من أعضاء الوفود والمراقبين من ١٤٥ دولة و٢٦ منظمة مراقبة. وفي الظروف التي سادت في أواخر مارس ٢٠٠٣، كان ذلك الحضور مؤشرا يبين اهتماما واسع النطاق بأهداف المؤتمر والمسائل التي ينتظر أن تناقش. كما أدت الندوة التحضيرية المرتبطة بالمؤتمر والتي نظمت بالتعاون مع المنظمات الأخرى والمؤسسات الأكاديمية المحلية إلى إتاحة مستوى عال من الحضور والاهتمام. وقدم المعرض معلومات واتصالات من أجل المشاركين.

٣-٢ نتائج المؤتمر

١-٣-٢ توصل المؤتمر إلى استنتاجات وقرارات بشأن جميع الموضوعات في جدول أعماله. وبالنظر إلى تعقيد واتساع نطاق جدول الأعمال، جاءت نتائج المؤتمر واسعة النطاق. ولقد تكونت تلك المجموعة من النتائج من: اعلان لمبادئ عالمية تخص تحرير النقل الجوي الدولي، وتوصيتين احدهما بشأن تحرير الملكية والسيطرة فيما يخص الناقلين الجويين والأخرى بشأن الدور المستقبلي للإيكاو بما في ذلك العلاقات مع منظمة التجارة العالمية. إلى جانب سبعة بنود نموذجية للاستخدام بناء على السلطة التقديرية للدول في اتفاقات الخطوط الجوية فيما بينها. وتغطي تلك البنود النموذجية التعيين والتفويض وتأجير الطائرات، وملحقا بشأن خدمات الشحن الجوي للبضائع وضمانات تحمي من الممارسات المعادية للمنافسة وملحقا انتقاليا للإجراءات الخاصة بالمشاركة والإجراءات التفضيلية، وتسوية المنازعات وتسجيل الاتفاقات. فضلا عن ذلك، اعتمد المؤتمر ٦٧ استنتاجا من أجل تقريره وتغطي الاستنتاجات طائفة كاملة من الموضوعات والمسائل في جدول الأعمال. ومن بين الاستنتاجات موافقة المؤتمر على مفهوم ومحتوى نموذجي لاتفاقات الخطوط الجوية (TASAs)، ويتناول أحدهما الحالات الثنائية والأخر الحالات الإقليمية، في العلاقات المتصلة بالنقل الجوي. وتتخلل جميع الاعلانات والتوصيات والاستنتاجات اشارات عديدة إلى إجراءات تتخذ فيما بعد من جهة الدول ومن جهة الإيكاو.

٢-٣-٢ في يونيو ٢٠٠٣، بحث المجلس نتائج المؤتمر، واعتمد توصيتين ووافق على بعض إجراءات المتابعة التي ينتظر اتخاذها من جهة الإيكاو. ثم قام الأمين العام بعد ذلك بإرسال كتاب إلى الدول (SC 5/1-03/71 بتاريخ ٢٠٠٣/٧/٢٥) يخطر بها بنتائج المؤتمر ويطلعها على إجراءات المتابعة ويسترعي انتباهها في مرفق إلى الإجراءات الموجهة إلى الدول من خلال المؤتمر. وجرى توزيع تقرير المؤتمر على الدول باعتباره الوثيقة 9819 Doc في يوليو ٢٠٠٣. وجرى إرسال كتب إضافية إلى الدول تتطلب إجراءات معينة مثل تقديم معلومات إلى الإيكاو وذلك بعد إرسال الكتاب العام بشأن نتائج المؤتمر. ولقد غطت تلك الكتب الإضافية ما يلي: الانضمام إلى اتفاق المرور العابر الخاص بالخطوط الجوية الدولية (O 1/2-03/77 بتاريخ ٢٠٠٣/٧/٢٥) والملكية والسيطرة (SC 5/6-03/88 بتاريخ ٢٠٠٣/٩/٢٦) بما في ذلك دراسة استقصائية أخرى بشأن سياسات وممارسات ومواقف الدول) ودراسات حالة بشأن الخبرات الخاصة بعملية التحرير (SC 5/6-03/89 بتاريخ ٢٠٠٣/٩/٢٦)، وألية فض المنازعات وقائمة الخبراء من أجل الوساطة أو فض المنازعات (SP 38/4.1-03/90 بتاريخ ٢٠٠٣/٩/٢٦)، والورقة الشفافة (EC 2/16.1-03/105 بتاريخ ٢٠٠٣/١١/٢٨). ولقد حظيت نتائج المؤتمر بتعميم واسع النطاق وانتهزت الأمانة الفرص خلال حضور البعثات أو الاجتماعات الخاصة بالمنظمات الأخرى من أجل استرعاء الانتباه إلى المؤتمر ونتيجته. ولا تزال جميع وثائق المؤتمر بما في ذلك مجموعة النتائج (المعروضة باعتبارها "استنتاجات موحدة وقرارات نموذجية وتوصيات واعلانا")، متاحة إلكترونيا من خلال موقع الإيكاو في الشبكة وعنوانه <http://www.icao.int/icao/en/atb/atconf5/>

٤-٢ تقييم النتائج

١-٤-٢ جاءت نتائج المؤتمر استجابة لدعوة المجلس من أجل وضع اطار عالمي للنطاق للتحريير. ويتيح اعلان المبادئ العالمي بيانا معمما بصورة واسعة النطاق للأهداف والمبادئ والسياسات التي يمكن أن يتمسك بها مجتمع الطيران باعتبارها الاطار المرجعي السياسي الجوي الخاص به من أجل التحريير على مدى السنوات القادمة. ومن المحتم أنه بالنظر الى طبيعة العولمة المتنامية لعمليات التحريير في مجال الطيران، سوف يتطلب هذا الاعلان في الوقت الملائم اعادة للتقييم. غير أنه بالنسبة للأغراض الحالية يستجيب ذلك الاعلان للحاجة الى اطار يسترشد به مجتمع الطيران ويتم به اطلاع الجهات العاملة في غير مجال الطيران. والعديد من الفقرات النموذجية التي اعتمدها المؤتمر يتيح مشورة عملية يمكن أن تستخدمها الدول بما لها من سلطة تقديرية عند ادخال التحريير. ومن بين الفقرات النموذجية هناك أشياء ذات أهمية خاصة هي اقرار التحريير المتسارع لقطاع نقل البضائع بطريق الجو، واعداد آلية ضمان من أجل المنافسة العادلة وآلية خلاقة لفض المنازعات تقوم بالبناء على ما قامت به الايكاو من عمل في السابق وصيغة لادخال اجراءات المشاركة والاجراءات التفضيلية في الانتقال الى التحريير الكامل، وكذا الاجراءات الرامية الى المزيد من الشفافية بما في ذلك اجراءات التسجيل لاتفاقات الخطوط الجوية. وعلاوة على ذلك يتضمن نموذجا اتفاقي الخطوط الجوية تلك الأنماط اضافة الى ما قامت الايكاو بتطويره بالفعل من أنماط أخرى. ويشكل نموذجا الاتفاقيين اطاريين شاملين خاصين بالخطوط الجوية. ونظرا الى تضمنهما لخيارات من أجل التحريير التدريجي، ولصيغة بديلة ومذكرات تفسيرية، فانهما يمكن استخدامهما على سبيل الارشادات العملية وكمعيارين في علاقات الدول في مجال الخطوط الجوية.

٢-٤-٢ تتناول التوصيتان اللتان اعتمدتا من جانب المؤتمر مسألتين هامتين. وتتيح أولى التوصيتين وهي تخص تحريير الملكية والسيطرة فيما يخص الناقلين الجويين، طرح "مقر الأعمال الرئيسي" و"الصوابط التنظيمية الفعلية" باعتبارهما صيغة بديلة للبناء التقليدي: "الملكية الجوهرية والسيطرة الفعلية" والذي يخص تعيين وتفويض الناقل الجوي في اتفاقي الخطوط الجوية. واستخدام الدول لتلك الصيغة سيفيد في فتح هذا الجانب من العلاقات السياسة الجوية وسيسهل المزيد من التوصل الى رأس المال والملكية الانتقالية والاستثمار في صناعة شركات الطيران. ولقد سعى المؤتمر الى تعزيز عملية التحريير هذه بالبحث على أن تعتمد الدول نهوجا مرنة حيال التعيين كما اقترحت التوصية استخدام نهوج ايجابية بما فيها الاجراءات من جانب واحد أو تلك المنسقة من أجل قبول استخدام الدول الأخرى عمليا لمعايير بخلاف المعايير التقليدية. ومن شأن تنفيذ تلك الصيغ القيام بالتحريير التدريجي لهذه الأداة التنظيمية المحورية مع ايلاء الاعتبار الكامل للحاجة الى السلامة والأمن.

٣-٤-٢ وهناك في الوقت الحالي تناول في القسم (٢) من المرفق (أ) التنظيم الاقتصادي، في قرار الجمعية العمومية **A33-19** للملكية والسيطرة فيما يخص الناقلين الجويين. وبينما أعد المؤتمر نهوجا بديلة وارشادات تتعلق بالسياسات، يقترح المجلس تحديث القرار **A33-19** من خلال اشارات الى التحريير لتلك الأداة التنظيمية بصورة مرنة والى المعيار البديل الخاص "بمقر العمل الرئيسي" و"السيطرة التنظيمية الفعلية". والصيغة المقترحة لهذين العنصرين مستمدة أساسا من اعلان المؤتمر. والتغييرات الملائمة للقرار **A33-19** تتعكس في مرفق هذه الورقة.

٤-٤-٢ فيما يخص الدور المستقبلي للايكاو في هذا المجال، وهو موضوع التوصية الثانية، وافق المؤتمر على ضرورة أن تركز الايكاو جهودها على التسهيل والترويج ومساعدة الدول في عملية التحريير. كما تناولت تلك التوصية أيضا علاقات الايكاو مع منظمة التجارة العالمية وتدعو التوصية الايكاو الى الاستمرار في جذب الانتباه نحو سياستها بشأن تجارة الخدمات (والتي تتعكس حاليا في قرار الجمعية العمومية **A33-19**)، وتؤكد على الارتباط والتشابك في العلاقة

بين السلامة والأمن والتنظيم الاقتصادي وما للمنظمة من تركيز على التحرير استجد مؤخرا. ويجري تناول التطورات في تجارة الخدمات والتعديلات المقترحة لسياسة الايكاو والمترتبة على نتائج المؤتمر في الفقرة ٣ أدناه.

٢-٥ إجراءات المتابعة والعمل المستقبلي للمجلس

٢-٥-١ وبينما لم يترك المؤتمر أي بند رئيسي دون حسمه، إلا أنه أصدر عددا كبيرا من المقترحات من أجل المزيد من اجراءات المتابعة الهادفة في معظمها الى تنفيذ قرارات المؤتمر، مع وضع المزيد من الارشادات المتعلقة بالسياسات كلما استدعت الظروف ودعت الحاجة وأيضا فيما يخص متابعة المعلومات والأعمال لمساعدة الدول في عملية التحرير. ولقد وافق المجلس لدى استعراض نتائج المؤتمر على الاحتفاظ بفريق خبراء لتنظيم النقل الجوي من أجل التشاور لمساعدة الأمانة على أساس حالة بحالة. وفريق الخبراء ظل يستخدم الى وقتنا هذا فيما يخص ادخال تعديلات على البند النموذجي بشأن التأجير وهو البند الذي طلبه المؤتمر، اضافة الى المزيد من التحسين لنموذجي اتفاقات الخطوط الجوية. ومن المتوقع أن فريق الخبراء سوف يستخدم على أساس منتظم، ولا سيما فيما يتعلق بالتعديلات والتحسين لنموذجي اتفاقات الخطوط الجوية باعتبارهما "وثيقتين حيتين" وكأداتين تنظيميتين من أجل الدول.

٢-٥-٢ وطلب المؤتمر كذلك اقامة عدد من قواعد البيانات المعلوماتية لمساعدة الدول في العمل الخاص بالتحرير لديها وتحقيق امكانية التوصل الى تلك القواعد. وبالتالي، فقد جرت اقامة قواعد بيانات بشأن سياسات الدول وممارساتها وموافقها بشأن الملكية والسيطرة فيما يخص الناقلين الجويين ومعايير التعيين الأخرى وكذا وضع قائمة بخبرات الدول في مجال التحرير بما في ذلك دراسات الحالة بشأن التحرير. ولقد أتاحت امكانية التوصل الى نوعي قواعد البيانات من خلال موقع الايكاو على الشبكة. والايكاو تحتفظ بالفعل بعدد من قواعد البيانات المعلوماتية الأخرى لتمكنها من تأدية مهامها الخاصة بتحليل السياسات. وقاعدة البيانات التي أنشئت منذ زمن بعيد لاتفاقات الخطوط الجوية الثنائية قد جرى ادخال المزيد من التحديث عليها منذ انعقاد المؤتمر وجرى توفيرها باعتبارها قاعدة بيانات اتفاقات الخطوط الجوية في العالم، في صيغة قرص مدمج بذاكرة قراءة فقط ركبت فيه تسهيلات للاستفسار من قاعدة البيانات. وبعد المؤتمر دعت الضرورة الى المزيد من العمل بشأن دليل تنظيم النقل الجوي الدولي (Doc 9626) قبل اصداره وتعميمه بالصورة النهائية. فضلا عن هذا، سوف يجري استكمال تحديث عملية تجميع المنظمة للارشادات التنظيمية الخاصة بالسياسات لديها في مواد السياسات والارشاد بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي (Doc 9587) وذلك عقب الدورة الحالية للجمعية العمومية.

٢-٥-٣ هناك وسيلة أساسية لمساعدة الدول، ضمن مهمة الايكاو "التسهيلية" التي يتطلبها المؤتمر، وهذه الوسيلة هي برنامج حلقات العمل وحلقات الدراسة. والحلقة الدراسية الإقليمية للسياسة التنظيمية التي هي أول حلقة بعد المؤتمر عقدت في أكتوبر ٢٠٠٣ وجرى التخطيط لعقد حلقات دراسية مماثلة لعام ٢٠٠٤. والحلقات الدراسية سيستمر عقدها اذا سمحت الموارد بذلك. وغرض تلك الحلقات الدراسية التركيز على الجوانب العملية لتنفيذ عملية التحرير من خلال تبادل الخبرة والمشورة بين المشاركين. ويتيح نموذجا اتفاقات الخطوط الجوية وسيلة أيضا لمناقشة خيارات التحرير في تلك الحلقات.

٢-٥-٤ وينتوي المجلس المتابعة عن كثب للتطورات في المجال التنظيمي بهدف اعداد ارشادات اضافية تتعلق بالسياسات من أجل الدول، اذا رئي أن ذلك ضروري. ولقد أقر المؤتمر بأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي مجال يتطور سريعا وي طرح باستمرار مسائل للبحث الذي يحتمل اجراؤه على المستوى العالمي. وديناميات التفاوض الجديدة التي تتعلق باتفاقات الخطوط الجوية التي تبرمها الأطراف الثالوث مع الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي مثال للتطوير التنظيمي الهام الذي له آثار عالمية النطاق. ولذلك فان هذه المسألة أمر سيتابعه المجلس بعناية. ومهمة المتابعة الخاصة بالمؤتمر تقضي بضرورة اقامة علاقة أوثق بين الايكاو ودولها المتعاقدة من حيث تبادل المعلومات والخبرة حتى يمكن للايكاو دعم

الدول في جهود التحرير لديها. وسيجري التفكير في عقد حلقة دراسية عالمية في عام ٢٠٠٥ على أساس استرداد التكلفة كاملة بحيث تجري فيها مراجعة ما تم في التحرير ومتابعة المؤتمر وأية مسائل تنظيمية تظهر.

٣- تجارة الخدمات

١-٣ انصب الاهتمام في مجال تجارة الخدمات منذ الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية على استعراض ملحق خدمات النقل الجوي في الاتفاق العام لتجارة الخدمات الخاص بمنظمة التجارة العالمية. وذلك الاستعراض الذي بدأ في عام ٢٠٠٠ تضمن أيضا مناقشات بشأن توسيع نطاق تغطية الملحق لخدمات النقل الجوي الدولي. وحتى الآن تقتصر التغطية الخاصة بالملحق على اصلاح الطائرات وخدمات الصيانة وكذا البيع والتسويق وخدمات نظام الحجز الآلي (CRS).

٢-٣ وقت انعقاد الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية كانت مراجعة الملحق تجري وكان قد جرى التقدم بعدد من المقترحات من أعضاء منظمة التجارة العالمية يخص التوسيع المحتمل للملحق. وفي اجتماعات لمجلس تجارة الخدمات التابع لمنظمة التجارة العالمية في عامي ٢٠٠١ و ٢٠٠٢، استمر الاستعراض الى جانب المناقشات بشأن المسائل الاضافية التي يحتمل أن يغطيها الملحق. وحضرت الايكاو ورصدت أو حضرت ورصدت في الوقت ذاته عن كذب تلك الاجتماعات. وبالرغم من أن الاستعراض استكمل بحلول أكتوبر ٢٠٠٣، لم يتيسر التوصل الى توافق في الآراء بشأن توسيع نطاق الملحق. وكان لكل من انعقاد وتوقيت ونتيجة المؤتمر تأثير على بحث منظمة التجارة العالمية لاستعراض وتوسيع الملحق. ففي اجتماعات لمجلس تجارة الخدمات عام ٢٠٠٣ نوقشت مسألة التوقيت والاستعراض التالي وتم التوصل الى اتفاق حول امكانية بدء الاستعراض في الاجتماع العادي الأخير لمجلس تجارة الخدمات في عام ٢٠٠٥. وذلك أنهى بشكل فعلي أول عملية استعراض اضافة الى انتهاء أية مناقشات أخرى بشأن توسيع نطاق الملحق. ولذلك فان نتيجة الاستعراض هي أن يظل الملحق دون تغيير. وفي سياق مناقشات مجلس تجارة الخدمات، أعرب عدد من أعضاء منظمة التجارة العالمية عن رأي مفاده أنه رغم عدم القدرة على احراز تقدم من أجل المزيد من التوسيع لنطاق الملحق أثناء الاستعراض الأول، فانه ينبغي للملحق أن يظل خيارا أمام تحرير النقل الجوي الدولي. ولذلك قد يتوقع أن تتناول مرة أخرى مسألة توسيع نطاق التغطية في سياق الاستعراض التالي.

٣-٣ تابعت الايكاو واستعرضت التطورات بشأن مسألة تجارة الخدمات منذ الثمانينات واحتفظت سياسات الايكاو ببعض الخيوط الأساسية. واستعرضت الدورة الثالثة والثلاثون تلك السياسة وأدرجت عدة عناصر اضافية من قرار المجلس الذي اعتمد في عام ١٩٩٩. والسياسة الحالية واردة في القسم (٤) من المرفق (أ)، التنظيم الاقتصادي، بقرار الجمعية العمومية A33-19. وبينما لا يزال القسم (٤) في مجمله ينطبق على الواقع الحالي، فان المجلس يقترح ادراج عناصر في القسم الخاص بتجارة الخدمات اعتمدها المؤتمر في الاعلان الصادر عنه حول المبادئ العالمية من أجل تحرير النقل الجوي الدولي. والعنصران الأساسيان يخصان استخدام الخيارات التنظيمية التي طورتها الايكاو من أجل التحرير، والمجلس يمارس دورا قياديا في تسهيل وتنسيق عملية التحرير. وتلك العناصر الجديدة اعتمدها المؤتمر في اعلانه نتيجة لمناقشاته بشأن دور الايكاو والعلاقات مع منظمة التجارة العالمية. ويرى المجلس أن اضافة تلك العناصر الى جانب عمليات التعديل الأخرى الطفيفة التي تترتب بالنسبة للصياغة على الاعلان الصادر عن المؤتمر من شأنها تعزيز هذا القسم من قرار الجمعية العمومية وايضاح أن الايكاو تنتوي الاستمرار في دورها النشط لتحقيق تحرير النقل الجوي الدولي بصورة مأمونة ومضطردة. ويبين المرفق بهذه الوثيقة التغييرات المقترحة على السياسة المتعلقة بتجارة الخدمات.

٤ - الأثر المالي للإجراء المقترح^١

٤-١ سينفذ العمل المقترح في الفقرة ٢-٥ في حدود الموارد المتاحة في إطار البرنامج ٣-٢ بعنوان: السياسة الاقتصادية، في الميزانية البرنامجية للفترة ٢٠٠٥-٢٠٠٧. ويتضمن البرنامج ٣-٢ خفضاً في صورة وظيفة واحدة من فئة الخدمات العامة بالمقارنة إلى الفترة الثلاثية الحالية.

٥ - الإجراء المعروض على الجمعية العمومية

٥-١ ان الجمعية العمومية مدعوة إلى ما يلي:

أ) الإحاطة علماً بهذا التقرير المتعلق بنتيجة وأعمال متابعة مؤتمر النقل الجوي العالمي الخامس والتطورات الخاصة بتجارة الخدمات.

ب) استعراض النص الوارد في المرفق بورقة العمل هذه بهدف اعتماده ضمن البند الحادي والثلاثين من جدول الأعمال.

^١ هذه المعلومات مقدمة للإشارة إلى الأثر المالي التقديري للإجراء المقترح. وسوف تعتمد الأموال المخصصة لهذا الإجراء المقترح على الشكل النهائي للميزانية البرنامجية للمنظمة للسنوات ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧، التي تعتمد عليها الجمعية العمومية.

مرفق

تعديل مقترح للمرفق (أ) بقرار الجمعية العمومية A33-19 - بيان موحد بسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

...

القسم الثاني – التعاون في الترتيبات التنظيمية

لما كانت بعض القيود الاقتصادية والمالية والتشغيلية المطبقة من جانب واحد على المستوى الوطني تؤثر على استقرار النقل الجوي الدولي، وتتحو الى خلق ممارسات تجارية تمييزية غير عادلة في هذا المجال وقد لا تكون متماشية مع المبادئ الأساسية للاتفاقية ومع تطور النقل الجوي الدولي على نحو منظم ويسوده الانسجام.

ولما كان تقديم خطوط نقل جوي بصورة منتظمة ويعتمد عليها يتسم بأهمية أساسية في تطوير اقتصاد الكثير من الدول النامية، بما فيها الدول التي تعتمد على السياحة.

وبما أن التشدد في تطبيق معيار الملكية الجوهرية والسيطرة الفعلية بخصوص التفويض لشركة طيران بممارسة حقوق الطريق وغيرها من حقوق النقل الجوي يمكن أن يحرم الكثير من الدول النامية من فرصة عادلة ومتساوية لتشغيل خطوط جوية دولية والحصول على الفوائد المثلى التي تتجم عن ذلك.

ونظرا لأن تعيين الناقلين الجويين وترخيص الدخول الى السوق يجب أن يتم تحريرهما وفقا للوتيرة التي تختارها كل دولة ووفقا لتقديرها، وذلك على نحو اطرادي ويتسم بالمرونة، مع ممارسة الرقابة التنظيمية الفعالة لا سيما فيما يتعلق بالسلامة والأمن.

ونظرا الى أن توسيع نطاق المعايير أو تطبيقها بمرونة فيما يخص التعيين والتفويض لشركات الطيران يمكن أن يساعد في خلق بيئة تشغيل قد ينمو فيها النقل الجوي الدولي ويزدهر بصورة مستقرة وتتسم بالكفاءة والاقتصاد، وأنه يمكن لذلك الاسهام فيما تستهدفه الدول من مشاركة في عملية التحرير.

ولما كان تحقيق أهداف التنمية بين تلك الدول يلقي التشجيع المتزايد من خلال الترتيبات التعاونية في شكل تجمعات اقتصادية اقليمية وفي شكل التعاون الوظيفي تعبيرا عن التقارب والتماثل في المصالح القائمة بصورة خاصة بين الدول النامية التي تنتمي الى حركات التكامل الاقتصادي الاقليمي.

وبما أن ممارسة حقوق الطريق وغيرها من حقوق النقل الجوي التي تتمتع بها دولة نامية تشارك نفس هذه المصالح، ممارستها من جانب شركة طيران مملوكة بصورة جوهرية وتخضع للسيطرة الفعلية لدولة نامية أو دول نامية أخرى أو رعاياها ممن لهم نفس المصالح المتماثلة، من شأنه أن يعزز مصالح الدول النامية المذكورة آنفا.

فان الجمعية العمومية:

١ - تحث الدول المتعاقدة على أن تتجنب اتخاذ تدابير من جانب واحد يكون من شأنها أن تؤثر في تطور النقل الجوي الدولي على نحو منظم يسوده الانسجام، وأن تضمن عدم تطبيق السياسات والتشريعات المحلية على النقل الجوي الدولي بدون المراعاة الواجبة لسماته الخاصة.

٢- تحث الدول المتعاقدة على قبول تعيين أي شركة طيران والسماح لها بممارسة حقوق الطريق وغيرها من حقوق النقل الجوي لأية دولة نامية أو دول نامية داخل نفس التجمع، وفقا للأحكام والشروط التي يقبلها الأطراف، بما في ذلك اتفاقات النقل الجوي التي أبرمتها أو تبرمها الأطراف المعنية.

٣- تحث الدول المتعاقدة على الاعتراف بمفهوم المصالح المشتركة داخل التجمعات الاقتصادية الإقليمية أو دون الإقليمية كأساس سليم لقيام دولة أو دول نامية بتعيين شركة طيران تابعة لدولة نامية أو دول نامية أخرى داخل نفس التجمع الاقتصادي الإقليمي، حيث تكون الملكية الجوهرية والسيطرة الفعلية على تلك الشركة في أيدي تلك الدولة النامية أو الدول النامية الأخرى أو رعاياها.

٤- تحث الدول المتعاقدة على التفكير في استخدام معايير بديلة لتعيين وتفويض مؤسسات الخطوط الجوية، بما في ذلك المعايير التي أعدتها الأيكاو وأيضاً على اعتماد نهج مرن وإيجابي تلبية لمتطلبات الدول الأخرى في جهودها لتحرير الملكية والسيطرة فيما يخص الناقلين الجويين دونما إخلال بالسلامة والأمن.

٥- تدعو الدول المتعاقدة التي لديها خبرة في مختلف أشكال التشغيل المشترك للخطوط الجوية الدولية أن تقدم إلى المجلس، بصفة مستمرة، معلومات كاملة بخصوص خبرتها، حتى يصبح لدى المنظمة في هذا المجال بالذات جميع المعلومات التي قد تستفيد منها الدول المتعاقدة.

٦- تطلب إلى المجلس أن يقدم، عندما يطلب منه، كل مساعدة مجدية إلى الدول المتعاقدة التي ترغب في الدخول في مثل هذه التجمعات الاقتصادية الإقليمية أو دون الإقليمية بالنسبة لتشغيل خطوط جوية دولية.

٧- تطلب إلى المجلس أن يقدم المساعدة، عندما يطلب منه، إلى الدول المتعاقدة التي تبادر بأعداد هذه الترتيبات التعاونية للملكية المشتركة والتشغيل المشترك للخطوط الجوية الدولية مباشرة فيما بينها أو التي تقوم شركات الطيران التابعة لها بوضع تلك الترتيبات، وأن يقوم المجلس على الفور بتعميم المعلومات المتعلقة بتلك الترتيبات التعاونية على الدول.

...

القسم الرابع - تجارة الخدمات

لما كانت الأيكاو قد قامت بخصوص مسألة إدراج جوانب النقل الجوي الدولي في إطار الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات (GATS)، بالنهوض في نشاط بتحقيق تفهم جميع الأطراف المعنية لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي، ولولاية الأيكاو المحددة ولدورها في مجال النقل الجوي الدولي.

فان الجمعية العمومية:

١- تؤكد من جديد على الحاجة إلى استمرار المنظمة في بحث الترتيبات التنظيمية المستقبلية واعداد التوصيات والمقترحات للتصدي للتحديات التي تواجه النقل الجوي الدولي، مستجيبة للتغيرات الداخلية والخارجية التي تؤثر فيه.

٢- تقر بأن تلك الترتيبات ينبغي أن تبنى على الهدف العام المتمثل في الانتقال التدريجي والمترد والمنظم والمضمون إلى فتح الأسواق، وتحقيق مصالح جميع الدول المتعاقدة بتأمين مشاركتها الفعالة والمستمرة في النقل الجوي الدولي.

٣- تؤكد من جديد على الدور القيادي للأيكاو في وضع الارشادات السياسية بشأن تنظيم النقل الجوي الدولي.

٤ - تحث الدول المتعاقدة التي تشارك في المفاوضات التجارية والاتفاقات والترتيبات التي تتعلق بالنقل الجوي الدولي على ما يلي:

(أ) أن تكفل التنسيق الداخلي في ادارتها الوطنية وأن تكفل بصفة خاصة اشتراك سلطات الطيران وصناعة الطيران اشتراكا مباشرا في المفاوضات.

(ب) أن تكفل ادراك ممثليها ادراكا تاما لأحكام اتفاقية شيكاغو، ولا سيما خصائص النقل الجوي الدولي، وبنية التنظيمية واتفاقاته وترتيباته.

(ج) أن تأخذ في الحسبان حقوقها والتزاماتها تجاه الدول الأعضاء في الايكاو من غير الأعضاء في منظمة التجارة العالمية.

(د) أن تبحث بعناية في الآثار المترتبة على أي ادماج مقترح لأي خدمات أو أنشطة اضافية متعلقة بالنقل الجوي في الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات آخذة بعين الاعتبار، بصفة خاصة، الارتباط الوثيق بين الجوانب الاقتصادية والبيئية وجوانب السلامة والجوانب الأمنية للنقل الجوي الدولي.

(هـ) أن تشجع على تحقيق الفهم التام لدور وولاية الايكاو في وضع ارشادات السياسة بشأن التنظيم الاقتصادي، بما في ذلك تحرير النقل الجوي الدولي والنظر في استخدام هذه الارشادات توجيهات السياسات المقدمة من خلال الايكاو من أجل تحرير بشأن تنظيم النقل الجوي الدولي.

(و) أن تودع لدى الايكاو بمقتضى المادة (٨٣) من الاتفاقية نسخا من أي اعفاءات وأي التزامات محددة تتعلق بالنقل الجوي الدولي تتم بموجب الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات.

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

(أ) الهياكل والترتيبات التنظيمية الخاصة للنقل الجوي الدولي والتحرير الاطراذي الذي يجري على المستوى الثنائي والاقليمي الفرعي والاقليمي.

(ب) مسؤولية الايكاو الدستورية عن النقل الجوي الدولي، وخاصة مسؤوليتها عن سلامته وأمنه.

(ج) سياسة الايكاو وموادها الارشادية القائمة بخصوص التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي وعملها الدائب في هذا الميدان.

٦ - تطلب الى المجلس:

(أ) أن يستمر في الاضطلاع بالدور القيادي العالمي 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 في النقل الجوي الدولي، وابلغ الدول المتعاقدة بها.

(ج) تشجيع استمرار الاتصال والتعاون والتنسيق بصورة فعالة بين الايكاو ومنظمة التجارة العالمية وغيرها من المنظمات الحكومية الدولية والمنظمات غير الحكومية التي تتناول مجال تجارة الخدمات.

...