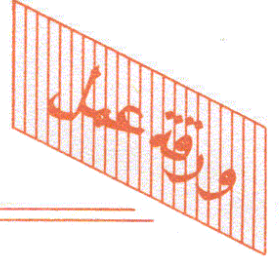




منظمة الطيران المدني الدولي



الجمعية العمومية – الدورة الخامسة والثلاثون

تقرير اللجنة الاقتصادية عن القسم العام من تقريرها
وعن البنود ٧ و ٨ و ٢٧

(مقدم من رئيس اللجنة الاقتصادية)

اعتمدت اللجنة الاقتصادية التقرير المرفق بشأن القسم العام من تقريرها
وبشأن البنود ٧ و ٨ و ٢٧

ملاحظة – تدرج هذه الوثيقة بعد نزع صفحة الغلاف هذه في المكان المناسب بملف التقرير.

تقرير من اللجنة الاقتصادية الى الجمعية العمومية

معلومات عامة

- ١- عقدت اللجنة الاقتصادية ... جلسات في الفترة من ٤ الى ٨ أكتوبر ٢٠٠٤.
- ٢- وانتُخب السيد أ. فاليتاو (تونغا) رئيساً للجنة في الجلسة العامة الرابعة للجمعية العمومية. وانتُخت اللجنة في جلستها الأولى السيد ر. لوتشيميدال (ترينداد وتوباغو) نائباً أول للرئيس والسيد ل. لوفكويست (فنلندا) نائباً ثانياً للرئيس.
- ٣- وحضر ممثلو ... دولة متعاقدة و ... وفدا مراقبا جلسة أو أكثر من جلسات اللجنة.
- ٤- وكان أمين اللجنة السيد محمد العامري مدير ادارة النقل الجوي. وكان نائب الأمين السيد ج. كريستون، نائب مدير ادارة النقل الجوي. وكان الأمناء المساعدون هم السيد ج. ك. بونيه، والسيد أ. كوستاغوتا، والسيد ج. غونتر، والسيد و. ماغنسون، والسيدة م. ماكمن، والأنسة ج. ريسياك، وكان السيد ر. ابيرانتى هو مسؤول الاتصال.

جدول الأعمال وترتيبات العمل

- ٥- نظرت اللجنة في البنود ٧ و ٨ و ٢٧ و ٢٨ و ٢٩ و ٣٠ و ٣١ و ٣٢ التي أحالتها عليها اللجنة العامة:
البند ٧: تقارير المجلس السنوية الى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠٠١ و ٢٠٠٢ و ٢٠٠٣
البند ٨: الميزانية البرنامجية للسنوات ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧
البند ٢٧: تنظيم خدمات النقل الجوي الدولي، ونتائج المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي
البند ٢٨: مراقبة وتنظيم المطارات وخدمات الملاحة الجوية
البند ٢٩: التسهيلات
البند ٣٠: مسائل أخرى في مجال النقل الجوي
البند ٣١: اعداد بيان موحد حديث لسياسات الايكاو في مجال النقل الجوي
البند ٣٢: قرارات الجمعية العمومية التي ينبغي توحيدها أو اعلان انتهاء سريانها

٦ - ترد في مرفق هذا التقرير قائمة بالوثائق التي نظرت فيها اللجنة، مرتبة حسب بنود جدول الأعمال. وقد قامت اللجنة بجميع أعمالها في الاجتماع الكامل. ويرد في الفقرات التالية بيان الاجراءات التي اتخذتها اللجنة بشأن كل بند على حدة.

البند ٧: تقارير المجلس السنوية الى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠٠١ و ٢٠٠٢ و ٢٠٠٣

١:٧ بحثت اللجنة في جلستها الأولى الفصول الأول والثالث والرابع في تقارير المجلس السنوية المقدمة الى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠٠١ (Doc 9786) و ٢٠٠٢ (Doc 9814) و ٢٠٠٣ (Doc 9826)، والتقارير الاضافي عن الأشهر الستة الأولى من عام ٢٠٠٤، حسبما أحالتها اليها الجلسة العامة. ويلخص الفصل الأول من كل تقرير الاتجاهات والتطورات الرئيسية في مجال الطيران المدني وفي أعمال المنظمة، بينما يعالج الفصلان الثالث والرابع نشاطات المنظمة وما استجد فيها من تطورات في مجالي النقل الجوي والتمويل المشترك.

٢:٧ وفضلا عن الأعمال المستمرة بشأن اقتصاديات النقل الجوي، والتمويل المشترك، والاحصاءات، والتنبؤات والتسهيلات، انعقد المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي للايكاو (ATConf/5، مارس ٢٠٠٣) في الفترة الثلاثية الماضية، وتعرض نتائجه بالنسبة للارشادات الجديدة والمنقحة في السياسة العامة والتي تهم اللجنة بصورة خاصة في اطار البند ٢٧ من جدول الأعمال: تنظيم خدمات النقل الجوي ونتائج المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي.

٣:٧ وأحاطت اللجنة علما بأن ادارة النقل الجوي تشارك أيضا بصورة نشطة في الأعمال المتعلقة بأمن الطيران وحماية البيئة وتوفير الدعم لتنفيذ التسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية (ايفاس)، وهي أمور تنتظر اللجنة التنفيذية فيها في اطار البند ١٤ والبند ١٥ والبند ١٨ على التوالي.

٤:٧ وأحاطت اللجنة علما بأن المنظمة قد تكيفت مع متطلبات التغيير وأحرزت تقدما ملحوظا في أنشطتها في مجال النقل الجوي خلال الفترة الثلاثية. وأحاطت اللجنة علما بصورة خاصة بتحليل وتصميم وتنفيذ قاعدة البيانات الاحصائية المتكاملة الجديدة للطيران المدني. وسمحت هذه المبادرة للدول المتعاقدة أن تستفيد من احصائيات الايكاو عن طريق شبكة الانترنت.

البند ٨: الميزانية البرنامجية للسنوات ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧

١:٨ بحثت اللجنة الميزانية البرنامجية للمنظمة في مجال النقل الجوي (بما في ذلك التمويل المشترك) بصيغتها الواردة في الوثيقة WP/20، والتصويبان رقم ١ و ٢ والاضافة رقم ١ (البرنامج الرئيسي الثالث، وبرنامج النقل الجوي المتفرعة من البرنامج الرئيسي الخامس: البرامج الإقليمية والبرامج الأخرى) المحالة من الجلسة العامة.

٢:٨ وأحاطت اللجنة علماً بأن تنظيم البرنامج الرئيسي "النقل الجوي" للفترة الثلاثية ٢٠٠٥-٢٠٠٧ قد تغير وتطور بصورة رئيسية، بما يتماشى مع خطة العمل الاستراتيجية، وذلك للاستجابة للشواغل المتزايدة بخصوص سلامة وأمن الطيران، واتساع نطاق العولمة وفتح الأسواق عبر الوطنية، وظهور التكتلات التجارية والتنظيمية على المستوى الإقليمي والمستوى الإقليمي الفرعي، وتحرير التنظيم الاقتصادي، والاعتراف بالمخاوف البيئية والاستجابة لها.

٣:٨ وأحاطت اللجنة علماً كذلك بأن مواجهة الطلب المتزايد والتغيرات في المجالات التي يتم التركيز عليها في سياق خفض الموارد البشرية قد أدى إلى الغاء عدد من المهام التي كانت مستصوبة للغاية وتنفيذ الفترات الثلاثية السابقة، أو إلى تقليصها للتوسع في مهام قائمة أو إضافة مهام جديدة تشكل عناصر حيوية في خطة العمل الاستراتيجية. ونظراً إلى ازدياد القيود المفروضة على الموارد، لم تدرج في الميزانية المقترحة أي قدرات لأداء أي مهام جديدة طارئة قد تظهر أثناء الفترة الثلاثية المقبلة وسيتم تحمل مثل هذه المهام في برنامج العمل عن طريق التعديلات على البرنامج المخطط أو تغيير الأولويات في مجال النقل الجوي.

٤:٨ وأحاطت اللجنة علماً بأنه من المقترح إجراء تخفيضات كبيرة في الموارد البشرية التي تنفذ برنامج النقل الجوي في ميزانية المنظمة، وذلك في الميزانية البرنامجية للفترة الثلاثية ٢٠٠٥-٢٠٠٧.

٥:٨ ووافقت اللجنة على برنامج عمل المنظمة في مجال النقل الجوي للفترة ٢٠٠٥-٢٠٠٧ بالصيغة التي عرض بها.

البند ٢٧ : تنظيم خدمات النقل الجوي الدولي، ونتاج المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي

١:٢٧ تسهيلات للنظر في هذا البند من جدول الأعمال، قسمته اللجنة الاقتصادية الى المواضيع التالية: تقرير من المجلس عن نتائج المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي وتطورات تجارة الخدمات، وملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، والمسائل التنظيمية الأخرى والعوامل الخارجية التي تؤثر على الطيران المدني.

تقرير من المجلس عن نتائج المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي وتطورات تجارة الخدمات

٢:٢٧ قدم المجلس في الجزء الأول من الوثيقة رقم WP/9 تقريرا الى الجمعية العمومية عن الأعمال التحضيرية للمؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي المعقود في مارس ٢٠٠٣ وعن نتائجه وأعمال متابعته. وورد في الاضافة رقم (١) لتلك الوثيقة تحديث للبيانات عن أنشطة المتابعة التي أجرتها الأمانة العامة مؤخرا. ودعا المجلس الجمعية العمومية الى الاحاطة علما بذلك التقرير والنظر في التعديلات المقترحة ادخالها على الأجزاء ذات الصلة في القرار A33-19 بشأن "التعاون في الترتيبات التنظيمية"، بهدف اقرارها في اطار بحث البند ٣١ من جدول الأعمال. وقدم المجلس في الجزء الثاني من الوثيقة رقم WP/9 تقريرا عن تطورات تجارة الخدمات التي استجبت بعد الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية، ودعا الجمعية العمومية الى الاحاطة علما به والنظر في التعديلات المقترحة ادخالها على الجزء ذي الصلة من القرار A33-19 بشأن "تجارة الخدمات"، بهدف اقرارها في اطار البند ٣١ من جدول الأعمال.

٣:٢٧ قدم الأردن في الوثيقة رقم WP/214 بالنيابة عن أعضاء الهيئة العربية للطيران المدني موجزا لتطور تنظيم النقل الجوي في ذلك الاقليم، وأبرز بعض التحديات التي تواجه الدول في عملية التحرير. وطالبت تلك الدول باستمرار التعاون بين الايكاو وجميع المنظمات المعنية بالنقل الجوي حتى يتسنى تقديم المساعدة والمشورة والارشاد الى الدول النامية في مجال وضع القواعد اللازمة للتنظيم الاقتصادي للنقل الجوي.

٤:٢٧ قدمت عُمان في الوثيقة رقم WP/217 بالنيابة عن أعضاء الهيئة العربية للطيران المدني معلومات عن خبراتها في مجال تحرير قطاع النقل الجوي، وطلبت من الايكاو تقديم المساعدة في تحرير النقل الجوي في الدول العربية طبقا لتوصيات المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي.

٥:٢٧ أعرب المجلس الدولي للمطارات في الوثيقة رقم WP/219 عن دعمه للتحرير التدريجي لقطاع النقل الجوي الدولي، وأيد دور الايكاو القيادي العالمي والاطار الذي وضعته لعملية التحرير. ورأى المجلس الدولي للمطارات ضرورة إقامة الاعتبار للقيود على السعة والبنية الأساسية المطلوبة على الأجل الطويل عند النظر في اجراءات التحرير، وحث الدول على أن تدرج المطارات في عملية التحرير وفي المفاوضات التي تجرى حول الخدمات الجوية.

٦:٢٧ عرض اتحاد امريكا اللاتينية لقانون الجو والفضاء في الوثيقة رقم WP/119 آراءه واقتراحاته بشأن عدد من المسائل التنظيمية التي تؤثر أكثر من غيرها على العلاقات في مجال النقل الجوي بين دول أمريكا اللاتينية. وطالب بتقديم الدعم القوي الى الايكاو بوصفها الهيئة التي تعالج جميع المسائل التي تؤثر على صحة صناعة النقل الجوي بما يعود بالخير على مجتمع النقل الجوي.

٧:٢٧ أبرز الاتحاد الدولي لعمال النقل في الوثيقة رقم WP/136 بعض نتائج المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي، ولا سيما تلك التي تتعلق بتوفير ضمانات للتحرير الاقتصادي ومشاركة جميع الهيئات المعنية، بما فيها العمالة، في عملية التحرير. وقدّم بعض الاقتراحات التي تتعلق بأعمال المتابعة التي ينبغي أن تقوم بها الدول والإيكاو، بما في ذلك مشروع تعديل لقرار الجمعية العمومية A33-19.

٨:٢٧ شرحت منظمة السياحة العالمية في الوثيقة رقم WP/201 مفهوم "الطرق الجوية الأساسية لتطوير السياحة" الذي وضعته لتعزيز الخدمات الجوية المتجهة نحو البلدان الفقيرة. وتوخى لتحقيق مفهوم استخدام النقل الجوي والسياحة عن قصد كأداة للتنمية، فقد دعت منظمة السياحة العالمية والإيكاو إلى مواصلة التعاون الوثيقة بقصد اتمام مفهوم الطرق الجوية الأساسية لتطوير السياحة في أقرب وقت ممكن وتنفيذه بعد ذلك.

٩:٢٧ شرحت كوبا في وثيقة المعلومات رقم WP/47 تجاربها الحديثة في مجال التطوير التدريجي للنقل الجوي، وسلطت الضوء على سياسة النقل الجوي التي تنتهجها، واتفاقات تحرير الخدمات الجوية، ونمو الطلب على الحركة الجوية، وتحسين البنية الأساسية للمطارات. وقدمت الدول الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (لجنة لاكاف) في وثيقة المعلومات رقم WP/196 موجزا للتقدم الذي أحرزه إقليم أمريكا اللاتينية والكاريبي في عملية التحرير، مع التركيز على مختلف الاتفاقات شبه الإقليمية. وقدم الاتحاد الاقتصادي والنقدي لأفريقيا الغربية في وثيقة المعلومات رقم WP/253 ملخصا عن تنفيذ برنامج مشترك بين الدول الأعضاء فيه في مجال النقل الجوي، بما فيه من مشاريع تخص التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي، والاطار القانوني لهيئات الطيران المدني، والأعمال الرامية إلى تعزيز السلامة الجوية وأمن الطيران.

١٠:٢٧ قدمت الدول الأعضاء في لجنة لاكاف في الوثيقة رقم WP/45 وتوصيها رقم (١) آراءها وخبرتها حول عواقب ادراج خدمات النقل الجوي في "الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات"، ومدى تأثير الخدمات الجوية من جراء ذلك. وشددت تلك الدول على أن الإيكاو هي صاحبة الدور القيادي وهي المختصة بالمسائل المتعلقة بخدمات النقل الجوي، ودعت الجمعية العمومية إلى التسليم بدور الإيكاو في مجال تنظيم وتحرير النقل الجوي الدولي والتأكيد عليه من جديد في إطار عمل الإيكاو.

١١:٢٧ عند مناقشة نتائج المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي وتطورات تجارة الخدمات، كان الانتباه مركزا على بعض نتائج ذلك المؤتمر، ودور الإيكاو، والتعديلات المقترحة إدخالها على البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي، بالصيغة التي وردت بها هذه التعديلات في مرفق الوثيقة رقم WP/9.

١٢:٢٧ أخذت اللجنة علما أن من بين أعمال متابعة ذلك المؤتمر دراسات كانت قد بدأت عن تأثير عملية التحرير على السلامة والأمن، ومفهوم الخدمات الجوية الأساسية، ورأت أن يشمل هذا المفهوم، بالتعاون مع منظمة السياحة العالمية، مفهوم تحديد الطرق الجوية الحيوية للسياحة على النحو الذي تشجعه منظمة السياحة العالمية.

١٣:٢٧ من بين نتائج ذلك المؤتمر استنتاج يقضي بالتعجيل بتحرير قطاع نقل البضائع جوا، وفراد انتباه مستقل له ليحصل على التركيز والدعم بصفة خاصة. ورأت اللجنة ضرورة حث الدول على النظر في تحرير هذا القطاع على حدة وبسرعة حتى تظهر فوائده الواضحة على تنمية التجارة والاقتصاد. ورأت اللجنة أن المرفق النموذجي الذي يخص خدمات البضائع الجوية، والذي أقره ذلك المؤتمر، يعد وسيلة مفيدة للتحرير، وأعربت اللجنة أيضا عن دعمها لاتباع نهج انفرادي لتحرير البضائع الجوية، ولا سيما عمليات نقل البضائع وحدها.

١٤:٢٧ دارت مناقشة كثيفة حول دور الايكاو في وضع الارشادات للتحريير، وهو الدور المذكور في القسم الرابع عن تجارة الخدمات في البيان الموحد بصيغته الواردة في مرفق الوثيقة رقم WP/9. وأيد مندوبون كثيرون استمرار الايكاو في أخذ زمام القيادة، باعتبارها المنظمة العالمية ذات الخبرة والدراية، وبوصفها الأفضل لتطوير وتشجيع وتسهيل التحريير، مع مراعاة السلامة الجوية وأمن الطيران والاعتبارات البيئية. ورأى مندوبون آخرون أنه لا ينبغي النظر الى هذا الدور على أنه أعطى للايكاو دون غيرها، وأنه لا بأس من قيام منظمات أخرى بدور في هذا الصدد، ومنها منظمة التجارة العالمية ومحفل التعاون الاقتصادي لدول آسيا والمحيط الهادئ. وتم الاعراب عن رأي مفاده أنه مهما اختلفت الآراء حول أنسب محافل التحريير، تظل الحقيقة الواقعة هي ضرورة استمرار الايكاو في أداء دورها القيادي في المستقبل القريب. ومع ذلك بينت بعض الوفود أنها تعترم النهوض بالتحريير من خلال مثل هذه المحافل الأخرى، واقترحت وضع عبارة "دور قيادي عالمي" في صيغة النكرة بدلا من صيغة التعريف في الفقرة ٦ أ) من منطوق القرار من القسم الرابع من مرفق الوثيقة رقم WP/9 بشأن تجارة الخدمات.

١٥:٢٧ فيما يخص الفقرة ٢ من منطوق القرار في القسم الثاني من مرفق الوثيقة WP/9، بشأن التعاون في الترتيبات التنظيمية، وافقت اللجنة أيضا على تعديل عبارة "لأية دولة نامية أو دول نامية" لتصبح "لأية دولة أو دول، ولاسيما الدول النامية". وسوف يمكن هذا التغيير أي دولة تنتمي الى أحد التجمعات غير تجمعات الدول النامية من استخدام هذه الصيغة بما يتوافق مع الارشادات السياسية التي وضعها المؤتمر العالمي الرابع للنقل الجوي عام ١٩٩٤.

١٦:٢٧ تضمنت الوثيقة رقم WP/136 اقتراحا بادخال تعديل على البيان الموحد، للاشارة الى دور أصحاب المصلحة الآخرين، ولم يحظ هذا الاقتراح بالتأييد. وفيما يتعلق بمشاركة العمالة في مفاوضات الخدمات الجوية وفي محافل الايكاو المختصة بمسائل النقل الجوي، رأت اللجنة من الأفضل اتباع نهج عملي لكل حالة على حدة بدلا من اقرار سياسة عامة بشأن هذه المشاركة.

ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم

١٧:٢٧ قدمت هولندا في الوثيقة WP/96 نيابة عن الجماعة الأوروبية والدول الأعضاء بها وصفا للتطورات الأخيرة في سياسة الجماعة الأوروبية فيما يرتبط بملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم وتعيينهم. وأدت التطورات القانونية الى نهج جديد للجماعة فيما يرتبط باتفاقات الخدمات الجوية الدولية، والتي دعت ضمن ما دعت اليه، الى مرونة أكبر على المستوى الدولي بشأن مسألة ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم وتعيين شركات الطيران. وسعت الجماعة الأوروبية ودولها الأعضاء الى الحصول على الاعتراف بسياسة الجماعة الجديدة في علاقاتها الثنائية مع دول الايكاو الأخرى وطلبت من شركائها ابداء مرونة في مواقفهم تمشيا مع الاستنتاجات الختامية الصادرة عن المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي.

١٨:٢٧ في الوثيقة WP/244 والتصويب رقم ١، عرضت دول الأرجنتين والبرازيل وفيجي والهند واليابان ومنغوليا وباكستان والفلبين وجمهورية كوريا والمملكة العربية السعودية وفيتنام آراءها بشأن مسألة تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم. ورأوا أن الايكاو ينبغي أن تكون حذرة في التعامل مع هذه المسألة وأن النهج التنظيمي تجاه هذه المسألة ينبغي أن يترك لكل دولة لتقرره وفقا لاختيارها.

١٩:٢٧ حثت سنغافورة في الوثيقة WP/156 الدول على تحرير معايير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم وشددت على أهمية وجود نهج منفتح وتشاوري لدى الدول لفهم وتحديد حلول لشواغلها المحددة. ويمكن لهذا النهج أن يمهّد الطريق أمام الدول للوصول الى حل وسط مشترك لتكييف أطر التحريير الراهنة بدون الاخلال بمصالحها.

٢٠:٢٧ اعتبر الاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا) في الوثيقة WP/64 قواعد تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم خطوة رئيسية نحو خلق صناعة طيران عالمية. وأبرز التقدم المحرز في هذا المجال منذ المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي وبعض التطورات التنظيمية البارزة مثل تلك التي حدثت في الاتحاد الأوروبي. ورحبت الأياتا بالمحفزات الجديدة للتغيير ودعت الدول الى احراز تقدم في التحرير في هذا المجال.

٢١:٢٧ أقر أعضاء لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني في الوثيقة WP/259 بدور الايكاو كمحفل عالمي ذي خبرة كبيرة في تقديم الارشادات لأعضائها في التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي بما يفيد مجتمع الطيران الدولي برمته. واقترحوا أن تنظر الدول في استخدام البند النموذجي الذي وضعته الايكاو لتعيين شركات الطيران وتفويضها في اتفاقات الخدمات الجوية التي تبرمها.

٢٢:٢٧ أثناء المناقشات التي أعقبت عرض أوراق العمل، حظيت نتائج المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي بتأييد واسع النطاق فيما يخص ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم. وتم استرعاء الانتباه الى التقدم المحرز منذ المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي بما في ذلك النهج العملي الذي اتبعته دول كثيرة في مسألة الملكية والسيطرة. وأحاطت اللجنة علما أيضا بالعمل الذي انجزته الايكاو بما في ذلك اعداد قاعدة بيانات سياسات الدول ومواقفها وممارساتها بشأن ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم وهي القاعدة التي أعدتها الأمانة العامة والتي تقدم معلومات مفيدة بشأن سياسات الدول وممارساتها ومواقفها الخاصة بهذا الموضوع.

٢٣:٢٧ أحاطت اللجنة علما بأن بعض الوفود قد دعت الى مواصلة التقدم المحرز بشأن التحرير في هذا المجال لمواكبة التطورات الجديدة كذلك التي حدثت في الاتحاد الأوروبي واقترحه بتعديل اتفاقات خدمات الملاحة الجوية لديه مع الأطراف الثالثة بغية الاستجابة لمفهوم الملكية والسيطرة لدى الجماعة. ورأت وفود أخرى أن النهج التنظيمي تجاه هذه المسألة ينبغي أن تقررته كل دولة على حدة بالنظر الى الطبيعة الحساسة للمسألة والاختلاف في أوضاع الدول وحاجاتها.

٢٤:٢٧ شعرت اللجنة أن توافق الآراء الذي تم التوصل اليه بشأن هذه المسألة في الاجتماع العالمي الخامس للنقل الجوي ولاسيما ما يخص احترام سيادة الدولة والحاجة الى وجود مرونة وتعاون، قد مثلت اطارا تنظيميا عمليا ومتوازنا. وأعدت التأكيد على أن هدف التطور التنظيمي الجاري، بما في ذلك التطور الخاص بملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، هو خلق بيئة تشغيلية يمكن للنقل الجوي الدولي أن يتطور ويزدهر فيها بطريقة مستقرة وكفاءة واقتصادية بدون الاخلال بالسلامة والأمن. وتقوم كل دولة بتحديد مسارها وسرعة التغيير التنظيمي الخاص بها بأسلوب مرن وباستخدام السبل الانفرادية أو الثنائية أو الاقليمية أو متعددة الأطراف أو العالمية وفقا للظروف. وتهدف الارشادات التي وضعتها الايكاو الى أن تيسر للدول عملية التحرير وأن يكون استخدام الدول لها اختياريا وحسب تقديرها.

٢٥:٢٧ فيما يخص التطورات التي حدثت في الاتحاد الأوروبي، طلب عدد من المندوبين المزيد من التوضيح من الاتحاد الأوروبي بشأن سياسته الجديدة. وازافة الى ذلك، قدم اقتراح بأن تقوم الايكاو بدراسة الآثار الفنية والاقتصادية والقانونية التي يمكن أن يسفر عنها هذا التغيير على علاقات الطيران بين الدول (مثل ما يخص مفاوضات الخدمات الجوية التي تشمل مجموعات الدول) وحظي هذا الاقتراح بتأييد.

المسائل التنظيمية الأخرى

٢٦:٢٧ قدمت كولومبيا في الوثيقة WP/212 نبأية عن أعضاء لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني معلومات بشأن بعض أوجه التقدم المحرز مؤخرا في حقوق والتزامات مستخدمي خدمات النقل الجوي في العالم وفي اقليم أمريكا اللاتينية.

واقترحت أن تواصل الإيكاو رصد التطور في هذا المجال ودراسة امكانية تطبيق صيغة من صيغ المشاركة متعددة الأطراف مثل امكانية وضع مدونة سلوك عالمية.

٢٧:٢٧ قدمت المفوضية الأوروبية في وثيقة المعلومات WP/87 شرحا للتشريع الجديد الذي اعتمده البرلمان الأوروبي ومجلس وزراء الاتحاد الأوروبي في ٢١/٤/٢٠٠٤ والذي يحدد الحد الأدنى من شروط التأمين لعمليات النقل الجوي من وإلى أراضي الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي وعبرها.

٢٨:٢٧ قدمت المفوضية الأوروبية في وثيقة معلومات أخرى WP/90 وصفا للقاعدة التي اعتمدها الجماعة الأوروبية في أوائل عام ٢٠٠٤ والتي تقرر قواعد مشتركة جديدة بشأن تعويض الركاب ومساعدتهم في حالة منعهم من الصعود على متن الطائرة أو إلغاء الرحلات الجوية أو تأخيرها لمدد طويلة.

٢٩:٢٧ أحاطت اللجنة علما في المناقشات بأن مسألة حماية مصالح المستهلك قد أصبحت هامة على المستوى العالمي. ولكن فيما يخص الأساليب متعددة الأطراف، فبينما كان هناك بعض التأييد لاجاد توحيد في النظم الراهنة لتجنب مخاطر التطبيقات خارج حدود الدولة والتضارب المحتمل، أعيد الى الأذهان أن المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي لم يطلب من الإيكاو الاضطلاع بوضع مدونة سلوك عالمية. وأعرب عن رأي مفاده أنه من المستصوب أن يترك لكل دولة أو اقليم اتخاذ القرار بشأن التدابير الملائمة من أجل مراعاة المواقف المختلفة وتوقعات المستهلك. وأشار أيضا الى عدم حدوث تضارب حقيقي بين الشروط التنظيمية المختلفة، ذلك أن التدابير التنظيمية الراهنة تطبق في العادة عمليا على أساس بلد المنشأ. وأحاطت اللجنة علما بهذه التعليقات ووافقت على أن الإيكاو ينبغي أن تواصل رصد التطورات المتعلقة بالالتزامات الطوعية والتنظيم الحكومي لمصالح المستهلك وأنها ينبغي أن توزع المعلومات على الدول بأسلوب ملائم.

العوامل الخارجية التي تؤثر على الطيران المدني

٣٠:٢٧ استرعت كوبا الانتباه في الوثيقة WP/251 الى تحليلها للعواقب المالية والعواقب المتعلقة بالسلامة في الطيران المدني الكوبي لبعض الاجراءات الناتجة عن الحظر الاقتصادي والتجاري الذي تفرضه الولايات المتحدة على كوبا. ودعت كوبا الجمعية العمومية الى الاقرار بأن هذه الاجراءات قد تمثل انتهاكا لمبادئ اتفاقية شيكاغو وأن تبلغ الإيكاو منظمة الأمم المتحدة بتلك الآثار وأن يتم تقديم تقرير سنوي الى المجلس.

٣١:٢٧ استرعت جمهورية ايران الاسلامية الانتباه في الوثيقة WP/297 الى الحظر التجاري الذي تفرضه الولايات المتحدة على بعض الدول المتعاقدة، ومنها ايران، فيما يخص الطائرات وقطع الغيار وخدمات ما بعد البيع وبعض معدات نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع، والتي اعتبرتها تمييزية وضد الأهداف والغايات المنصوص عليها في المادة الرابعة والأربعين من اتفاقية شيكاغو. وطلبت من الجمعية العمومية أن تنظر في المسائل المثارة وأن تتخذ التدابير اللازمة بغية تمهيد الطريق أمام رفع هذا الحظر لكي تتمتع الدول المتأثرة بفرص متساوية وتستطيع تحسين مستويات السلامة والأمن لديها.

٣٢:٢٧ في المناقشات التي أعقبت ذلك، أبدى عدد من الوفود تأييدهم للموقفين اللذين اتخذتهما كوبا وايران وللجراءات المقترحة في وثيقتيهما. ففي رأيهم، يعتبر أن الحظر التجاري أسفر عن تأثير عكسي من حيث السلامة والأمن على مشاركة هذه الدول في النقل الجوي الدولي. كما أثر على قدرتها على الوفاء بالتزاماتها الخاصة بالسلامة في اطار اتفاقية شيكاغو. وكان هناك شعور بعدم امكانية اتاحة الفرص العادلة للتشغيل وتحقيق التوازن التنافسي المعقول عند منع الوصول الى التكنولوجيا الجديدة لتجديد الأساطيل وقطع الغيار ومعدات الطيران المتعلقة بالسلامة الجوية. وبينما كانت

المسألة لها أصول سياسية، اعتبر مقدا الوثيقتين أنها مسألة اقتصادية ومتعلقة بالسلامة وأنها مسألة فنية وبالتالي تدخل في صلاحيات الايكو كوكالة فنية دولية. وشعروا أيضا أنه ينبغي للايكو أن تدرس هذه المسألة حيث أنها تتعلق بمبادئ وأحكام اتفاقية شيكاغو.

٣٣:٢٧ كان موقف الولايات المتحدة هو أن هذه مسألة ثنائية حساسة بين الأطراف المعنية وأنها مسألة لها أصول وتشعبات أكبر في السياسة الخارجية. ولهذا رأت الولايات المتحدة أنه لا ينبغي للايكو أن تحللها ولا أن تقدم تقارير عنها كما هو مطلوب في الوثيقتين. واسترعت الولايات المتحدة الانتباه أيضا الى أصول وأهداف النزاعين الثنائيين وأشارت، فيما يخص جانب السلامة في المسألة، الى أن الولايات المتحدة قد وافقت في الماضي على تصدير بعض معدات الطيران الى ايران على أساس كل حالة على حدة عندما كانت المسألة متعلقة بالسلامة. وأعرب عن بعض التأييد لرأي الولايات المتحدة بأن المسألة كانت في الأساس مسألة ثنائية.

٣٤:٢٧ وفي اطار نقطة نظام، أعربت كوبا وايران عن اعتراضاتهما على بعض العناصر السياسية التي أثرت في مجرى مناقشات اللجنة بشأن هذه المسألة. فضلا عن ذلك، اعترضت كوبا على تقديم عوامل خارجية رأت أنها تؤثر على شؤونها الداخلية. وأعدت كل من كوبا وايران التأكيد على رأييهما بأن الحظر عليهما قد أثار مسائل تتعلق بالسلامة وينبغي للجمعية العمومية أن تعالجها.

٣٥:٢٧ أقرت اللجنة بأن هذه المسألة كانت معقدة ودقيقة وحساسة ونتجت عنها آراء قوية من كلا الجانبين ولكنها مسألة لا تستطيع أن تحلها اللجنة الاقتصادية على وجه الخصوص. ولذلك فقد تقرر أن يعرض رئيس اللجنة، أثناء مجريات الجمعية العمومية، هذه المسألة، بما في ذلك الآراء التي أعرب عنها في اللجنة، على رئيس المجلس الذي كانت "مساعيه الحميدة" قد استخدمت في هذه المسألة في مناسبات سابقة.

- انتهى -