

منظمة الطيران المدني الدولي

تقرير

المؤتمر العالمي للنقل الجوي

التحديات وفرص التحرير

مونتريال، ٢٤ - ٢٨ مارس ٢٠٠٣

اعتمد المؤتمر هذا التقرير
وينشر بموجب سلطة الأمين العام



تصدر منظمة الطيران المدني الدولي هذه الوثيقة في طبعات مستقلة باللغات العربية والانجليزية والفرنسية والاسبانية والروسية والصينية . وينبغي توجيه جميع المراسلات ، باستثناء طلبات الشراء والاشتراقات ، الى الأمين العام.

ينبغي ارسال طلبات شراء هذه الوثيقة الى أحد العناوين التالية مع ارفاق مستند الدفع الملائم (اما شيك مصرفي أو حوالة بريدية) بالدولار الأمريكي أو عملة البلد الذي ترسل اليه طلبات الشراء . ويقبل مقر المنظمة الطلبات ببطاقات الائتمان (American Express و MasterCard و Visa) :

International Civil Aviation Organization. Attention: Document Sales Unit
999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7
Telephone: +1 (514) 954-8022; Facsimile: +1 (514) 954-6769; Sitatex: YULADYA; E-mail: sales@icao.int

Egypt. ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex,
Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776
Telephone: +20 (2) 267-4840; Facsimile: +20 (2) 267-4843; Sitatex: CAICAYA

France. Directeur régional de l'OACI, Bureau Europe et Atlantique Nord, 3 bis, villa Émile-Bergerat,
92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex)
Téléphone: +33 (1) 46 41 85 85; Fax: +33 (1) 46 41 85 00; Sitatex: PAREUYA

India. Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001
or 17 Park Street, Calcutta 700016
Telephone: +91 (11) 331-5896; Facsimile: +91 (11) 332-2639

Japan. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo
Telephone: +81 (3) 3503-2686; Facsimile: +81 (3) 3503-2689

Kenya. ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation,
P.O. Box 46294, Nairobi
Telephone: +254 (2) 622-395; Facsimile: +254 (2) 226-706; Sitatex: NBOCAYA

Mexico. Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe,
Masaryk No. 29-3er. piso, Col. Chapultepec Morales, México, D.F., 11570
Teléfono: +52 (55) 52 50 32 11; Facsimile: +52 (55) 52 03 27 57; Sitatex: MEXCAYA

Nigeria. Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos
Telephone: +234 (1) 4979780; Facsimile: +234 (1) 4979788; Sitatex: LOSLORK

Peru. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100
Teléfono: +51 (1) 302260; Facsimile: +51 (1) 640393; Sitatex: LIMCAYA

Russian Federation. Aviaizdat, 48, 1. Franko Street, Moscow 121351
Telephone: +7 (095) 417-0405; Facsimile: +7 (095) 417-0254

Senegal. Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar
Téléphone: +221 8-23-54-52; Fax: +221 8-23-69-26; Sitatex: DKRCAYA

Slovakia. Air Traffic Services of the Slovak Republic, Letové prevádzkové služby Slovenskej Republiky,
State Enterprise, Letisko M.R. Štefánika, 823 07 Bratislava 21, Slovak Republic
Telephone: +421 (7) 4857 1111; Facsimile: +421 (7) 4857 2105

South Africa. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg, Republic of South Africa
Telephone: +27 (11) 315-0003/4; Facsimile: +27 (11) 805-3649; E-mail: avex@iafrica.com

Spain. A.E.N.A. — Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14,
Planta Tercera, Despacho 3. 11, 28027 Madrid
Teléfono: +34 (91) 321-3148; Facsimile: +34 (91) 321-3157; Correo-e: sccc.ventasoci@aena.es

Thailand. ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyae Ladprao, Bangkok 10901
Telephone: +66 (2) 537-8189; Facsimile: +66 (2) 537-8199; Sitatex: BKKCAYA

United Kingdom. Airplan Flight Equipment Ltd. (AFE), 1a Ringway Trading Estate, Shadowmoss Road, Manchester M22 5LH
Telephone: +44 161 499 0023; Facsimile: +44 161 499 0298; E-mail: enquiries@afeonline.com;
World Wide Web: <http://www.afeonline.com>

2/03

كتالوج مطبوعات ايكاو والمساعدات التدريبية السمعية والبصرية

يصدر هذا الكتالوج سنويا ويشتمل على جميع المطبوعات والمساعدات السمعية والبصرية التدريبية المتوفرة حاليا .

وتصدر لهذا الكتالوج ملاحق شهرية تعلن عن المطبوعات الجديدة والتعديلات والاضافات والمطبوعات التي يعاد اصداؤها .

يمكن الحصول على الكتالوج مجانا من وحدة بيع المطبوعات في ايكاو .

رسالة احالة

الى: رئيس المجلس

من: رئيس المؤتمر العالمي للنقل الجوي

أتشرف بأن أرفع اليكم التقرير عن أعمال المؤتمر العالمي للنقل الجوي الذي عقد في مقر الايكاو بمونتريال من ٢٤ الى ٢٨ مارس ٢٠٠٣.



أهوفاليامويمابا فالينتاو

رئيس

المؤتمر العالمي للنقل الجوي

مونتريال، ٢٨/٣/٢٠٠٣

قائمة المحتويات

(i)	رسالة احالة
(iii)	قائمة المحتويات
1	مقدمة
6	البند رقم ١: استعراض عام
7	البند رقم ١-١: الخلفية العامة والخبرات في مجال التحرير
12	البند رقم ٢-١: جوانب السلامة والأمن في عملية التحرير
15	البند رقم ٢: دراسة المواضيع التنظيمية الرئيسية في عملية التحرير
16	البند رقم ١-٢: ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم
24	البند رقم ٢-٢: دخول الأسواق
34	البند رقم ٣-٢: المنافسة الشريفة والضمانات
41	البند رقم ٤-٢: مصالح المستهلكين
44	البند رقم ٥-٢: توزيع المنتجات
47	البند رقم ٦-٢: تسوية الخلافات
50	البند رقم ٧-٢: الشفافية
53	البند رقم ١-٣: اتفاق نموذجي شامل للخدمات الجوية
55	البند رقم ١-٤: الآليات التي تسهل مزيد من التحرير
58	البند رقم ٢-٤: اعلان المبادئ العالمية للنقل الجوي الدولي
64	المرفق (أ): الكلمات الافتتاحية
68	المرفق (ب): قائمة المشاركين
84	المرفق (ج): قائمة الوثائق

مقدمة

مكان المؤتمر ومدة انعقاده

١- عقد المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي: التحديات وفرص التحرير (ATConf/5) في قاعة الجمعية العمومية بالمقر الرئيسي لمنظمة الطيران المدني الدولي بمونتريال في ٢٤/٣/٢٠٠٣. وافتتح المؤتمر الدكتور أسعد قطيط، رئيس المجلس، وألقت السيدة أ. ماكينلي، رئيس لجنة النقل الجوي كلمة فيه. ورحب السيد ر. ك. كوستا بيريرا، الأمين العام للايكافو، بالمشاركين وقدم أعضاء أمانة المؤتمر. ويتضمن المرفق (أ) الكلمات الملقاة في الجلسة الافتتاحية. وانتهى المؤتمر من أعماله في ٢٨/٣/٢٠٠٣.

جدول الأعمال

٢- أقر المؤتمر جدول الأعمال التالي الذي كان المجلس قد اعتمده في الوثيقة ATConf/5-WP/1:

١- استعراض عام

١-١ الخلفية العامة والخبرات في مجال التحرير: المفاهيم الأساسية والنهج، ومسائل تنظيم الناقلين الجويين والمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية وادارتهم على أساس تجاري، والفوائد والسلبيات، وأثر البيئة التنظيمية العامة، بما فيها السياسات التجارية والمالية، وسياسات المنافسة، والسياسات الاجتماعية وسياسات العمالة.

٢-١ جوانب السلامة والأمن في عملية التحرير: آثار الادارة التجارية، والاستعانة بالمصادر الخارجية والترتيبات التجارية الانتقالية على سلامة وأمن الطيران.

٢- دراسة المواضيع التنظيمية الرئيسية في عملية التحرير

١-٢ ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم: المعايير البديلة للتعين والترخيص، والاستثمار الوافد (الأجنبي)، وحق التأسيس، وجنسية الطائرات.

٢-٢ دخول الأسواق: حقوق النقل الجوي (أساسا فيما يتجاوز الحريتين الثالثة والرابعة على أن يشمل ذلك مثلا توخي المرونة في تحديد الطرق الجوية والتشغيل)، والسعة والتواتر، وحق استخدام المطارات وتخصيص الخانات الزمنية، وتحالفات شركات الطيران، والمشاركة في الرموز، وحقوق الامتياز، واستئجار الطائرات، والجوانب المحددة التي تتعلق بالشحن الجوي والخدمات البريدية السريعة والنقل متعدد الوسائط.

٣-٢ المنافسة الشريفة والضمانات: الضمانات ضد الممارسات المناهضة للمنافسة (في التسعير، وتوفير السعة، والمبيعات، والتسويق)، وتطبيق قوانين وسياسات المنافسة (بما في ذلك آثارها على الترتيبات التعاونية متعددة الأطراف المعقودة بين الناقلين الجويين)، واستمرارية الناقلين الجويين وضمن الخدمة (بما في ذلك تقديم المعونة الحكومية) والتدابير التفضيلية والمشاركة الفعالة للبلدان النامية.

٤-٢ مصالح المستهلكين: حقوق والتزامات المستهلكين (بما في ذلك شروط النقل)، وتدابير حماية مصالح المستهلكين.

- ٥-٢ توزيع المنتجات: الوجود التجاري، والتعامل التجاري بالوسائل الالكترونية مع المستهلكين (B2C) (بما في ذلك نظم الحجز الآلي وشبكة الانترنت).
- ٦-٢ تسوية الخلافات: الآليات البديلة لتسوية الخلافات والعلاقات المشتركة بينها (في سياق الترتيبات الثنائية أو الإقليمية أو متعددة الأطراف).
- ٧-٢ الشفافية: تسجيل الاتفاقات والترتيبات (بما في ذلك الالتزامات المتعهد بها بموجب المادة ٨٣ من اتفاقية الطيران المدني الدولي) وحق الاطلاع على المعلومات.

٣- استعراض الاتفاق النموذجي للخدمات الجوية

- ١-٣ اتفاق نموذجي شامل للخدمات الجوية يشمل أساليب بديلة متروك استخدامها لتقدير الدول (جزئياً أو كلياً) في سياق ثنائي أو اقليمي أو متعدد الأطراف.

٤- النظر في وضع اطار عالمي للتحرير المستمر

- ١-٤ الآليات التي تسهل مزيد من التحرير: دور الايكاو وبرنامج عملها في المستقبل، وعلاقتها بالمنظمات الدولية الأخرى (متعددة الأطراف والإقليمية والحكومية وغير الحكومية).
- ٢-٤ اعلان المبادئ العالمية للنقل الجوي الدولي: اعتماد اعلان مبني على مشروع نص معد مسبقاً مع مراعاة المناقشات التي جرت حول جميع بنود جدول الأعمال المذكورة أعلاه.

الهيكل والنظام الداخلي

- ٣- اجتمع المؤتمر في هيئة واحدة وعقد ١٠ جلسات. وقبل فتح المناقشة الرسمية حول بنود جدول الأعمال عقدت ندوة يومية السبت ٢٢ مارس والأحد ٢٣ مارس وركزت في جلسات غير رسمية على بعض المسائل الرئيسية التي سيناقشها المؤتمر، على أن يبدأ المؤتمر نفسه يوم الاثنين ٢٤ مارس.
- ٤- كان النظام الداخلي هو النظام الداخلي الدائم للاجتماعات التي تعقد في مجال النقل الجوي (Doc 8683-AT/721). وقد علق المجلس العمل بالمادة ٢٦ من هذا النظام الداخلي التي تنص على اعداد محاضر موجزة.

الحضور

٥- حضر المؤتمر ممثلون عن ١٤٥ دولة متعاقدة لدى الايكاو هي:

أفغانستان	ارمينيا	بربادوس
الجزائر	استراليا	بيلاروس
انغولا	النمسا	بلجيكا
انتيغوا وبربودا	اذربيجان	بليز
الارجنتين	البحرين	بنن

سانت كيتس ونيفيا	ايرلندا	بوتان
سانت لوسيا	اسرائيل	بوليفيا
ساموا	ايطاليا	بوتسوانا
المملكة العربية السعودية	جامايكا	البرازيل
السنغال	اليابان	بروني دار السلام
صربيا والجبل الأسود	الأردن	بلغاريا
سيشيل	كينيا	بوركينافاسو
سنغافورة	الكويت	بوروندي
سلوفاكيا	قيرغيزستان	كمبوديا
سلوفينيا	لاتفيا	الكاميرون
جنوب أفريقيا	لبنان	كندا
أسبانيا	ليسوتو	الرأس الأخضر
سري لانكا	الجمهورية العربية الليبية	تشاد
السودان	ليتوانيا	شيلي
سورينام	لكسمبورج	الصين
السويد	مدغشقر	كولومبيا
سويسرا	ملاوي	كوستاريكا
تايلند	ماليزيا	كوت ديفوار
جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة	ملايف	كرواتيا
توغو	مالي	كوبا
تونغا	مالطه	الجمهورية التشيكية
ترينيداد وتوباغو	موريشيوس	جمهورية كوريا
تونس	المكسيك	الشعبية الديمقراطية
تركيا	موناكو	جمهورية الكونغو
اوغندا	منغوليا	الديمقراطية
اوكرانيا	المغرب	الدانمرك
الامارات العربية المتحدة	موزامبيق	الجمهورية الدومينيكية
المملكة المتحدة	ناميبيا	اكوادور
جمهورية تنزانيا المتحدة	نيبال	مصر
الولايات المتحدة	مملكة هولندا	استونيا
اوروغواي	نيوزيلندا	اثيوبيا
اوزبكستان	النيجر	فيجي
فنزويلا	نيجيريا	فنلندا
فيتنام	النرويج	فرنسا
زامبيا	عمان	غابون
زمبابوي	باكستان	غامبيا
	بنما	المانيا
	باراغواي	غانا
	بيرو	اليونان
	الفلبين	غواتيمالا
	بولندا	غينيا
	البرتغال	هايتي
	قطر	هندوراس
	جمهورية كوريا	هنغاريا
	جمهورية مولدوفا	ايسلندا
	رومانيا	الهند
	الاتحاد الروسي	اندونيسيا
	رواندا	ايران

٦- حضر المؤتمر ٢٦ وفدا مراقبا هم:

فلسطين
اللجنة الأفريقية للطيران المدني
المجلس الدولي للمطارات
الهيئة العربية للطيران المدني
الاتحاد الكاريبي (كاريكوم)
السوق المشتركة لأفريقيا الشرقية والجنوبية
اللجنة الاقتصادية لأفريقيا
المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية
اللجنة الأوروبية للطيران المدني
الجماعة الأوروبية
لجنة الطيران المشتركة بين الدول
الاتحاد الدولي للناقلين الجويين
الاتحاد الدولي للنقل الجوي
الغرفة التجارية الدولية
الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية
مكتب العمل الدولي
جمعية القانون الدولي
الاتحاد الدولي لعمال النقل
جمعية أمريكا اللاتينية لقانون الجو والفضاء
لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني
منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية
الاتحاد الدولي لناقلي البضائع الجوية
الاتحاد الاقتصادي والنقدي لأفريقيا الغربية
البنك الدولي
منظمة السياحة العالمية
منظمة التجارة العالمية

٧- يتضمن المرفق (ب) قائمة المشاركين في المؤتمر.

مسؤولو المؤتمر

٨- انتخب المؤتمر المسؤولين التالية أسماءهم:

السيد أ. فاليتاو (تونغا)	رئيس المؤتمر:
السيد ج. دونالديلي (الأرجنتين)	النائب الأول للرئيس:
السيد ن. كافاداس (اليونان)	النائب الثاني للرئيس:

أمانة المؤتمر

٩- عمل السيد محمد العامري، مدير ادارة النقل الجوي، أمينا للمؤتمر، وعمل السيد ج. د. شانتر، رئيس قسم السياسات الاقتصادية نائبا للأمين. وكان الأمناء المساعدون هم السيد ي. ز. وانغ، والسيدة ماجدة بولس، والسيد ت. هاسيغاوا، والسيد س. ه. ددلي. وتولى السيد ر. أ. ر. أبيراتني الشؤون الادارية وضبط الاتصال بادرارة

النقل الجوي، وتولى السيد ل. فونسيكا المسؤولية عن نشرة المؤتمر، وتولت السيدة أ. فوخس - ليدنغهام تنسيق الوثائق والإشراف العام، وتولى السيد ز. أنور تنسيق أوراق الاعتماد، وتولت السيدة س. جوزف تنسيق صفحة المؤتمر على شبكة الإنترنت، وتولت السيدة س. برين والسيدة ج. نونو الإشراف على أعمال السكرتارية. وعمل السيد ك. ب. لايل، نائب مدير إدارة النقل الجوي، مستشاراً للمؤتمر.

١٠- تحت إشراف السيد أ. ب. سينغ، مدير إدارة الشؤون الإدارية والخدمات، قدم الخدمات الإدارية كل من السيد م. بلانش رئيس قسم المؤتمرات والخدمات المكتبية، والأنسة أ. كريغ المسؤولة عن مراقبة الوثائق، والسيد س. غوتيه المشرف على وحدة التوزيع الداخلي. وقدمت الخدمات اللغوية تحت إشراف السيد ي. ن. بلايف رئيس فرع اللغات والنشر، وساعده السيدة ر. ج. ازراتي رئيس قسم الترجمة الفورية.

الوثائق

١١- يتضمن المرفق (ج) قائمة الوثائق ذات الصلة بأعمال المؤتمر.

البند ١: استعراض عام

١-١ الوثائق

الأمانة العامة (WP/2) شرحت بإيجاز الأصول الادارية لعقد هذا المؤتمر والأعمال التحضيرية التي قامت بها الأمانة العامة، وبعض الترتيبات التنظيمية والاجرائية لسير المؤتمر.

الأمانة العامة (WP/4) قدمت موجزا لمهمة هذا المؤتمر على خلفية التطورات في صناعة النقل الجوي والتطورات التنظيمية، وشرحت المهام الرئيسية المدرجة في جدول أعماله والنتائج المتوقعة منه.

٢-١ المناقشة

١-٢-١ تم في بداية المؤتمر الاعراب عن تأييد واسع النطاق للتحريير التدريجي والاطرادي في ظل ضمانات وأن يركز المؤتمر الحالي على "كيفية" تحريير النقل الجوي الدولي لا على "جوب" التحريير.

٢-٢-١ تم شرح معنى عبارة "التحريير التدريجي والاطرادي" بالاشارة الى توصية المؤتمر العالمي الرابع للنقل الجوي الذي عقد في عام ١٩٩٤ بأن تقوم كل دولة "بتحديد مسارها الخاص بها وسرعة التغيير في تنظيم النقل الجوي الدولي لديها" مع توشي "هدف عام للتغيير التدريجي والاطرادي والمنظم في ظل ضمانات لدخول الأسواق". هذا فضلا عن أن هدف المؤتمر الحالي يشير، ضمن جملة أمور، الى "وضع اطار للتحريير الاطرادي". ويعود الى كل دولة أن تقرر بنفسها ما الذي يشكل "التحريير التدريجي والاطرادي".

٣-٢-١ يتعين في عملية التحريير مراعاة الاختلافات القائمة بين الدول، وحجم شركات الطيران، وقدرتها على المنافسة، والبنية الأساسية للنقل الجوي، والموارد المالية، بما يضمن مشاركة جميع الدول في النقل الجوي الدولي مشاركة فعالة ومستمرة. وفي هذا السياق، ينبغي التشديد في عملية التحريير على "المنافسة الشريفة" لا على "المنافسة الحرة"، لأن هناك قلقا من أن تؤدي المنافسة بدون ضوابط الى تغييرات لا رجعة فيها ويمكن أن تلحق الضرر بشبكة النقل الجوي الدولي.

البند ١-١: الخلفية العامة والخبرات في مجال التحرير

١-١-١ الوثائق

الأمانة العامة (WP/5) عرضت عدة دراسات حالة وصفت بايجاز تجارب التحرير في الدولة (أو الدول) المعنية، باعتبار هذه الدراسات وسيلة ملائمة لتحليل ونشر المعلومات عن هذه الخبرات في الدول على المستوى الوطني أو الاقليمي الفرعي أو الاقليمي أو متعدد الأطراف. واقترحت الوثيقة أيضا أن تعد الايكاو دراسات حالة وتنشرها لمساعدة الدول في عملية التحرير.

الأمانة العامة (WP/20) عرضت موجزا لتطورات النهج التجاري المتبع في صناعة شركات الطيران، بما في ذلك التغييرات على هياكل المؤسسات والنماذج التجارية، والادارة التجارية للمطارات وهيئات تقديم خدمات الملاحة الجوية. وناقشت الوثيقة أيضا الآثار الناشئة عن الادارة التجارية لشركات الطيران والمطارات وهيئات تقديم خدمات الملاحة الجوية في السياق الأوسع لتجربة التحرير.

فرنسا (WP/88) عرضت التدابير التي صاحبت تحرير النقل الجوي في فرنسا للتخفيف من حدة بعض الظواهر المرتبطة بالتكدس في المطارات والمضايق البيئية. واستنادا الى هذه الخبرة، أوصت الوثيقة بأن المستصوب الى حد كبير هو التحسب لبعض الآثار التي قد تترتب على تحرير النقل الجوي.

جورجيا (WP/43) دعت الى اجراء دراسة عن التحرير، وطلبت من الايكاو أن تمد الدول بأكثر المعلومات واقعية وشمولا عن نتائج التحرير التي ظهرت بالفعل في بعض الدول والأقاليم، وعن أثر تحرير الطيران المدني على القطاعات الاقتصادية الأخرى.

الهند (WP/86) أبرزت التدابير التي اتخذتها لتحرير الشحن الجوي وعمليات الرحلات السياحية العارضة، وأوصت من منطلق خبرتها أن تتبع الدول الأخرى هذا النهج في هذين القطاعين.

أعضاء لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (WP/98) قدمت عرضا عاما عن تشجيع التحرير في أمريكا اللاتينية من خلال تحقيق التوافق والتنسيق، الأمر الذي أدى الى نهج تدريجي من خلال عقد اتفاقات اقليمية فرعية وثنائية أكثر مرونة، مع حماية البلدان الأقل نموا.

منظمة العمل الدولية (WP/31- Revised) دعت المؤتمر الى اعادة التأكيد على اقراره في عام ١٩٩٤، بأن قطاع العمالة طرف رئيسي في الطيران، وبنبغي أن يشارك في أي مناقشات تجرى حول التنظيم الاقتصادي المستقبلي لهذه الصناعة. وطلبت الوثيقة أيضا من المؤتمر أن يعتمد توصيات بمراعاة اعلان المبادئ والحقوق الأساسية في العمل الذي أصدرته منظمة العمل الدولية، والدور الرئيسي للعمالة، وآثار التوظيف، والنهوض بالحوار الاجتماعي والمشاركة، ودور الدول.

الأمانة العامة (وثيقة المعلومات WP/23) قدمت معلومات ربطت قطاع النقل الجوي الآخذ في النمو السريع بالاقتصاد العام ووصفت الحالة الراهنة لقطاع الطيران، وقدرت أن نمو حركة نقل الركاب العالمية سيبلغ ٤,٣ في المائة سنويا حتى عام ٢٠٢٠.

الصين (وثيقة المعلومات WP/25) عرضت معلومات عن النمو السريع لقطاع الطيران الذي يؤدي دورا تزايد اهميته في التنمية الاجتماعية والاقتصادية للبلد وجهوده نحو التحديث.

كوبا (وثيقة المعلومات WP/54 Rev.) عرضت معلومات عن خبرة كوبا في التطوير التدريجي للنقل الجوي بوصفه سمة رئيسية من سمات التحرير. وطلبت الوثيقة أيضا أن يستند النصفان النموذجيان لاتفاق الخدمات الجوية الى ادخال تغييرات موحدة وتدرجية في القواعد التنظيمية مع مراعاة اختلاف البنية الأساسية للطيران لدى الدول الأعضاء.

فيجي (وثيقة المعلومات WP/45) رأت أن مشاركتها المستمرة في البيئة المحررة والنهوض بمصلحة ناقلها الجوي الوطني يجعلان أكثر المنهجيات مثالية وواقعية لتحرير الخدمات الجوية الدولية التي تقدمها فيجي هي الاتفاقات الثنائية لا متعددة الأطراف.

سنغافورة (وثيقة المعلومات WP/37) قدمت معلومات موجزة عن تحرير الخدمات الجوية في منتدى التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ من خلال الاتفاق متعدد الأطراف، وحثت الدول على اتباع مسارات متوازية لتحرير الخدمات الجوية، وعلى النظر حسب الاقتضاء في النهج التدريجي للتحرير، بغية احراز أقصى تقدم وتشجيع أكبر عدد من الشركاء على الدخول في عملية التحرير.

الولايات المتحدة (وثيقة المعلومات WP/67) قدمت معلومات واستنتاجات من واقع دراساتها التجريبية عن سوق النقل الجوي عبر المحيط الأطلسي والسوق الكندية-الأمريكية، أثبتت بها الأثر النافع لاتفاقات تحرير الخدمات الجوية.

الولايات المتحدة (وثيقة المعلومات WP/90) عرضت نموذج "الأجواء المفتوحة" الذس يقوم على أساس اتفاقات ثنائية والاتفاق متعدد الأطراف لتحرير النقل الجوي الدولي المعقود بين سبع دول أعضاء في منتدى التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ (اتفاق "MALIAT" أو "Kona") والبروتوكول الملحق باتفاق Kona، كأمثلة مفيدة على وسائل التحرير الحديثة.

الولايات المتحدة (وثيقة المعلومات WP/97) عرضت القانون النموذجي للتجارة الجوية الذي يشكل نموذجا مرنا تستطيع الدول أن تتبعه لتطوير قواعدها التنظيمية التي يتعلق بالجوانب الاقتصادية للطيران المدني، وأن تستخدمه مهما كان مستوى التحرير.

٥٣ دولة أفريقية في (وثيقة المعلومات WP/81 French Rev.) قدمت معلومات أساسية عن عملية التحرير في أفريقيا مع التركيز على تنفيذ قرار ياموسكرو لتحرير دخول أسواق النقل الجوي في أفريقيا. وأشارت الوثيقة أيضا الى الخبرات التشغيلية المكتسبة من سياسات التحرير في أقاليم أخرى.

كمبوديا وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وميانمار وفيتنام (وثيقة المعلومات WP/58) قدمت موجزا عن الاقليم الفرعي الذي يشمل كمبوديا وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وميانمار وفيتنام، وعن التعاون الاقليمي في هذه المنطقة، ولا سيما عن محتوياته ومبادئه، وناقشت الخبرات المكتسبة وآفاق المستقبل.

أعضاء اللجنة الأوروبية للطيران المدني والاتحاد الأوروبي (وثيقة المعلومات WP/61) عرضوا الخبرة المكتسبة من تحرير سوق النقل الجوي في أوروبا ووصفوها بأنها ايجابية وبددت المخاوف التي نشأت في بداية العملية. وتضمنت المرفقات معلومات تفصيلية عن جوانب محددة من تحرير السوق في مختلف الدول الأعضاء.

منتدى التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ (وثيقة المعلومات WP/30) شرح التطورات التي تمت بفضل توافق الآراء والتعاون على تنفيذ الخبرات الثمانية التي صدق عليها عام ١٩٩٩ لتقديم الخدمات الجوية بمزيد من المنافسة وبسرعة تتوافق مع المصالح الوطنية لكل عضو في المنتدى.

أمانة الاتحاد الكاريبي (وثيقة المعلومات WP/89) أبرزت مبادرات الاتحاد الكاريبي (CARICOM) لتحرير قطاع النقل الجوي لدى أعضائه في سياق الالتزام بتوحيد السوق والاقتصاد.

الاتحاد الاقتصادي والنقدي لأفريقيا الغربية (وثيقة المعلومات WP/60) عرض برنامجا المشترك للنقل الجوي استنادا الى سلسلة من الاجراءات المتكاملة التي تشمل السلامة والأمن والبنية الأساسية من أجل تحرير خدمات النقل الجوي التي تقدم في الدول الافريقية الأعضاء الثماني.

الغرفة التجارية الدولية (وثيقة المعلومات WP/35) عرضت تجربة التحرير المكتسبة حتى الآن على المستويين الثنائي والإقليمي والتي مازالت تواجه عوائق مثل القيود المفروضة على الاستثمارات الأجنبية وتفاوت سياسات المنافسة. وأبرزت الوثيقة أيضا عدة مسائل مازالت معلقة، وناقشت المسارات المحتملة لمزيد من التحرير بالإضافة الى النهج العملي النفعي.

منظمة العمل الدولية (وثيقة المعلومات WP/66) قدمت موجزا تنفيذيا لدراسة أجرتها عن أثر تجديد هيكل الطيران المدني على التوظيف والممارسات الاجتماعية.

أمانة منتدى جزر المحيط الهادئ (وثيقة المعلومات WP/72) شرحت أسباب المبادرة الرامية الى اعداد نص موحد لاتفاق الخدمات الجوية لجزر المحيط الهادئ، وأبرزت المنافع المتوقعة منه، وردت على بعض المسائل التي أثارت في منابر أخرى، وشرحت الخطوات القادمة لمواصلة تنمية سوق الطيران الموحدة للمحيط الهادئ.

٢-١-١ المناقشة

١-٢-١-١ أحاط المؤتمر علما بالتقارير المقدمة عن تجارب التحرير في الدول والأقاليم، واعتبرها مفيدة.

٢-٢-١-١ ثبت من واقع خبرة دول كثيرة أن التحرير الانفرادي لبعض جوانب النقل الجوي كان مفيدا - مثل خدمات الشحن الجوي والرحلات السياحية العارضة - دون الضرورة الى ابرام اتفاقات ثنائية، أو المعاملة بالمثل، أو تغيير معايير الملكية والسيطرة، وذلك على الرغم من أن دولا أخرى أشارت الى تفضيلها للنهج الثنائي والمعاملة بالمثل في تحرير هذه الخدمات.

٣-٢-١-١ أحاط المؤتمر علما بأن أساليب عديدة للتحرير على المستويين الإقليمي والإقليمي الفرعي قد نفذت بنجاح بينما عرقل جهود التحرير في أقاليم أخرى الصعوبات في الحصول على الموارد الضرورية للبنية الأساسية والسلامة والأمن. ومازالت بعض الدول تفضل اتباع سياسة ثنائية عملية بدلا من اتباع نهج إقليمي.

٤-٢-١-١ أشار عدد من المندوبين الى أن دراسات الحالة عن تجارب التحرير ينبغي أن تتضمن النتائج الإيجابية والنتائج السلبية.

٥-٢-١-١ أشير الى أن التحرير الذي يشمل حقوق النقل الداخلي (الكابوتاج) يثير تساؤلات حول الاعتراف بشهادات الطائرات، وحول الضرائب الداخلية في حالة قيام شركات الطيران الأجنبية بتشغيل خطوط داخلية.

٦-٢-١-١ تم الاعراب عن رأي مفاده ان تجديد هيكل قطاع الطيران المدني له أثر على التوظيف والممارسات الاجتماعية ويقتضي مراعاة معايير العمالة ذات الصلة وادراك أهمية تدريب وتحفيز القوى العاملة لتحقيق علاقات عمل يسودها الانسجام. واعتبر أن المزيد من التحرير في قطاع الطيران قد يتعرض للمقاومة بدرجات متفاوتة من المجموعات العمالية. ومن الضروري بالتالي اتخاذ التدابير اللازمة لمنع انقطاع الحوار الاجتماعي وحتى يقوم قطاع العمالة بدور فعال في عملية التحرير.

٣-١-١ الاستنتاجات

١-٣-١-١ استنتج المؤتمر ما يلي من الوثائق والمناقشات التي أعقبتها في اطار البند رقم ١-١ بشأن خلفية وخبرات التحرير:

(أ) أن النهج القائم على دراسات الحالات النموذجية للخبرات في مجال التحرير، رغم أنه محدود في نطاقه بالضرورة، يوفر أداة مناسبة لتحليل ونشر المعلومات عن خبرات الدول على الصعيد الوطني أو الاقليمي الفرعي أو الاقليمي أو متعدد الأطراف. وان دراسات الحالة النموذجية عن عملية التحرير قد تساعد الدول على تطوير مناهجها التحريرية وخياراتها السياسية.

(ب) ينبغي أن تواصل الايكاو، بالسبل المناسبة، وضع ونشر دراسات لحالات نموذجية ومعلومات عن الخبرات في مجال التحرير. وينبغي أن تحت الدول على تقديم هذه المعلومات اليها لنشرها بصفة عامة.

(ج) لأكثر من عقد من الزمن تحولت طريقة ادارة شركات الطيران والمطارات وهيئات تقديم خدمات الملاحة الجوية الى النهج التجاري أكثر فأكثر في بيئة تتزايد فيها المنافسة. وسوف يستمر التفاعل بين هذا التطور الحركي لهذا النهج التجاري وانتشار التحرير، وسيؤثر كل منهما على الآخر.

(د) بالرغم من الترابط القائم بين شركات الطيران وهيئات تقديم خدمات المطارات والملاحة الجوية فان تحولهم الى النهج التجاري وخصصتهم في بيئة منحررة يسفران عن عدد من الآثار التنافسية والمالية على كلا الطرفين. ولذلك فان التعاون طويل الأجل بين شركات الطيران ومقدمي الخدمات وسيلة تحقق الاستقرار في تلك البيئة. وينبغي أن يكون التشاور جزءا أساسيا في علاقتهما.

(هـ) ينبغي للدول أن تجري تقييما مبكرا وتتحسب بالقدر الممكن لبعض آثار زيادة الحركة الجوية على البنية الأساسية والبيئة بعد تحرير النقل الجوي.

و) قد تكون للتحرير آثار متعددة على قطاع العمالة الذي ينبغي أن يظل شريكا مهما في تنمية صناعة النقل الجوي. وينبغي للدول مراعاة واحترام اعلان المبادئ والحقوق الأساسية في العمل* الصادر عن منظمة العمل الدولية وأن تتخذ التدابير الضرورية للنهوض بالحوار الاجتماعي وضمان المشاركة النشطة من جانب قطاع العمالة كوسيلة لوضع حلول مبتكرة ومسؤولة اجتماعيا.

* ملاحظة من أمانة المؤتمر: نشرت منظمة العمل الدولية نص الاعلان الخاص بالمبادئ والحقوق الأساسية في العمل على موقعها بشبكة

البند ١ : استعراض عام
البند ٢-١ : جوانب السلامة والأمن في عملية التحرير

١-٢-١ الوثائق

الأمانة العامة (WP/6) ناقشت الآثار المترتبة على عملية التحرير الاقتصادي بالنسبة لسلامة وأمن الطيران، وبحثت مسائل محددة وخيارات تتعلق بالسياسات، مع التركيز على الأهمية القصوى للقواعد التنظيمية في مجالي السلامة والأمن.

الولايات المتحدة (WP/96) لاحظت حدوث بعض التحسن في مجال السلامة، ولكنها أشارت أيضا الى وجود خطر في أن تؤدي التطورات السياسية والتغييرات في الترتيبات التنظيمية الاقتصادية الى تعميم المسؤوليات المتعلقة بأنشطة مراقبة السلامة، ما لم تظل المسؤولية وخطوط تسلسل السلطة واضحة في مجال مراقبة السلامة والأمن.

٥٣ دولة أفريقية (WP/76) أجرت تحليلا متعمقا للآثار المترتبة على عملية التحرير بالنسبة لسلامة وأمن الطيران من حيث تشجيع التحرير، وكفالة السلامة، وضمان الأمن، وحثت على تقديم المساعدة الى الدول النامية لسد احتياجاتها في مجالي السلامة والأمن، بما في ذلك تنفيذ المشاريع المندرجة في اطار البرنامج التعاوني لتطوير السلامة والصلاحية المستمرة للطيران.

اللجنة الأوروبية للطيران المدني والاتحاد الأوروبي (وثيقة المعلومات WP/68) حددت بعض المسائل الرئيسية التي تتطلب الدراسة عند مناقشة جوانب السلامة في عملية التحرير، ولا سيما المسائل المتعلقة بملكية شركات الطيران والسيطرة عليها.

٢-٢-١ المناقشة

١-٢-٢-١ كان هناك تأييد واسع النطاق لإبلاء أهمية عليا للسلامة والأمن، بصرف النظر عن التنظيم الاقتصادي المتبع، وضرورة العمل على ألا يؤدي التحرير الى الاخلال بالسلامة والأمن. وعلاوة على ذلك، فان ثقة الجمهور في النقل الجوي الدولي تعتبر أساسية. وبالعلاقة الى أمن الطيران، فان الحفاظ على هذه الثقة يتطلب اليقظة واتخاذ التدابير من جانب الدول وصناعة الطيران للتصدي للأشكال الجديدة من تهديد الأمن.

٢-٢-٢-١ وساد شعور بأن جهود التحرير قد تحيد عن مسارها اذا لم تتوافر للدول الموارد الكافية للنهوض بمسؤولياتها في مجالي السلامة والأمن، وبالتالي هناك حاجة الى التعاون وتقديم المساعدات المالية في هذا المجال. وقد أدركت المؤسسات المالية الدولية، والايكاو ذاتها، هذه الحاجة وتعمل بنشاط على تقديم المساعدة.

٣-٢-٢-١ تم الاعراب عن شواغل مفادها أن تؤدي بعض أنواع التحرير الى استخدام أعلام الملاحة، ولذلك يجب أن تؤخذ في الحسبان الجهود الرامية الى تعزيز السلامة والأمن، مثلا من خلال عقد اتفاقات تأجير وساتجار وتبادل الطائرات، بموجب المادة ٨٣ مكرر من اتفاقية شيكاغو.

٤-٢-٢-١ ان نظام السلامة والأمن القائم على مفهوم الدولة الواحدة يتزايد تعقيدا في ضوء التحرير الاقليمي، والتنظيم الشامل للاقتصاد العالمي. وبينما تقع المسؤولية النهائية عن السلامة والأمن على عاتق الدولة، فان الاتفاقات الاقليمية لمراقبة السلامة ربما أثبتت فعاليتها.

١-٢-٢-٥ طرح اقتراح بأن تجري الايكاو دراسة لتحديد الدولة أو الدول، أو حتى السلطة التنظيمية المعنية الأنسب لممارسة هذه المسؤوليات، وأن توصي في النهاية بتعديل ترتيبات الايكاو التنظيمية بشأن هذه المسألة.

١-٢-٣ الاستنتاجات

١-٢-٣-١ استنتج المؤتمر ما يلي من الوثائق والمناقشات التي أعقبتها في اطار البند رقم ١-٢ بشأن جوانب السلامة والأمن في عملية التحرير:

(أ) ان عملية التحرير الاقتصادي تتطوي على آثار بالنسبة لتنظيم السلامة والأمن ويجب التصدي لهذه الآثار على النحو السليم على المستوى الوطني والثنائي والإقليمي والعالمي، حسبما هو ملائم، بما يضمن استمرار تطور الطيران المدني على أساس سليم ومأمون ومنظم.

(ب) ان اتفاقية شيكاغو تفرض على الدول المتعاقدة مسؤولية الامتثال للقواعد القياسية والتوصيات الدولية المتصلة بالسلامة والأمن. ويجب أن تظل السلامة والأمن، بغض النظر عن أي تغيير في التنظيم الاقتصادي، على قدر فائق من الأهمية في تشغيل وتطوير النقل الجوي. ويتعين بعد تحرير البيئة الاقتصادية لا مجرد المحافظة على تنظيم السلامة بل وتعزيزها أيضا. وينبغي أن تشكل التدابير الرامية إلى ضمان الامتثال لقواعد السلامة والأمن ذات الصلة وتعزيز المراقبة التنظيمية جزءاً لا يتجزأ من ضمانات التحرير.

(ج) ينبغي للدول عند الشروع في التحرير الاقتصادي أن تكفل عدم المساس بالاعتبارات التجارية بالسلامة والأمن، وأن تضع أسسا واضحة للمسؤولية والمساءلة عن السلامة والأمن للأطراف المشاركة في أي ترتيبات تحريرية. وبغض النظر عن شكل الترتيبات والتنظيمات الاقتصادية، ينبغي أن تكون هناك نقطة اتصال واضحة مسؤولة عن مراقبة السلامة والأمن في الدول المتعاقدة لدى الايكاو أو في أي سلطة تنظيمية أخرى كلفتها الدولة بأي عملية محددة من عمليات الطائرات.

(د) ينبغي أن تواصل الايكاو القيام بدور قيادي في وضع استراتيجيات عالمية لتنظيم ومراقبة السلامة الجوية وأمن الطيران، سواء بصفة محددة أو في سياق تسهيل الاصلاح التنظيمي الاقتصادي. وتتطلب البيئة التنظيمية والتشغيلية المتغيرة في مجال النقل الجوي الدولي وضع أدوات تنظيمية جديدة قادرة على التكيف مع التغيرات وقادرة على تبديد الشواغل التي تصاحبها. وريثما توضع هذه الترتيبات التنظيمية الجديدة، يتعين اتخاذ التدابير اللازمة لكي يظل النظام الحالي لتنظيم السلامة والأمن يؤدي وظائفه على نحو فعال. وهذا التحدي يتطلب تعاونا دوليا سلسا وجهودا متضافرة من جانب كل الدول المتعاقدة وهيئات الطيران الاقليمية والصناعة وكل المشاركين الآخرين في الطيران المدني.

(هـ) بالنظر الى أن الموارد البشرية والمالية اللازمة لضمان السلامة والأمن عند اجراء عملية التحرير مازالت محدودة في كثير من البلدان النامية، يتعين استخدام كافة السبل، بما في ذلك تقديم المساهمات الى آلية الايكاو لأمن الطيران والى برنامج الايكاو للتعاون الفني والى التسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية، ودعم الترتيبات التكميلية الأخرى الاقليمية والدولية (مثل المشاريع التعاونية ومشاريع التنمية التعاونية المشابهة) لمساعدة هذه الدول على تحسين مراقبة السلامة والأمن وتصحيح الثغرات التي كشفتها عمليات تدقيق السلامة والأمن التي أجرتها الايكاو.

و) ينبغي أن تجري الأيكاو دراسة لتوضيح تعريف الدولة أو الدول المسؤولة عن مراقبة السلامة والأمن، وأن توصي حسب الامكان بتعديل الأحكام التنظيمية الصادرة عن الأيكاو في هذا المجال.

البند ٢: دراسة المواضيع التنظيمية الرئيسية في عملية التحرير

١-٢ الوثائق

الأمانة العامة (وثيقة المعلومات WP/22) قدمت مشروع تنقيح دليل تنظيم النقل الجوي الدولي (Doc 9626) باعتباره أساسا مرجعيا للنظر في مواضيع هذا البند من جدول الأعمال.

البند ٢: دراسة المواضيع التنظيمية الرئيسية في عملية التحرير
١-٢: ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم

١-١-٢ الوثائق

الأمانة العامة (WP/7) شرحت الجهود الرامية الى استعمال معيار بديل لمعيار الملكية والسيطرة الوطنية التقليدي بالنسبة لدخول الناقلين الجويين الى الأسواق، ودرست المسائل وبدائل السياسات في تحرير الملكية والسيطرة. واقترحت الوثيقة معيارا جديدا اختياريا لدخول شركات الطيران الى الأسواق (بالإضافة الى الخيارات الراهنة التي أيدتها الايكاو بشأن "المصلحة المشتركة" والملكية الجماعية المعرفة مسبقا) استنادا الى معيار مقر الأعمال الرئيسي والسيطرة التنظيمية الفعالة من قبل دولة التعيين. واقترحت استنتاجات وتوصية بالاجراءات التي ينبغي أن تتخذها الدول والايكاو لتسهيل وضع ترتيبات أكثر مرونة في الدول الراغبة في التحرير، مع حماية موقف جميع الدول والمحافظة على السلامة والأمن، بل وتعزيزهما أيضا.

بربادوس (WP/48) شرحت الوضع المالي الصعب الذي تواجهه شركات طيران الدول النامية وحاجتها للاستثمار الأجنبي. واقترحت الوثيقة لتحسين التحرير الجاري وفقا لمبدأ "المصلحة المشتركة" للبلدان النامية، تخفيف قواعد الملكية "الجوهرية" للسماح بترخيص شركات الطيران التي تكون نسبة ٢٥ في المائة على الأقل من أسهم ملكيتها في حوزة مواطني دولة التعيين.

كوبا (WP/52) لاحظت في ضوء تغير أنظمة النقل الجوي الدولي في الدول ومدى الخبرة المكتسبة في هذا القطاع، أن الاقتراحات الجديدة التي قدمتها الأمانة العامة سوف تساعد على تطوير النقل الجوي الدولي بشكل مأمون ومنظم وتدرجي وفعال.

نيوزيلندا (WP/114) اقترحت تعديلا لنص مشروع التوصية المتعلقة بملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم.

باكستان (WP/57) رأت أن معايير الملكية والسيطرة الوطنية يمكن أن تطبق بصورة أكثر مرونة في ظل اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية الراهنة، على أساس كل حالة على حدة، بدون الافراط في التغيير لأنه قد يؤدي الى استخدام "أعلام الملازمة".

جمهورية كوريا (WP/101) رأت أن معايير الملكية والسيطرة الوطنية أنسب لاطار النقل الجوي الثنائي، في حين أن معيار مقر العمل الرئيسي يمكن أن يطبق بشكل أنسب في الأطر الاقليمية. وعلى الرغم من أن معيار مقر العمل الرئيسي يشمل ضمانات تحول دون الشواغل حول استفادة طرف ثالث من "خدمة مجانية" وكذلك شواغل السلامة والأمن، فمازالت هناك شواغل من استفادة أطراف ثالثة من "الخدمة المجانية" اذا عقدت دولة عضو في الاقليم اتفاقا ثانيا يتضمن هذا المعيار مع دولة من خارج الاقليم.

سنغافورة (WP/39) حثت الدول على تحرير معايير ملكية الناقلين الجويين عليهم، وشددت على أهمية اتباع نهج منفتح واستشاري بين الدول بهدف فهم وتحديد الحلول اللازمة للتغلب على شواغلهم الخاصة. ومن شأن هذا النهج أن يمهد الطريق أمام الدول لايجاد أرضية وسط مشتركة لتكييف أطر التحرير الحالية بدون النيل من مصالحها.

الولايات المتحدة (WP/96) لاحظت أنه، في إطار النظم الجديدة التي تغير القواعد التقليدية لملاكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، يجب أن تظل المسؤولية وخطوط السلطة في مراقبة السلامة والأمن واضحة تماما، وأنه يجب أن تكون هناك نقطة اتصال واضحة للسلامة والأمن، وهذه تكون في معظم الحالات ستكون دولة المشغل، بغض النظر عن مدى تفويض أي جهات أخرى لتنفيذ مسؤولياتها.

٥٣ دولة أفريقية (WP/80) درست المسائل والخيارات السياسية التي عرضتها الأمانة العامة في مجال تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، وأيدت البند النموذجي المقترح بشأن تعيين وترخيص شركات الطيران، شريطة أن تحدد الدول في قوانينها وتشريعاتها على شرطي "الدليل الذي يثبت مقرر العمل الرئيسي" و"الدليل الذي يثبت السيطرة التنظيمية الفعالة".

أعضاء الهيئة العربية للطيران المدني (WP/65) أعربوا عن تفضيلهم لتحرير المعايير التقليدية للملكية والسيطرة على النقل غير المنتظم للركاب أو البضائع. أما بالنسبة للنقل المنتظم، فقد دعوا إلى "اعتماد مبدأ تحرير الملكية والسيطرة على مستوى التجمعات الإقليمية مع اتباع النظام التقليدي مع الأطراف الأخرى".

اليونان بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني وأعضائهما (WP/84) رأت أنه يمكن معالجة الوضع الاقتصادي لكثير من شركات الطيران، والحاجة إلى جعل الموارد المالية الدولية في متناول الطيران بسهولة أكبر، ورغبة صناعة النقل الجوي في التمتع بنفس الحرية التجارية التي تتمتع بها قطاعات الاقتصاد الأخرى، من خلال ثلاثة مبادئ رئيسية هي: (١) أن تقبل الدول رغبة أي دولة أخرى في تحرير قيود الملكية والسيطرة لديها إما تحريراً انفرادياً أو كجزء من تجمع للدول ذات الأفكار المتشابهة. (٢) أن يقيم الاعتبار لتعيين شركات الطيران القائمة في بلد ثالث بشرط اعطاء ضمانات ملائمة بشأن السلامة. (٣) أن تضع الدول الأعضاء في الايكاو نهجا مشتركا لتحرير شروط الملكية والسيطرة وضمن أعلى مستويات السلامة الجوية.

أعضاء لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (WP/99) لاحظوا أن تحرير الملكية والسيطرة كان موضع مناقشات مكثفة دون التوصل إلى حل مقبول لغالبية الدول. وينبغي إيلاء الاهتمام الخاص لعدة شواغل مثل احتمال ظهور "جنسيات المنفعة"، وتدهور مستويات السلامة والأمن، واحتمال هروب رأس المال، وأثر ذلك على قطاع الأعمال والمقتضيات الوطنية للتصدي للطوارئ وضمن استمرار الخدمات، والآثار المضادة للمنافسة من جراء تركيز الصناعة على المدى الطويل في أيدي قليلة.

الاتحاد الدولي للناقلين الجويين (IACA) (WP/33) أيد موقف الأياتا بشأن الملكية والسيطرة في الوثيقة WP/26.

الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا) (WP/26) عرض خطوات لتحرير ملكية شركات الطيران والسيطرة عليها وهي: (١) التمييز بين السيطرة التجارية الناجمة عن الملكية، والسيطرة التنظيمية التي تمارسها سلطات الترخيص. (٢) إزالة القيود عن الملكية. (٣) جعل السيطرة التنظيمية من مسؤولية دولة التعيين الواحدة أو الأكثر. (٤) تأمين مراقبة السلامة والأمن عبر اقرار وتنفيذ البنود النموذجية التي وضعتها الايكاو ولجنة ايكاك.

الاتحاد الدولي لعمال النقل (WP/75) أعرب عن شكوكه في الآثار النافعة التي ادعاها مؤيدو تحرير معايير الملكية الوطنية والسيطرة الفعالة، ورأى أن هذا الاجراء سوف يؤدي إلى شيوع حالة "أعلام الملاحة" في قطاع النقل البحري. وأوصى بأن تبقى معايير الملكية والسيطرة الوطنيتين على ما هما عليه لصالح استقرار وموثوقية النقل الجوي وأمنه الاقتصادي، وأن تظل الأدوات التنظيمية الفعالة في

يد الدول للوفاء بمصلحة الجمهور في مجال النقل الجوي، وأن تحدد الايكوا التدابير اللازمة لتفادي اهمال السلامة والأمن.

الرابطة الدولية لاتحاد طياري الخطوط الجوية (IFALPA) (وثيقة المعلومات WP/34) رأت أن التغييرات المقترحة لمعايير الملكية والسيطرة لم تتناول الآثار الواقعة على قطاع العمالة والآثار الاجتماعية، وأن القاعدة العامة التي مفادها أن مواطن دولة التعيين هو الذي يملك جزءا كبيرا من شركة الطيران المعنية ويمارس عليها السيطرة الفعالة هي الضمان الأساسي ضد استخدام جنسيات المنفعة التي تقوض قطاع العمالة وتمس المستويات الاجتماعية.

رابطة أمريكا اللاتينية لقانون الجو والفضاء (ALADA) (وثيقة المعلومات WP/71) رأت أن التساهل في المفهوم التقليدي، وهي الملكية الجوهرية لشركات الطيران والسيطرة الفعالة عليها، لاجتذاب الاستثمارات الأجنبية، أمر يجب أن يخضع للمعايير التشريعية لكل دولة، ورأت أن تظل الدولة مسؤولة عن شركة الطيران التي تشغلها.

٢-١-٢ المناقشة

١-٢-١-٢ اعتبرت مسألة ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم من مسائل الرئيسية التي تواجه المؤتمر. فتوسيع نطاق المعايير لاستعمال حق دخول الأسواق يمكن أن يجلب منافع مثل اعطاء شركات الطيران امكانيات أوسع لدخول أسواق رأس المال، وتخفيض مدى اعتمادها على الدعم المالي الحكومي، الأمر الذي يتيح لشركات الطيران أن تشكل شبكات متكيفة من خلال عمليات الدمج والشراء، كما يتيح تحسين صحة الصناعة والكفاءة والمناقشة في مجال النقل الجوي الدولي. غير انه أشير الى ان توسيع نطاق هذه المعايير يمكن أن يحمل في طياته مخاطر محتملة، من ضمنها التمتع بالخدمات على حساب الآخرين (free ride) (عندما تقوم شركة طيران تابعة لطرف ثالث باستعمال حقوق النقل الثنائية التي لا تمتلكها حكومتها)، وتمركز الصناعة في أيد قليلة بما يؤدي الى اجراءات مضادة للمنافسة تجحف بحقوق المستهلكين وشركات الطيران الأصغر، والى ظهور أعلام الملاءمة، وتدهور مستويات السلامة والأمن، وخفض مقاييس العمالة، والمساس بحماية عمال شركات الطيران. لذلك لا بد من أن تكون عملية التحرير مصحوبة بضمانات ملائمة. ومثلما هي الحال في التحرير بشكل عام، كان هناك تأييد واسع النطاق للتغيير التدريجي والاطرادي والمنظم في معايير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم.

٢-٢-١-٢ في الوقت ذاته أعرب عدد من الدول عن تأييده للإبقاء على المعايير الوطنية التقليدية للملكية والسيطرة، ولا سيما في اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية، لمراعاة التباين في الأوضاع الاقتصادية والأسواق والقدرات التنافسية لشركات الطيران التابعة لشركاء في هذه الاتفاقات، وضمان المعاملة بالمثل. كما لوحظ وجود حالات ظهرت على مدى السنوات اتفق فيها الشريكان في الاتفاق الثنائي على اتباع معايير بديلة للملكية والسيطرة، أو اتفقا على عدم اتباع أي معايير محددة، على أساس كل حالة على حدة.

٣-٢-١-٢ وعلى المستوى الاقليمي، كان هناك تأييد للتحرير التدريجي لمعايير الملكية والسيطرة، كأن تطبق معايير متحررة مثل معيار "المصلحة المشتركة" في داخل الاقليم بينما تتبع المعايير التقليدية ازاء الاتفاقات الثنائية مع الأطراف الأخرى خارج الاقليم. وفضلت دول من أكثر من اقليم اتباع معيار مقر العمل الرئيسي/السيطرة التنظيمية الفعالة بوصفه أفضل من مفهوم "المصلحة المشتركة"، لأنه يعزز الحصول على رأس مال اصافي من خارج الاقليم. وقد أدرج في اتفاق واحد متعدد الأطراف معيار مقر العمل الرئيسي والسيطرة الفعالة، بدون النص على معيار الملكية. وفضلت

الدول الجزرية الصغيرة التي لا تملك شركات طيران اتباع المعايير الأوسع كوسيلة لاجتذاب خدمات شركات الطيران الأجنبية أو اجتذاب رأس المال تحسبا لإنشاء شركة طيران في المستقبل.

٤-٢-١-٢ بالنظر الى الاختلاف الكبير في الممارسات وكثرة عدد الآليات المختلفة التي استخدمت على المستويين الثنائي والاقليمي، لا يرجح أن تكون المعايير التفصيلية المقررة فعالة. فمعيار مقر العمل الرئيسي ومعيار ممارسة دولة التعيين للسيطرة التنظيمية الفعالة لا يراعيان مثلا عمليات الدمج بين شركات الطيران. والمطلوب هو نهج اختياري مرن يتيح لكل دولة اختيار معيار الملكية ومعيار السيطرة الذي يناسب احتياجاتها، وقبول قيام شريكها في اتفاق الخدمات الجوية باختيار معيار مختلف. وكانت النقطة الرئيسية هي الترخيص للناقل الجوي المعين بتقديم الخدمات حتى وان اتبع معايير مختلفة أو بديلة، مادامت مستويات السلامة والأمن محفوظة، لأن ذلك يتيح للدول الراغبة في تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم أن يفعلوا ذلك ويتيح للدول التي تفضل المعايير التقليدية للملكية والسيطرة أن تتمسك بها.

٥-٢-١-٢ بالنظر الى اتساع نطاق الخيارات المتوافرة الآن من خلال ممارسات الدول على مر السنين وأساليب العمل التي اعتمدها الايكاو من قبل، فان البند النموذجي المقترح في وثيقة الأمانة العامة يصلح للاستخدام الاختياري باعتباره واحدا من بين عدد من الخيارات المتاحة.

٦-٢-١-٢ لما كان تحرير معايير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم قد يحصل على دفعة قوية اضافية في الدول ذات التفكير المتشابه، فان الاقتراح الذي قدمته الأمانة العامة لاتباع آلية عملية تسهل التحرير اعتبر ذا فائدة، رهنا بادخال بعض التعديلات عليه.

٧-٢-١-٢ نتيجة لنظر المؤتمر في هذا البند، وضع المؤتمر الاستنتاجات التالية واقترح اعتماد مشروع بند نموذجي وتوصية.

٣-١-٢ الاستنتاجات

١-٣-١-٢ استنتج المؤتمر ما يلي من الوثائق والمناقشات التي أعقبتها في اطار البند رقم ٢-١ بشأن ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم:

(أ) ان تزايد وانتشار عمليات التحرير والخصخصة والعولمة تتطلب تحديث الشروط التنظيمية الموضوعة لتعيين الناقلين الجويين وترخيصهم، بحيث يتمكن الناقلون الجويون من التكيف مع هذه البيئة الدينامية. وبينما توجد شواغل يتعين التصدي لها، يمكن أن تكون هناك أيضا منافع من جراء تحرير الأحكام المتعلقة بملكية الناقل الجوي والسيطرة عليه. وقد تبين من الخبرة المكتسبة في مجال تحرير الملكية والسيطرة ان ذلك التحرير يمكن أن يحدث بدون أن يتعارض مع التزامات الأطراف بموجب اتفاقية شيكاغو وبدون التأثير على طبيعة النقل الجوي الدولي.

(ب) كان هناك تأييد واسع النطاق من الدول للقيام، بشكل أو بآخر، بتحرير الأحكام التنظيمية بخصوص تعيين الناقلين الجويين وترخيصهم. وتتفاوت النهج الخاصة كثيرا، وتتراوح بين التوسيع الملموس لنطاق الأحكام بحيث تتجاوز الملكية والسيطرة الوطنيتين في الأجل القريب من خلال التخفيض التدريجي للنسب المحددة للملكية الوطنية، والتغيير المحدود في الوقت الراهن في بعض أنواع العمليات (مثل العمليات غير المنتظمة أو عمليات الشحن الجوي)، والتطبيق في داخل أقاليم جغرافية معينة، أو النظر ببساطة في كل حالة على حدة.

- ج) يقتضي بذلك توخي المرونة في الترتيبات التنظيمية لتمكين جميع الدول من اتباع النهج الذي تختاره وبالوتيرة التي تناسبها مع استيعاب النهج التي اختارتها دول أخرى.
- د) مهما كان شكل التحرير ووتيرته، ينبغي أن تضمن شروط تعيين الناقلين الجويين وترخيصهم أن تظل للسلامة والأمن أهمية قصوى، وأن ترسم للأطراف المشاركة في ترتيبات التحرير خطوطا واضحة للمسؤولية والمساءلة عن السلامة والأمن.
- هـ) عند تحرير شروط تعيين الناقلين الجويين وترخيصهم، ينبغي للدول أن تضمن معالجة ملائمة للتأثير الاقتصادي والاجتماعي، بما في ذلك شواغل العمالة، وأن تقيم الاعتبار الكامل للمخاطر الأخرى المحتملة المرتبطة بالاستثمارات الأجنبية (مثل هروب رؤوس الأموال، وعدم موثوقية تأمين الخدمة).
- و) تشكل الترتيبات التنظيمية المذكورة في الفقرة ٢-١-٣-٢ أدناه، خيارا عمليا للدول الراغبة في تحرير أحكام تعيين الناقلين الجويين وترخيصهم في اتفاقات الخدمات الجوية التي تعقدها. وبإضافة هذه الترتيبات الى الخيارات الأخرى التي أعدها الايكاو من قبل (بما في ذلك خيار " المصلحة المشتركة ")، تتوفر وسيلة تسهل وتساهم في سعي الدول لتحقيق الهدف العام وهو التحرير التنظيمي المطرد. وبينما يعود لكل دولة اختيار نهج واتجاه التحرير استنادا الى المصلحة الوطنية، فإن استعمال هذه الترتيبات يمكن أن يشكل حافزا على توسيع نطاق التحرير. غير ان اتباع الدولة للترتيبات المذكورة لن يقتضي منها أن تغير قوانينها أو قواعدا الراهنة المتعلقة بالملكية والسيطرة الوطنية على ناقلها الجويين.
- ز) نظرا للمرونة القائمة بالفعل في اطار اتفاقات الخدمات الجوية، تستطيع الدول أن تتبع على الأجل القصير وحسب تقديرها مناهج أكثر ايجابية (بما في ذلك العمل المنسق) لتسهيل التحرير بقبول الناقلين الجويين الأجانب المعينين غير المستوفين للمعايير الوطنية للملكية والسيطرة، أو معايير مقر العمل الرئيسي والسيطرة التنظيمية الفعالة.
- ح) يجوز للدول أن تختار تحرير قواعد ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم تحريرا انفراديا أو ثنائيا أو اقليميا أو جماعيا أو متعدد الأطراف.
- ط) اضطلعت الايكاو بدور هام ينبغي أن تواصله لتسهيل التحرير في هذا المجال، وينبغي أن تروج ارشاداتها، وأن تتابع التطورات وأن تجري المزيد من الدراسات حسب الاقتضاء للمسائل الداخلة في سياق التحرير المطرد.

٢-٣-١-٢ دون الاخلال بخصائص الاتفاقات الاقليمية، وافق المؤتمر على أن تنظر الدول في البند النموذجي التالي لاستعماله كأحد الخيارات وحسب تقديرها في اتفاقات الخدمات الجوية.

"المادة (س): التعيين والترخيص

- ١- لكل طرف الحق في أن يعين كتابة للطرف الآخر [شركة طيران] [واحدة أو أكثر] [أي عدد من شركات الطيران حسب ما يرغب] لتشغيل الخطوط المتفق عليها [بموجب هذا الاتفاق] والحق في أن يسحب هذا التعيين أو يغيره.
- ٢- عند استلام هذا التعيين واستلام طلب شركة الطيران التي تم تعيينها، بالشكل والطريقة المقررين للحصول على رخصة التشغيل [والإذن الفني]، يمنح كل طرف ترخيص التشغيل الملائم بأقل قدر من التأخير في الاجراءات، وبشرط ما يلي:
 - أ) أن يكون مقر الأعمال الرئيسي* لشركة الطيران المعنية [ومقر اقامتها الدائم] في اقليم الطرف الذي قام بالتعيين.
 - ب) أن يتمتع الطرف الذي عين شركة الطيران بالسيطرة التنظيمية الفعالة** على هذه الشركة ويحتفظ بهذه السيطرة.
 - ج) أن يكون الطرف الذي عين شركة الطيران ملتزماً بالأحكام المنصوص عليها في المادة (س) (السلامة) والمادة (ص) (أمن الطيران).
 - د) أن تكون شركة الطيران المعنية أهلاً للوفاء بالشروط الأخرى المنصوص عليها في القوانين واللوائح التي تسري عادة على تشغيل خطوط النقل الجوي الدولي في الطرف المستقبلي للتعين.
- ٣- عند استلام ترخيص التشغيل المنصوص عليه في الفقرة ٢، يمكن لشركة الطيران التي تم تعيينها أن تبدأ في أي وقت تشغيل الخطوط المتفق عليها والتي عينت لتشغيلها بشرط الالتزام بالأحكام المنطبقة الواردة في هذا الاتفاق.

ملاحظات تشكل جزءاً من البند النموذجي:

- (١) * أدلة مقر العمل الرئيسي تشمل ما يلي: أن تكون شركة الطيران قد أنشئت وأُسست في اقليم الطرف القائم بالتعيين وفقاً للقوانين واللوائح الوطنية ذات الصلة، وأن يكون قدر كبير من عملياتها واستثماراتها الرأسمالية في التسهيلات المادية قد تم في اقليم الطرف القائم بالتعيين، وأن تدفع ضرائب الدخل، وتسجل طائراتها في ذلك الاقليم، وأن توظف عدداً كبيراً من مواطني الطرف القائم بالتعيين في وظائفها الادارية والفنية والتشغيلية.
- ** أدلة السيطرة التنظيمية الفعالة تشمل ما يلي على سبيل المثال لا الحصر: أن تحمل شركة الطيران شهادة أو رخصة تشغيل صالحة، مثل شهادة المشغل الجوي، صادرة عن سلطة الترخيص، وأن تكون مستوفية لمعايير التعيين الخاصة بالطرف القائم بالتعيين بدليل ملائمتها المالية وقدرتها على الوفاء بمقتضيات المصلحة العامة، وملتزمة بتشغيل الخطوط، وأن يكون لدى الطرف القائم بالتعيين برامج مستمرة لمراقبة السلامة والأمن وفقاً للقواعد القياسية الصادرة عن الايكاو.

(٢) ينبغي أن تدرج أيضا الشروط الواردة في الفقرة ٢ من هذه المادة في المادة المتعلقة بالغاء الترخيص.

٤-١-٢ توصية

التوصية رقم ١ - تحرير معايير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم

يوصي المؤتمر بما يلي:

- (أ) ينبغي تحرير تعيين الناقلين الجويين وترخيصهم لأغراض دخولهم الأسواق، حسب الوتيرة التي تفضلها كل دولة وحسب تقديرها، وأن يكون هذا التحرير اطراديا ومرنا، مع ممارسة السيطرة التنظيمية الفعالة وخاصة فيما يتعلق بالسلامة والأمن.
- (ب) أن تستعين الدول بالمعيار البديل الجديد المقترح عند التعامل مع تعيين وترخيص الناقلين الجويين في اطار علاقاتها الدولية في مجال النقل الجوي، باعتبار هذا المعيار خيارا تتبعه حسب تقديرها وبطريقة مرنة.
- (ج) يجوز للدول حسب تقديرها أن تتبع مناهج ايجابية (بما في ذلك العمل المنسق) لتسهيل التحرير، وذلك بقبول الناقلين الجويين الأجانب المعينين حتى وان كانوا غير مستوفين للمعايير الوطنية التقليدية للملكية والسيطرة أو معايير مقر العمل الرئيسي والسيطرة التنظيمية الفعالة. أما الدول التي تود تحرير شروط قبول تعيين الناقل الجوي الأجنبي غير المستوفي لأحكام الملكية والسيطرة المدرجة في اتفاقات الخدمات الجوية ذات الصلة، فيجوز لها القيام بذلك بأي من الوسائل التالية:
- (١) اصدار اعلانات فردية تبين فيها السياسات التي تتبعها لقبول تعيينات الناقلين الجويين الأجانب.
 - (٢) اصدار اعلانات مشتركة تبين فيها السياسات المشتركة، و/أو
 - (٣) اعداد وثيقة قانونية ملزمة
- وذلك مع التأكيد حسب الامكان على أن هذه السياسات أعدت وفقا لمبدأ عدم التمييز ومبدأ المشاركة غير الاحتكارية.
- (د) أن تمارس الدولة التي تعين الناقل الجوي مراقبة ملائمة أو أن تضمن ممارسة هذه المراقبة على السلامة والأمن بالنسبة للناقل الجوي المعين، وذلك وفقا للقواعد القياسية التي تضعها الايكاو.
- (هـ) أن تخطر الدول الايكاو بسياساتها ومواقفها واجراءاتها - بما في ذلك الإبقاء على المعايير التقليدية، والاعلانات الفردية أو الاعلانات المشتركة عن السياسة المشتركة - بشأن الشروط التي تقبل بموجبها تعيين الناقل الجوي وفقا لاتفاق الخدمات الجوية.

- (و) أن تحفظ الايكاو المعلومات عن سياسات الدول ومواقفها واجراءاتها بشأن ملكية الناقل الجوي والسيطرة عليه وأن تنشرها على العموم.
- (ز) أن تساعد الايكاو الدول أو مجموعات الدول التي تطلب اعداد أو تحسين الخيار الوارد في الفقرة ج).
- (ح) أن تواصل الايكاو رصد التطورات في تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، وأن تعالج المسائل ذات الصلة بها حسب الاقتضاء.
-

البند ٢: دراسة المواضيع التنظيمية الرئيسية في عملية التحرير
٢-٢: دخول الأسواق

ملاحظة - قسم هذا البند الى ثلاثة أجزاء هي: (١) تحرير دخول الأسواق، (٢) تأجير الطائرات، (٣) تحرير خدمات الشحن الجوي.

الجزء الأول: تحرير دخول الأسواق

١-٢-٢ الوثائق

الأمانة العامة (WP/8) استعرضت التطورات الأخيرة في عملية تحرير دخول الأسواق، بما في ذلك تبادل الحقوق الأساسية لدخول الأسواق، والقيود المفروضة على دخول الأسواق من جراء سعة المطارات. وبالرغم من حدوث تقدم في تحرير دخول الأسواق على المستوى الثنائي، والاقليمي الفرعي والاقليمي، رأت الأمانة العامة أن الظروف لم تحن بعد لابرام اتفاق عالمي متعدد الأطراف لتبادل حقوق النقل. وألقت الوثيقة الضوء على مشكلة حدود السعة في المطارات وما يرتبط بها من مسائل تتعلق بتخصيص الخانات الزمنية، ورأت أن تولي الدول العناية الواجبة للقيود الكامنة في سعة المطارات، واحتياجات البنية الأساسية على الأجل الطويل لتحرير حق دخول الأسواق.

الأمانة العامة (WP/21) عرضت التطورات في مجال تحرير دخول الأسواق من المنظور التنظيمي للاتفاقات والترتيبات الثنائية والاقليمية ومتعددة الأطراف، ومن منظور الصناعة فيما يتعلق بتحالفات شركات الطيران، والمشاركة في الرموز وعمليات الاندماج والشراء.

كوبا (WP/51) رأت من واقع تجربتها أن ادراج ثلاث خدمات نقل جوي في الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات كان له أثر ضئيل نظرا لتغطيتها المحدودة، وأن تطبيق مبدأ الدولة الأولى بالرعاية غير مقبول في مجال النقل الجوي. وبالتالي فان حاضرا ومستقبلا النقل الجوي يقع على الايكاو التي حققت جهودها الرامية الى التحرير التدريجي والاطرادي والمنتظم توازنا يتناسب مع مصالح الدول، وهي المشاركة الفعالة والمستمرة.

جورجيا (WP/42) عرضت آراءها بشأن سبل انجاز تكافؤ الحقوق في الأسواق وسبل تكافؤ الفرص من خلال ابرام اتفاقات تجارية بين الخطوط الجوية القوية والخطوط الجوية الضعيفة.

جورجيا (WP/44) شرحت آراءها في مصطلح "النقل" وصفة ما يسمى بحريات الجو السادسة والسابعة والثامنة والتاسعة.

الهند (WP/85) أبرزت مشكلة عدم التوازن في تقديم خدمات النقل الجوي بسبب عدم توافر الخانات الزمنية في بعض المطارات في الوقت الذي تتسع فيه مطارات أخرى لخدمات اضافية. وتعارض هذه الحالة مع المبدأ الأساسي للمعاملة بالمثل، وتزداد تفاقما بسبب الحظر الذي تفرضه بعض الدول على الطيران الليلي. وللتغلب على المشكلة، اقترحت الوثيقة اتباع المعاملة التفضيلية في اجراءات الأياتا لتخصيص الخانات الزمنية، بحيث تكون مماثلة لتلك التي تقدم في الوقت الراهن للمشغلين الجدد، ورفع الحظر عن الطيران الليلي، والالتزام الدقيق بالقواعد القياسية والتوصيات الصادرة عن الايكاو.

الهند (WP/86) أبرزت التدابير التي اتخذتها لتحرير الشحن الجوي وعمليات الرحلات السياحية العارضة، وأوصت من منطلق خبرتها أن تتبع الدول الأخرى هذا النهج في هذين القطاعين.

باكستان (WP/57) أوضحت الأساس المنطقي لمواصلتها اتباع النهج الثنائي لدخول الأسواق دون استبعاد مفهوم المعاملة بالمثل. وأشارت إلى ضرورة توفير آلية تستطيع بواسطتها شركات طيران البلدان النامية أن تحصل من المطارات على الخانات الزمنية التي تفضلها بحيث تتمكن من تشغيل الرحلات الجوية بين الدول المتقدمة والدول النامية.

الولايات المتحدة (WP/50) رأت أن دخول مقدمي الخدمات الجوية بغير قيود إلى الأسواق الدولية عنصر أساسي ليزيد قطاع النقل الجوي إسهامه إلى أقصى حد في الاقتصاد العالمي. ويجب المحافظة على زخم عملية التحرير، وذلك بعقد اتفاقات الأجواء المفتوحة، على المستويات الثنائية والإقليمية والجماعية ومتعددة الأطراف. ولم يكن ازدحام المطارات عقبة كبيرة أمام بعض الدول لإبرام اتفاقات تحرير شركات الطيران. ولم يتوفر دليل حتى الآن على أن توسيع النطاق الحالي للملحق الخاص بخدمات النقل الجوي في الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات سيعزز التقدم في عملية التحرير.

الولايات المتحدة (WP/96) لاحظت حدوث بعض التحسن مؤخرًا في مجال السلامة، ولكنها أشارت إلى وجود خطر في أن تؤدي التطورات السياسية والتغيرات في الترتيبات التنظيمية الاقتصادية إلى تعميم المسؤوليات المتعلقة بأنشطة مراقبة السلامة، ما لم تظل المسؤولية وخطوط تسلسل السلطة واضحة في مجال مراقبة السلامة والأمن.

٥٣ دولة أفريقية (WP/79) حذرت التحرير التدريجي لدخول الأسواق على أساس إقليمي في أفريقيا بموجب قرار ياموسوكرو لعام ١٩٩٩. ولم تؤيد تحرير دخول الأسواق على أساس عالمي يشمل منح حقوق النقل بدون قيود ويتجاوز الحريتين الثالثة والرابعة. ورأت أن ترخيص العمليات بموجب الاتفاقات التجارية هو أساس التمتع بحقوق النقل، وأن شركات طيران البلدان التي لم تبرم هذه الاتفاقات ينبغي ألا تدخل الأسواق. ولضمان مشاركة أفريقيا بصورة فعالة في النقل الجوي الدولي، ينبغي منح ناقلها الجويين أفضلية في تخصيص الخانات الزمنية في المطارات بدون اقتضاء المعاملة بالمثل.

أعضاء الهيئة العربية للطيران المدني (WP/64) اقترحوا أن تقوم الإيكاو بأعداد مواد إرشادية وقواعد بشأن تخصيص الخانات الزمنية تحدد وسيلة تتمكن بها شركات الطيران التي يتعذر عليها دخول الأسواق بسبب القيود المفروضة في المطارات على الخانات الزمنية من الحصول على الخانات الزمنية المناسبة، وذلك مع مراعاة المادة ١٥ من اتفاقية شيكاغو، ومبادئ الشفافية وعدم التمييز وتكافؤ الفرص. وينبغي للإيكاو أن تضع بالاشتراك مع الأياتا معايير تفصيلية واضحة، لحماية المنافسة الشريفة بين شركات الطيران حتى يتسنى لهذه الشركات دخول المطارات التي تخضع لضغوط متعلقة بالسعة.

أعضاء لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (WP/99) أوضحوا الإجراءات والتدابير الرامية إلى تحقيق مزيد من المرونة في دخول أسواق منطقة أمريكا اللاتينية، بما في ذلك تنسيق القواعد القياسية لإصدار تصاريح التشغيل، ومنح الحريات الأولى والرابعة والخامسة بطريقة تدريجية ومنظمة، بدءًا بالمستوى الإقليمي الفرعي والمستوى الإقليمي، وتشجيع العمليات غير المنتظمة التي لا تؤثر على الخدمات المنتظمة فضلًا عن الرحلات الجوية الإقليمية بين المطارات غير التقليدية.

المجلس الدولي للمطارات (ACI) (WP/91) رأى أن يؤدي مشغلو المطارات دورا كبيرا في اجراءات تحديد الخانات الزمنية ومراقبة كفاءة هذه الاجراءات. وعند تخصيص الخانات الزمنية ينبغي منح شركات الطيران حق استخدامها لا حق ملكيتها.

المجلس الدولي للمطارات (ACI) (WP/92) أيد المزيد من المرونة لتوسع المطارات قدراتها الاستيعابية في الوقت المناسب وبطريقة اقتصادية لتلبية النمو في حركة الطيران في المستقبل بعد التحرير. ومن شأن التنفيذ السريع للتوصيات المتعلقة بالمطارات والصادرة عن " مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية" الذي نظمته الايكاو في عام ٢٠٠٠ أن يوفر للمطارات بعض الأدوات الاقتصادية والمالية التي تحتاجها لزيادة سعتها.

المجلس الدولي للمطارات (ACI) (WP/93) استنتج أن مستقبل المطارات الحساسة للضوضاء يرتهن بمدى تقليل الضوضاء عند المصدر، ودعا الى تطبيق معايير أكثر تشددا لاصدار شهادات الضوضاء بموجب ملحق الايكاو السادس عشر.

الأليات (WP/27) شددت على أن تنسيق جدول الأليات الزمني الحالي يوفر مرونة ومواد ارشادية عادلة لتخصيص الخانات الزمنية في أنحاء العالم، وأن القواعد الوطنية أو الاقليمية قد تعقد هذا النظام، ولا سيما اذا لم تتوافق مع النظام العالمي. واقترحت الوثيقة أن كل نظام لتخصيص الخانات الزمنية ينبغي أن يحترم عدة مبادئ ومن ضمنها ما يلي: أن يكون متوافقا عالميا، وموجها بقوى السوق، وهادفا الى غاية وحيدة هي أقصى استخدام فعال لسعة المطارات، وشفافا، وعادلا وغير تمييزي، وبسيطا، وعمليا، وصالحا للبقاء اقتصاديا.

الاتحاد الدولي لعمال النقل (WP/74) دعا الى قيام الدول بادارة حقوقها في مجال حركة النقل الجوي بصورة نشطة تكفل المعاملة بالمثل وتوازن المنافع وحماية مصالح الجمهور ومشاركة جميع الدول في توفير خدمات النقل الجوي. وألا يتم أي تمديد للاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات في قطاع النقل الجوي.

الولايات المتحدة (وثيقة المعلومات WP/90) عرضت نموذج "الأجواء المفتوحة" الذس يقوم على أساس اتفاقات ثنائية والاتفاق متعدد الأطراف لتحرير النقل الجوي الدولي المعقود بين سبع دول أعضاء في منتدى التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ (اتفاق "MALIAT" أو "Kona") والبروتوكول الملحق باتفاق Kona، كأمثلة مفيدة على وسائل التحرير الحديثة.

الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA) (وثيقة المعلومات WP/34) رأى أن تحرير دخول الأسواق قد يضر بموظفي الناقلين الجويين الذين يعتمدون على الطائرات المستأجرة، ولا سيما عندما تكون الأجور والمزايا التي يمنحها الناقل المؤجر أقل من تلك التي يمنحها الناقل المستأجر، أو عندما تكون قوانين العمل والقوانين الاجتماعية في بلد المؤجر تكفل حماية وحقوقا لموظفيه أقل من تلك التي تكفلها قوانين المستأجر. ولذلك رأى هذا الاتحاد تمكين كل دولة من تنظيم ناقلها الى المدى الذي يكفل لهم عقد ترتيبات استئجار الطائرات بالطواقم من ناقلين تابعين لدول أخرى.

رابطة أمريكا اللاتينية لقانون الجو والفضاء (ALADA) (وثيقة المعلومات WP/71) رأت من المستحيل على الأجل المتوسط تنفيذ أي تغييرات جذرية في مبادئ تبادل حقوق دخول الأسواق، ورأت من الضروري تنفيذ فترة انتقال تنشأ خلالها هياكل اقليمية للمفاوضات التجارية.

٢-٢-٢ المناقشة

١-٢-٢-٢ لاحظ المؤتمر أن السماح للدول باختيار السرعة والطريقة التي تراها لتحرير دخول الأسواق بطريقة تدريجية ومنظمة قد أسفر عن نتائج ايجابية في تحرير النقل الجوي الدولي، وحال دون ترك الحبل على الغارب في دخول الأسواق حتى لا يمارس الناقلون الجويون المهيمنون أي منافسة مجحفة. وبالرغم من وجود بعض المخاطر فإن البلدان الصغيرة التي حظيت شركات طيرانها بحرية دخول الأسواق الكبيرة من خلال اتفاقات الأجواء المفتوحة سوف تحقق فوائد جمة لقطاعي التجارة والسياحة فيها. ومن المهم ألا يغيب عن البال أن دخول الأسواق لا يعني مجرد التمتع بحقوق النقل لأنه ينطوي أيضا على تحرير السعة والتسعير، والعمليات غير المنتظمة، والخدمات الأخرى مثل المشاركة في الرموز، وتقديم الخدمات الأرضية وتشغيل نظم الحجز الآلي.

٢-٢-٢-٢ تبينت الآراء بشأن مشكلة شركات الطيران التي لم تتمكن من ممارسة حقوق النقل بسبب نقص الخانات الزمنية في المطارات. والتمست بعض البلدان النامية الحصول على أفضلية في تخصيص الخانات الزمنية، بينما أيدت دول أخرى نظام الأياتا لأن أحكامه متساوية لجميع الدول. وقيل ان الغاء حظر الطيران الليلي سوف يزيد سعة المطارات ويحل الى حد بعيد مشكلة شركات الطيران التي لا تستطيع ممارسة حقوق النقل في بعض المطارات حتى وان أسفر ذلك عن مشاكل بيئية عسيرة في المطارات المعنية. وقد نشرت الايكاو دراسة عن الآثار التنظيمية لتخصيص الخانات الزمنية للمغادرة والوصول في المطارات الدولية (الكتاب الدوري رقم ٢٨٢ لعام ٢٠٠١). وقيل انه ينبغي للايكاو أن تضطلع بدراسة أخرى لتحديد وسائل الحصول على الخانات الزمنية في المطارات لصالح شركات الطيران التي لا تتمكن من دخول الأسواق بسبب المطارات التي توجد فيها قيود على الخانات الزمنية، وذلك مع مراعاة المادة ١٥ من اتفاقية شيكاغو، ومبادئ الشفافية وعدم التمييز وتكافؤ الفرص.

٣-٢-٢-٢ كان هناك تأييد لعدم توسيع نطاق ملحق خدمات النقل الجوي التابع للاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات بما يتجاوز الخدمات الثلاث المشمولة به حاليا، الا أن بعض الدول رأت ميزة في ادراج خدمات أخرى كوسيلة لتشجيع المنافسة.

٤-٢-٢-٢ كان هناك اتفاق واسع النطاق على أن تواصل الايكاو القيام بدور قيادي في اعداد الارشادات التي تتعلق بسياسات تنظيم النقل الجوي الدولي.

٣-٢-٢ الاستنتاجات

١-٣-٢-٢ استنتج المؤتمر ما يلي من الوثائق والمناقشة التي أعقبتها في اطار البند ٢-١ بشأن تحرير دخول الأسواق:

(أ) منذ انعقاد المؤتمر العالمي الرابع للنقل الجوي لعام ١٩٩٤، أحرز تقدم كبير في تحرير دخول الأسواق ولا سيما على المستوى الثنائي و المستوى الاقليمي والمستوى الاقليمي الفرعي. والأهم من ذلك أن الدول أصبحت أكثر تفتحا واستعدادا لقبول التحرير بصفة عامة وعدلت الكثير من سياساتها وممارساتها للتغلب على تحديات التحرير.

(ب) أكدت تجربة العقد الماضي أن الهياكل التنظيمية الحالية على المستوى الثنائي والمستوى الاقليمي والمستوى المتعدد الأطراف والقائمة على اتفاقية شيكاغو مازالت قائمة معا بالفعل وبوسعها أن تظل قائمة، وتستطيع كل منها التكيف مع مختلف مناهج تنظيم النقل الجوي. ومازالت هذه الهياكل توفر لكل دولة قاعدة مستمرة ومرنة لمواصلة التحرير حسب احتياجاتها الخاصة وأهدافها وظروفها. ويدل عدد اتفاقات الأجواء المفتوحة واتفاقات التحرير على أن هذه الاتفاقات ما برحت فعالة جدا في زيادة التحرير، ولا بد من المحافظة على هذه الدفعة القوية.

- (ج) ان لاتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية أهمية في تحرير الخدمات الجوية الدولية. ولذا ينبغي أن تواصل الدول الامتثال العالمي لتنفيذ هذا الاتفاق وينبغي أن تواصل الايكاو التشجيع على ذلك.
- (د) ان تطبيق مبدأ معاملة "الدولة الأولى بالرعاية"، في اطار الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات، على حقوق النقل يظل موضوعا متشعبا وصعبا. وان كان هناك بعض التأييد لتوسيع نطاق ملحق الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات ليشمل ما يسمى "الحقوق الفرعية" بالاضافة الى بعض "الحقوق الأساسية"، فانه لا يوجد أي اجماع عالمي على ضرورة السير في هذا الاتجاه أو على كيفية تحقيق ذلك، بل ولم يتقرر حتى الآن ما اذا كان الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات يمثل خيارا فعالا لتحرير النقل الجوي.
- (هـ) مازال هدف الايكاو هو التعددية الى أقصى حد ممكن في الحقوق التجارية، لكن الوقت لم يحن بعد لعقد اتفاق عالمي متعدد الأطراف لتبادل حقوق النقل. ولذلك ينبغي أن تستمر الدول في مساعي التحرير في هذا الشأن بناء على ما تفضله وبالسرية التي تقرها، وذلك بالاتفاقات الثنائية و/أو الاقليمية و/أو المتعددة الأطراف حسبما يلائمها. ويتضمن النص النموذجي المقترح لاتفاقات الخدمات الجوية الذي وضعته الايكاو ارشادات مفصلة عن خيارات ومناهج التحرير.
- (و) لم يكن ازدحام المطارات حتى الآن عقبة كبيرة أمام الاتفاقات التي عقدتها الدول لتحرير الخدمات الجوية، غير أنه عند تحرير دخول الأسواق ينبغي اقامة الاعتبار الواجب لحدود السعة في المطارات ومقدار الهياكل الأساسية المطلوبة على الأجل الطويل. وعند مناقشة اتفاقات الخدمات الجوية، يمكن حسب الاقتضاء معالجة المشاكل التي يتعرض لها الناقلون الجويون الذين تعذرت عليهم ممارسة حقوق النقل في المطارات بسبب نقص السعة. وفي هذا الاطار ينبغي النظر بتعاطف لطلبات الحصول على المعاملة التفضيلية التي تقدمها الدول ذات المطارات التي لا تعاني من أي قيود على تخصيص الخانات الزمنية ولم يفلح ناقلوها الجويون في الحصول على خانات زمنية في المطارات مقيدة الخانات الزمنية، مع الالتزام بالتشريع الوطني ذي الصلة والالتزامات الدولية.
- (ز) ينبغي بناء نظام تخصيص الخانات الزمنية على أساس الانصاف والشفافية واللاميز مع مراعاة مصالح جميع المشاركين. وينبغي أن يكون متوافقا على النطاق العالمي وهادفا الى الاستخدام الفعال لسعة المطارات بأقصى حد، وبسيطا وعمليا وصالحا للبقاء اقتصاديا.
- (ح) ينبغي أن تتابع الايكاو عن كثب التطورات التنظيمية وتطورات الصناعة، وأن تعد ملخصا للخبرات العملية التي اكتسبتها الدول في مجال التحرير، وأن تنشر هذه المعلومات على الدول المتعاقدة. وينبغي كذلك أن تستمر في تحديث المواد الارشادية الحالية عن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي، وأن تعد الارشادات الجديدة حسب الاقتضاء لتسهيل التحرير وتحسين الاتساق، وذلك مثلا عن طريق النصين النموذجيين المقترحين لاتفاقات الخدمات الجوية.

الجزء الثاني: تأجير الطائرات

٤-٢-٢ الوثائق

الأمانة العامة (WP/9) وثقت الأهمية المتزايدة لتأجير الطائرات في إطار استخدام حق دخول الأسواق، ووصفت النهج التنظيمية التي تتبناها الدول لهذه الممارسة، وأشارت الى المسائل المحتملة المتعلقة بالسلامة، وسبل معالجتها، واقترحت بندا تنظيميا نموذجيا لجوانب السلامة والجوانب الاقتصادية لهذه الممارسة.

الاتحاد الدولي للناقلين الجويين (IACA) (WP/33) رأى من الأمور الحيوية أن يسمح لشركات الطيران بتأجير الطائرات، بطاقم أو بغير طاقم، بدون قيود ورهنا باحترام متطلبات السلامة الأساسية.

الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) (WP/73) أوصى بأن تعتمد الدول نهجا تقيديا فيما يتعلق بالتأجير، ماعدا الحالات التي تحسم فيها تماما المسائل التي تؤثر على شاغلي الطائرات (الركاب والطاقم) وتتعلق بالتدخل غير المشروع، والتأمين، وانطباق التشريعات المتعلقة بالعمالة، والاختصاص القانوني، بطريقة من شأنها أن تكفل أعلى مستوى للسلامة ولحماية ركاب الطائرات. وينبغي حظر ممارسة حقوق النقل التي لم تعين أو يصرح بها.

٥-٢-٢ المناقشة

١-٥-٢-٢ اعتبر التأجير وسيلة توفر المرونة والمزايا لشركات الطيران في جميع الدول، بالرغم من وجود شواغل ازاء شركات الطيران التي تستأجر نسبة كبيرة من الطائرات بطاقمها (حيث يكون الطاقم عادة من شركة طيران أخرى)، واحتمال عدم وضوح خط المسؤولية عن السلامة والأمن. ويمكن تبديد بعض الشواغل المتعلقة بالسلامة من خلال الاتفاقات التي تعقد في إطار المادة ٨٣ مكرر من اتفاقية شيكاغو بشأن تأجير واستئجار وتبادل الطائرات، أو من خلال الاتفاقات الثنائية. ومن الضروري أيضا ألا يؤدي الاستئجار بالطاقم الى قيام شركة الطيران باستخدام حقوق الطيران التي لم تخول لها.

٢-٥-٢-٢ كان هناك تأييد من حيث المبدأ للبند النموذجي الذي اقترحتة الأمانة العامة بشأن التأجير، على أن تستخدمه الدول حسب اختيارها ووفقا لتقديرها، وعلى أن يتم توضيح بعض الجوانب.

٦-٢-٢ الاستنتاجات

١-٦-٢-٢ خلاص المؤتمر الى ما يلي، استنادا الى الوثائق المقدمة والمناقشة التي أعقبت تقديمها:

(أ) ان التأجير (بالطاقم أو بدونه) يوفر مزايا كبيرة لشركات الطيران، ويتيح توسيع نطاق الخدمات الجوية وجعلها أكثر مرونة، ويتيح فرصا لانشاء شركات طيران جديدة. غير أنه يثير أيضا مسائل تنظيمية تتعلق بالاقتصاد والسلامة الجوية ويتعين حلها.

(ب) ينبغي للدول أن تستعرض، حسب الاقتضاء، مواقفها التنظيمية بشأن استعمال طائرات مستأجرة في خطوط دولية من وإلى اقليمها، وأن تكفل وجود مسؤولية واضحة عن مراقبة السلامة الجوية والامنتال لحد أدنى من قواعد السلامة، سواء كان ذلك بادراج نصوص مناسبة في ترتيبات الخدمات الجوية التي تعقدها، أو بعقد اتفاقات جديدة عملا بالمادة رقم ٨٣ مكرر من اتفاقية شيكاغو. وفي هذا الصدد يمكن استخدام المواد الارشادية بشأن تنفيذ المادة رقم ٨٣ مكرر من اتفاقية الطيران المدني الدولي التي أصدرتها الايكاو (الكتاب الدوري رقم ٢٩٥).

(ج) ينبغي أن توزع الايكاو على الدول المتعاقدة البند النموذجي الذي اقترحتة الأمانة العامة بشأن التأجير، بعد تعديله وإضافة ملاحظات تفسيرية له، وأن تترك لها حرية استخدامه حسب تقديرها لتحقيق ما يلي:

- (١) توضيح معنى "السلطة المختصة".
- (٢) التمييز بصورة جلية بين الطائرة المستأجرة "بالطاقم" والطائرة المستأجرة "بدون طاقم".
- (٣) إقامة الاعتبار لعقود التأجير بالطاقم لأجل قصير أو لمرات معدودة.

الجزء الثالث: الشحن الجوي

٧-٢-٢ الوثائق

الأمانة العامة (WP/10) بحثت السمات المميزة للشحن الجوي الدولي ومعاملته التنظيمية من جانب الدول، ودرست الحاجة الى ادخال تغييرات تنظيمية، واقترحت اتخاذ اجراءات، ومنها ملحق بشأن خدمات الشحن الجوي للمزيد من تحرير هذا القطاع.

الهند (WP/86) أبرزت الاجراءات التي اتخذتها الهند في مجال التحرير الانفرادي لعمليات الشحن الجوي استنادا الى خبرتها في هذا المجال. وأوصت الدول الأخرى باتباع هذا النهج في هذا القطاع.

جمهورية كوريا (WP/100) أكدت أن تحرير خدمات الشحن الجوي ينبغي أن يكون متوازنا وشاملا لحريتي الجو الثالثة والرابعة منذ البداية. وفيما لو أريد اطلاق حقوق النقل بموجب حريتي الجو الخامسة والسابعة في قطاع الشحن الجوي وجب أن تكون الحرية الثامنة مشمولة أيضا لايجاد التوازن بين الدول المعنية.

سنغافورة (WP/38) أبرزت مزايا تحرير خدمات الشحن الجوي، واقترحت نهجا مرحليا متعدد الأطراف، يشتمل على ثلاثة عناصر هي: (١) أن تقوم شركات الطيران المعنية بممارسة حريات الجو الثالثة الى السابعة على جميع خدمات الشحن الجوي الخالص التي يجرى تشغيلها على أساس منتظم أو غير منتظم (٢) المعاملة غير التمييزية لشركات الطيران فيما يتعلق بحق استخدام التجهيزات الأرضية وخدمات التخليص والخدمات الأخرى مع وجود ترتيبات تعاونية مثل المشاركة في الرموز، (٣) وضع حد زمني حاسم لتحرير الشحن الجوي مرحليا وتدرجيا باتفاقات متعددة الأطراف، مع مراعاة الظروف المتباينة ومستويات التنمية لمختلف الاقتصادات. ويمكن تحرير الشحن الجوي المتعدد الأطراف بصورة مستقلة عن تحرير خدمات نقل الركاب.

الولايات المتحدة (WP/49) أشارت الى أن كثيرا من اتفاقات الخدمات الجوية لا يمنح الشحن الجوي المرونة التجارية أو التشغيلية اللازمة لتلبية طلبات المستهلكين بالطريقة التي تحققها اتفاقات "الأجواء المفتوحة"، وأبدت استعدادها لمواصلة تحرير الشحن الجوي بصورة منفصلة عن تحرير نقل الركاب، بحيث لا يحول دون تحرير قطاع الركاب. وقد كان لفرض قيود من قبيل حظر الطيران الليلي أثر ضار على وجه الخصوص على الشحن الجوي. وينبغي من حيث المبدأ أن تتمتع الدول عن اتخاذ هذه الاجراءات التقييدية، وأن تنفذ نهجا متوازنا للحد من الضوضاء على النحو الوارد في قرار الجمعية العمومية A33-7.

٥٣ دولة أفريقية (WP/79) رأت أن يراعى في أي عملية لتحرير الشحن الجوي الحقائق الاقتصادية لشركات الطيران الأفريقية ومواردها وأحجامها وقدراتها التنافسية، وأن يكون التحرير تدريجيا واطراديا ومنظما، ومحوطا بضمانات، مع التمييز بين الخطوط الجوية المشتركة بين الركاب والبضائع، وخطوط الشحن الجوي، والخطوط الجوية المتكاملة، وتحرير الخطوط الجوية المشتركة بين البضائع والركاب بحيث تتبع نفس المبادئ التي تتبعها شركات نقل الركاب، والتحرير العالمي الكامل لجميع عمليات نقل الركاب والشحن الجوي المتخصص.

المجلس الدولي للمطارات (ACI) (WP/94) دعا الى تحرير سوق الشحن الجوي حتى يتسنى استخدام السعة الى أقصى حد في المطارات والمجالات الجوية وتنشيط التجارة العالمية، وفتح فرص العمالة، وذلك بالسماح لقوى السوق بتحديد تدفقات البضائع في سوق عالمية مترابطة.

الرابطة الدولية للشحن الجوي (IACA) (WP/83) رأت ضرورة الاسراع في تحرير جميع عمليات شحن البضائع بصرف النظر عن سرعة تحرير خطوط نقل الركاب، نظرا لأن الشحن الجوي يمثل مجموعة من المبادئ الاقتصادية مختلفة عما هي في خطوط نقل الركاب، ولأن له مزايا ايجابية بالنسبة للاقتصاد العالمي. وينبغي دائما أن تمنح شركات الطيران المشتركة حق شحن البضائع على طائرات الركاب.

الغرفة التجارية الدولية (ICC) (وثيقة المعلومات WP/36) لاحظت أن عملية التحرير الشاملة للنقل الجوي قد تكون هدفا طويل الأمد، ودعت الى ابرام اتفاق يشمل خدمات الشحن الجوي على الاجل القصير لأنه قد يمهد الطريق لتحرير قطاع النقل الجوي ولكنه يقتضي من جميع الأطراف المعنية السعي من أجل ذلك على المستويات الوطنية والاقليمية والدولية.

أمانة منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (وثيقة المعلومات WP/59) قدمت معلومات بشأن دراسة مستفيضة قامت بها لاصلاح القواعد التنظيمية لخدمات الشحن الجوي ببرنامج شامل لتحرير الشحن الجوي على أساس ثنائي أو متعدد الأطراف.

٢-٢-٨ المناقشة

٢-٢-٨-١ على الرغم من وجود تأييد واسع النطاق لتحرير خدمات الشحن الجوي على النحو المقترح في ورقة الأمانة العامة (WP/10)، بما في ذلك الاجراءات التي تتعلق بالشحن الجوي الخالص، كانت هناك شواغل من أن يؤدي المزيد من تحرير خدمات الشحن الجوي الخالص الى تأثير ضار على الخدمات المزودة (الركاب والبضائع). وكان هناك أيضا رأي بأن اتفاقات "الأجواء المفتوحة" أفضل وسيلة لتحرير خدمات الشحن الجوي.

٢-٢-٨-٢ تباينت الآراء بشأن قيمة التحرير الانفرادي للشحن الجوي الذي نفذته دول كثيرة بالفعل، وكانت هناك مخاوف من أن ذلك سيتسبب في احداث فوضى في عملية التحرير، وفضلت بعض الدول اتفاقات التحرير الثنائية لضمان المعاملة بالمثل.

٢-٢-٨-٣ كانت هناك حاجة الى تعديل الملحق المقترح بشأن خدمات الشحن الجوي، بحيث يراعي الحالات التي قد لا يسمح فيها لشركة الشحن الجوي الخالص بتشغيل خدمات نقل بوسائط أخرى مباشرة، والحالات التي قد يتعين فيها على شركات الطيران أن تسجل تعريفات الشحن، والحالات التي قد لا تتمكن فيها شركات طيران الركاب التي تنقل البضائع من أن تدبر أمورها بنفسها بسبب الصعوبات الناجمة عن اعتبارات السلامة والأمن في المطارات. واتفق على أن تلبية

متطلبات السلامة والأمن جانب مهم من عملية تحرير الشحن الجوي، وأن بوسع الدول لهذا الغرض أن تعتمد على القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو، فضلا عن الاتفاقات الثنائية والاقليمية والمتعددة الأطراف.

٢-٢-٨-٤ اقترح أن تقدم الايكاو معلومات عن خبرة الدول في مجال تحرير الشحن الجوي.

٢-٢-٩ الاستنتاجات

٢-٢-٩-١ ينبغي وضع الشحن الجوي وخصوصا عمليات الطائرات المخصصة حصرا للشحن الجوي موضع التحرير والاصلاح التنظيمي بخطى سريعة، لأن هذه العمليات لها سمات مميزة، ولها طبيعة خاصة ولأن صناعة نقل البضائع الجوية ستستفيد من المنافع المحتمل تحقيقها على صعيد التجارة والتنمية الاقتصادية بفضل هذه الاصلاحات.

(ب) ينبغي للدول أن تنظر في امكانية تحرير الخدمات المخصصة حصرا للشحن الجوي، مستعينة في ذلك بواحد أو أكثر مما يلي:

(١) التحرير الانفرادي لحق دخول الأسواق للخدمات المخصصة حصرا للشحن الجوي، دون اقتضاء المعاملة بالمثل على المستوى الثنائي، ودون مفاوضات ثنائية.

(٢) تحرير الخدمات المخصصة حصرا للشحن الجوي، وذلك بعقد اتفاقات ثنائية وباجراء المفاوضات لضمان المعاملة بالمثل.

(٣) اتباع نهج جماعي أو متعدد الأطراف لتحرير الخدمات المخصصة حصرا للشحن الجوي.

ورأى المؤتمر أن تقييم الدول الاعتبار للبند النموذجي التالي لاختار منه ما يناسبها وتدرجه في اتفاقات الخدمات الجوية.

ملحق بشأن خدمات البضائع الجوية

يوافق الطرفان على ما يلي:

١- يحق لكل شركة طيران معينة كل ما يلي عند مشاركتها في النقل الجوي الدولي للبضائع:

(أ) أن تمنح معاملة خالية من التمييز من حيث الاستفادة من التجهيزات اللازمة لتخليص اجراءات البضائع والمناولة والتخزين والتسهيلات.

(ب) أن تستخدم و/أو تشغل بصورة مباشرة وسائل نقل أخرى رهنا باحترام القوانين والقواعد المحلية.

(ج) أن تستخدم الطائرات المستأجرة بشرط أن تمثل للقواعد القياسية للسلامة والأمن التي تنطبق على الطائرات الأخرى لشركات الطيران المعنية.

د) أن تعقد ترتيبات تعاونية مع ناقلين جويين آخرين تشمل على سبيل المثال لا الحصر المشاركة في الرموز وحجز الأماكن وتبادل نقل البضاعة.

هـ) أن تحدد تعريفاتها لنقل البضاعة وتودعها حسب الاقتضاء لدى هيئات طيران أي من الطرفين (أي طرف).

٢- بالاضافة الى الحقوق الواردة في الفقرة ١ أعلاه، يجوز لكل شركة طيران معينة، عندما تشارك في العمليات المخصصة حصراً لنقل البضائع على خطوط منتظمة أو غير منتظمة، أن تشغل هذه العمليات من اقليم كل طرف واليه دونما قيد على وتيرة العمليات أو السعة أو الخط الجوي أو طراز الطائرة أو منشأ البضائع أو مقصدها.

البند ٢: دراسة المواضيع التنظيمية الرئيسية في عملية التحرير
٢-٣: المنافسة الشريفة والضمانات

ملاحظة - قسمت دراسة هذا البند الى قسمين هما: (١) الضمانات التي تكفل المنافسة الشريفة، (٢) الاستمرارية والمشاركة.

الجزء الأول - الضمانات التي تكفل المنافسة الشريفة

١-٣-٢ الوثائق

الأمانة العامة (WP/11) بحثت مسألة ضمان المنافسة الشريفة في بيئة التحرير، ورأت أن المرحلة الانتقالية تقتضي تدابير ملائمة على شكل ضمانات. ويجوز أن تشمل هذه التدابير التحرير الاطرادي وقوانين المنافسة العامة و/أو ضمانات تخص الطيران على وجه التحديد. وقدمت أيضا اقتراحا بوضع ترتيبات تنظيمية على شكل بند نموذجي يدرج في اتفاقات الخدمات الجوية، لكي تستعمله الدول كوسيلة اضافية لتحديد السلوكيات المناهضة للمنافسة، والحيلولة دون حدوثها، والعمل على ازالتها.

جورجيا (WP/40 و WP/42) عرضت آراءها حول الحاجة الى تحرير على مراحل لتنظيم التعريفات، ومساعدة شركات الطيران الضعيفة في البلدان النامية من خلال عقد اتفاقات تجارية شاملة.

باكستان (WP/56) رأت توفير تدابير فعالة لضمان المشاركة القوية قبل البدء في التحرير، وانشاء آلية للمحافظة على قوة المنافسة. وأوصت بأن يحدد المؤتمر المعايير التي يجب اتباعها لتعريف ما هو "الاغراق بالسعة" أو ما هو "عدم كفاية السعة".

الولايات المتحدة (WP/47) رأت من بين الوسائل الأكثر فاعلية لكبح السلوك المناهض للمنافسة أن يجري التشغيل التجاري حسب قوى السوق العادية وغير المشوهة، وأن الآليات الفعالة موجودة بالفعل وهي تشمل قانون المنافسة العامة، والترتيبات الانتقالية الملائمة، وغير ذلك من نصوص تدرج في اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية. ولم تر حاجة الى انشاء آليات ضمانات خصيصا لقطاع النقل الجوي الدولي.

٥٣ دولة أفريقية (WP/87) شرحت آليات المنافسة الشريفة الجاري انشاؤها في أفريقيا لتمكين القارة من المشاركة في النقل الجوي مشاركة تامة، وأعربت عن تأييدها لاستنتاجات الأمانة العامة والبند النموذجي الذي اقترحته في الوثيقة WP/11.

أعضاء الهيئة العربية للطيران المدني (WP/70) رأوا أهمية انشاء نظام يضمن المنافسة الشريفة في بيئة محررة، والحاجة الى وضع قواعد للسلوك وآلية لتسوية الخلافات، واقترحوا أن تقوم الايكاو بتحديث وثيقة قواعد السلوك والضمانات المتعلقة بالمنافسة الشريفة، وأن تعد نصوصا بشأن آلية لتسوية الخلافات لادراجها في الاتفاقيات النموذجيين للخدمات الجوية.

أعضاء لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (WP/99) قدموا، ضمن جملة أمور، شرحا لموقفهم ازاء المنافسة والضمانات، ورأوا ضرورة توفير ضمانات تكفل المنافسة الشريفة وتكافؤ الفرص لتقديم خدمات النقل الجوي في ظل اجراءات التحرير.

الأياتا (WP/28) ركزت على أهمية المحافظة على نظام الأياتا متعدد الأطراف لتبادل الركاب، وناشدت الدول أن تؤيد هذا النظام وأن تتفادى تنفيته.

جمعية أمريكا اللاتينية لقانون الجو والفضاء (ALADA) (وثيقة معلومات WP/71) أحاطت علما بموقف لجنة لاكاك بشأن هذا الموضوع، ورأت من الضروري بلوغ اتفاق دولي على تطبيق قوانين المنافسة بطريقة قانونية لاربية فيها في ضوء التصورات الجديدة بشأن المنافسة الحرة.

٢-٣-٢ المناقشة

١-٢-٣-٢ تم الاعراب عن طائفة عريضة من الآراء حول الحاجة الى وضع ضمانات تكفل المنافسة الشريفة عندما تشرع الدول في تحرير خدمات النقل الجوي. ومن بين هذه الآراء رأي بأن قوانين المنافسة الراهنة مازالت ملائمة لهذا الغرض ولكن ليس لدي جميع الدول قوانين تحكم المنافسة، بل وتوجد اختلافات في فهم الدول لهذه القوانين وتطبيقها. وعرضت أساليب التحديد المسبق للسعة والموافقة المزدوجة على التعريفات، بالإضافة الى اتخاذ تدابير مسبقة وتدابير لاحقة، كأساليب من شأنها تلافي السلوكيات المناهضة للمنافسة، غير ان هناك مشاغل من أن يلغي هذا النهج فوائد التحرير. وعلاوة على ذلك، اعتبر وضع قائمة وصفية تفصيلية لما يشكل سلوكا مناهضا للمنافسة فكرة غير جيدة، فقد فشلت الجهود السابقة لتعريف الأعمال المناهضة للمنافسة تعريفا كميا، مثل ممارسة الأسعار الافتراضية والاغراق بالسعة، وقيل ان ما يشكل منافسة غير شريفة في سوق ما قد يشكل منافسة مقبولة في سوق أخرى.

٢-٢-٣-٢ بالرغم من ذلك رأت دول نامية كثيرة أن اقتصادياتها وشركات طيرانها غير متوازنة بالمقارنة باقتصاديات وشركات طيران الدول المتقدمة، وأن من الضروري انشاء آلية في مجال الطيران تضمن المنافسة الشريفة وتقديم ضمانات تساعد الدول النامية على المشاركة الفعالة والمستمرة في قطاع النقل الجوي الدولي. وظهر تأييد قوي للآلية التي اقترحتها الأمانة العامة في الوثيقة WP/11 غير انه يجب توخي الحذر لكي لا تستخدم آلية الضمانات لعرقلة التحرير أو أن ينتج عنها ممارسات سابقة للتحرير مثل تحديد السعة مسبقا.

٣-٢-٣-٢ كان هناك تأييد أيضا لوضع قواعد سلوكية للمنافسة الشريفة، تعتمد على مبادئ عامة. ولوحظ في هذا الصدد أن فريق خبراء تنظيم النقل الجوي قد نظر من قبل في هذا الموضوع.

٤-٢-٣-٢ كان هناك تأييد للابقاء على نظام الأياتا العالمي متعدد الأطراف للنقل المشترك (Interline)، حتى وان كانت الزيادة في عدد العمليات منخفضة الأسعار التي يشغلها الناقلون الجويون وتحالفات شركات الطيران تبدو كما لو كانت تقوض دعم الصناعة لهذا النظام الذي يتمتع بمكانة ممتازة في المجتمع الدولي. وقيل، مع ذلك، ان عدد شركات الطيران المشاركة في هذا النظام مازال كبيرا، وأن الجهود مازالت تبذل لزيادة كفاءته.

٣-٣-٢ الاستنتاجات

١-٣-٣-٢ استنتج المؤتمر ما يلي من الوثائق والمناقشة التي أعقبتها في إطار البند ٢-٣ بشأن الضمانات التي تكفل المنافسة الشريفة:

(أ) يجب أن يقترن التحرير بإجراءات ملائمة تكفل المنافسة الشريفة ومشاركة جميع الدول مشاركة فعالة ومستمرة. وينبغي أن تشكل هذه الإجراءات جزءاً لا يتجزأ من عملية التحرير وأداة حية تستجيب لاحتياجات التحرير في جميع مراحلها. ويجوز أن تشمل هذه الإجراءات العمل على التحرير تدريجياً وبن قوانين المنافسة العامة و/أو توفير ضمانات لقطاع الطيران خصيصاً.

(ب) إن قوانين المنافسة العامة أداة فعالة في حالات كثيرة بالنظر إلى تفاوت نظم المنافسة، واختلاف مراحل التحرير التي بلغت مختلف الدول، والأطر التنظيمي المتميز الخاص بالنقل الجوي الدولي. ولذلك قد تقضي الحاجة بوضع ضمانات تخص الطيران على وجه التحديد لمنع وإزالة المنافسة غير الشريفة في مجال النقل الجوي الدولي. وقد يتم هذا عن طريق إعداد قائمة متفق عليها من الممارسات المناهضة للمنافسة وتعديل هذه القائمة وتنقيحها حسب الاقتضاء، بحيث تعتمد عليها الدول كمؤشرات للشروع في تنفيذ الإجراءات التنظيمية الضرورية.

(ج) في الحالات التي تطبق فيها قوانين المنافسة الوطنية على النقل الجوي الدولي، يجب توخي الحذر اجتناباً لاتخاذ أي إجراء انفرادي. وعند دراسة مسائل المنافسة مع الناقلين الجويين الأجانب، ينبغي أن تقيم الدول الاعتبار الواجب لشواغل الدول الأخرى المعنية. وفي هذا السياق تبين أن التعاون بين الدول، ولا سيما فيما بين السلطات المعنية بالمنافسة، وبين هذه السلطات وسلطات الطيران، له قيمة راسخة في تسهيل التحرير وتجنب الخلافات.

(د) لا يزال التنسيق بين نظم المنافسة المختلفة من التحديات الرئيسية. وفي الحالات التي تنشأ فيها خلافات حول استخدام الضمانات الخاصة بالطيران تحديداً أو تطبيق قوانين المنافسة عموماً، ينبغي أن تحاول الدول حل خلافاتها بالتشاور وبالتشاور وباللجوء إلى آليات تسوية الخلافات المنصوص عليها في اتفاقات الخدمات الجوية المعنية. وفي حالة عقد هذه الاتفاقات حذراً لو أدرجت فيها نصوص مأخوذة من وثيقة السياسات والمواد الإرشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي (Doc 9587، ١٩٩٩).

(هـ) إن تطبيق القوانين الوطنية للمنافسة خارج الحدود الوطنية يمكن أن يؤثر على الترتيبات التعاونية التي يعتبرها الكثيرون ضرورية لضمان الكفاءة والانتظام والاستمرارية في النقل الجوي الدولي الذي يستفيد المستهلكون والناقلون الجويون من بعض أشكاله. وبالتالي عند تطبيق قوانين مناهضة الاحتكار أو قوانين المنافسة على هذه الترتيبات، ينبغي مراعاة الحاجة لاستمرار التعاون فيما بين الناقلين الجويين، بما في ذلك التعاون على تبادل النقل حيثما عاد ذلك بالفائدة على المنتفعين والناقلين الجويين.

(و) ينبغي أن تواصل الإيكاو رصد التطورات في هذا المجال وأن تحدث موادها الإرشادية بشأن المنافسة والضمانات حسب الاقتضاء في ضوء تطور عملية التحرير.

٢-٣-٣-٢ رأى المؤتمر انه يجب على الدول أن تقيم الاعتبار للبند النموذجي التالي كخيار تستعمله حسب تقديرها في اتفاقات الخدمات الجوية.

" الضمانات ضد الممارسات المناهضة للمنافسة "

١- يتفق الطرفان على أن الممارسات التالية الخاصة بشركات الطيران يحتمل أن تمثل منافسة غير شريفة وتستحق بحثاً أوثق:

- (أ) فرض أجور وأسعار على الطرق الجوية على مستويات لا تكفي، في مجملها، لتغطية تكاليف القيام بالخدمات المرتبطة بها.
- (ب) إضافة سعة زائدة أو تطبيق وتيرة خدمات زائدة.
- (ج) الممارسات المعنية مستمرة وليست مؤقتة.
- (د) الممارسات المعنية لها أثر اقتصادي سلبي خطير على شركة طيران أخرى أو تسبب ضرراً بالغاً لها.
- (هـ) الممارسات المعنية تعبر عن نية واضحة في اعاقه شركة طيران أخرى أو استبعادها أو اخراجها من السوق، أو لها أثر محتمل من هذا القبيل.
- (و) السلوك الذي يدل على اساءة استغلال المركز المهيمن على الطريق الجوي.

٢- إذا اعتبرت سلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين أن عملية أو أكثر من العمليات التي تعتزم شركة الطيران التي عينها الطرف الآخر أن تشغلها، أو التي تشغلها بالفعل، قد تشكل سلوكاً من سلوكيات المنافسة غير الشريفة وفقاً للمؤشرات الواردة في الفقرة ١، جاز لها أن تطلب التشاور وفقاً للمادة [_ التشاور] بهدف حل هذه المشكلة. ويجب أن يقترن أي طلب من هذا القبيل باخطار يتضمن أسباب طلب التشاور، ويجب أن تبدأ المشاورات في غضون ١٥ يوماً من تقديم هذا الطلب.

٣- ما لم تتوصل الأطراف الى تسوية المشكلة بالمشاورات، جاز لأي من الطرفين اللجوء الى آلية تسوية الخلافات بمقتضى المادة [_ تسوية الخلافات] لحل هذا الخلاف".

الجزء الثاني - الاستمرارية والمشاركة

٢-٣-٤ الوثائق

الأمانة العامة (WP/12) عالجت في اطار المنافسة الشريفة والضمانات مسألة استمرارية عمل الناقلين الجويين وتأمين الخدمات الجوية، بما في ذلك تقديم المعونات والاعانات الحكومية. واستنتجت، ضمن جملة أمور، أنه ينبغي للدول أن تضمن بتدابير شفافة وفعالة أن المعونات والاعانات التي تقدمها لتجديد هياكل شركات النقل الجوي وضمان استمرار الخدمات الجوية ينبغي ألا تسفر عن تأثير مناوئ للمنافسة. وشرحت هذه الوثيقة أيضاً التدابير التنظيمية التي تضمن المشاركة الفعالة والمستمرة من جانب البلدان النامية في النقل الجوي الدولي، واقترحت ترتيبات تنظيمية بشأن المشاركة والتدابير التفضيلية، على شكل اطار يصلح لوضع "ملحق انتقالي".

٥٣ دولة أفريقية (WP/82) أكدت من جديد على ضرورة تقديم تدابير تفضيلية لصالح البلدان النامية على أساس عدم المعاملة بالمثل حسب ما قرره الدورة الثانية والثلاثون للجمعية العمومية. وبينت هذه الوثيقة أن الحالة في البلدان النامية لم تتحسن بعد بالرغم من التطورات الملحوظة التي استجرت في قطاع النقل الجوي، وتضمنت هذه الوثيقة أيضا اقتراحا بأن تعد الايكاو بندا نموذجيا بشأن التدابير التفضيلية لتسهيل تنفيذها.

٥-٣-٢ المناقشة

١-٥-٣-٢ كان هناك تأييد لاعادة التأكيد على صلاحية التدابير التفضيلية. وكان هناك أيضا تأييد عريض للتدابير المقترحة في وثيقة الأمانة العامة رقم WP/12 والرامية الى ضمان استمرار المشاركة في قطاع النقل الجوي، وذلك بالرغم من رأي مفاده أنه لا حاجة الى " الملحق الانتقالي" المقترح اذا أمكن تغيير الاتفاق الثنائي الراهن أو جدول الخطوط لبلوغ نفس الأهداف.

٢-٥-٣-٢ اعتبرت المعونات الحكومية التي تقدم الى شركات الطيران بطريقة شفافة وغير مشوهة للمنافسة وسائل مقبولة لمساعدة شركات الطيران على المشاركة بصفة مستمرة في النقل الجوي الدولي. وبالنظر الى أهمية السياحة لاقتصاديات البلدان الأقل نمواً، اقترح ان من الملائم تقديم الاعانات لتشغيل الخدمات الجوية على الخطوط التي ترمي السياحة لأنها تشبه الخطوط الجوية الأساسية والخطوط التي تهم الجمهور في البلدان المتقدمة.

٦-٣-٢ الاستنتاجات

١-٦-٣-٢ استنتج المؤتمر ما يلي من الوثائق والمناقشة التي أعقبتها في اطار البند ٢-٣ بشأن الاستمرارية والمشاركة:

أ) في حالة الانتقال الى التحرير وفي الأسواق المحررة بالفعل، قد ترغب الدول في مواصلة تقديم شكل ما من أشكال المساعدة الى شركات الطيران التابعة لها لتكفل استمرارية صناعة النقل الجوي وتبديد مخاوفها المشروعة المتعلقة بتأمين الخدمات. غير انه ينبغي أن تضع الدول في اعتبارها أن تقديم المساعدات والاعانات الى الناقلين الجويين الوطنيين يعطي هؤلاء الناقلين فوائد لا يحصل عليها منافسهم في نفس السوق، الأمر الذي قد يشوه التجارة في الخدمات الجوية الدولية ويشكل ممارسة تنافسية غير شريفة.

ب) بالنظر الى عدم وجود أسلوب مقبول للتحديد الكمي، والى اختلاف تدابير المساعدة غير النقدية، من الصعب جدا اجراء تقييم دقيق للنطاق الكامل للمساعدات الحكومية وتأثير هذه المساعدات على المنافسة. ونظرا لهذه الصعوبة ينبغي أن تترك الدول أن أي اجراءات تتخذها ضد شركات الطيران الأجنبية التي تتلقى مساعدات أو اعانات، قد تؤدي الى اجراءات انتقامية من جانب الدولة المعنية، فيتعرقل التحرير الجاري في مجال النقل الجوي الدولي.

ج) تؤدي المساعدات الحكومية أحيانا الى منافع اقتصادية و/أو اجتماعية من حيث تجديد هيكل شركات النقل الجوي وضمن استمرارية الخدمات. وحتى في هذه الحالات الخاصة ينبغي أن تتخذ الدول اجراءات شفافة وفعالة بناء على معايير ومنهجية واضحة تضمن بها أن المساعدات والاعانات لن تسفر عن تأثير ضار للمنافسة في السوق.

د) ينبغي أن تنظر الدول في امكانية تعريف المساعدة، والسماح في اطار علاقاتها في مجال النقل الجوي بتقديم المساعدة للخدمة الضرورية على طرق محددة تتسم بطابع الخدمة العامة.

هـ) ضمنا لمشاركة البلدان النامية مشاركة فعالة ومستمرة، وتسهيلا لعملية التحرير، من الضروري أن تقيم الدول اعتبارا خاصا في علاقاتها في مجال النقل الجوي لمصالح واحتياجات الدول التي لديها ناقلون جويون أقل قدرة على المنافسة، وأن تمنحهم معاملة تفضيلية وتسهل مشاركتهم كلما كان ذلك ملائما. ويجوز النص على هذه التدابير في "الملحق الانتقالي" لاتفاقات الخدمات الجوية.

٢-٣-٦-٢ وافق المؤتمر على ضرورة أن تنظر الدول في الترتيبات التنظيمية التالية الموضوعة على شكل "ملحق انتقالي" مشروح، لتختار منها ما يناسبها وتدرجه في اتفاقات الخدمات الجوية.

الملحق الانتقالي *

ينتهي سريان التدابير الانتقالية التالية في (التاريخ)، أو في أي تاريخ أبكر يتفق عليه الطرفان:

- ١- على الرغم من أحكام المادة — (أو الملحق —) يجوز لشركة (يجب على شركة) الطيران (أو شركات الطيران) التي عينها الطرف (أ) (أو كل طرف)
- ٢- على الرغم من أحكام المادة — (أو الملحق —) يجوز لشركة (يجب على شركة) الطيران (أو شركات الطيران) التي عينها الطرف (أ) (أو كل طرف) أن كما يلي:
 - أ) من (التاريخ) الى (التاريخ)،
 - ب) ومن (التاريخ) الى (التاريخ)،
- ٣- على الرغم من أحكام المادة — (أو الملحق —) تنظم الأحكام التالية

* ملاحظات تفسيرية

أ) يستخدم البند الأول عندما لا يبدأ فوراً سريان أي مادة (أو ملحق) ويكون التنفيذ محدوداً في الفترة الانتقالية. أما البند الثاني فهو يشبه البند الأول ولكنه ينص على فترات زمنية. ويستخدم البند الثالث عندما لا يبدأ فوراً سريان أي مادة (أو ملحق) وتطبق خطة مختلفة في المرحلة الانتقالية.

ب) النص اللاحق هو قائمة إرشادية على شكل إطار لملحق انتقالي تختار منه الدول المتعاقدة ما يناسبها وتدرجه في اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية أو الإقليمية أو متعددة الأطراف: عدد شركات الطيران المعنية، ومعايير الملكية والسيطرة، والسعة ووتيرة العمليات، والطرق الجوية وحقوق النقل، والمشاركة في الرموز، وعمليات الطيران العارض، والخدمات متعددة الوسائط، والتعريفات، وتخصيص الخانات الزمنية، والأمور التجارية المعتادة مثل الخدمات الأرضية. وتمثل صيغة هذا

الملحق الذي تقترحه الأمانة العامة مجرد اطار ينبغي أن تتفق الأطراف على مصطلحاته وعباراته. وتتضمن وثيقة الايكاو رقم Doc 9587 مواد بشأن امكانية المشاركة والتدابير التفضيلية.

البند ٢: دراسة المواضيع التنظيمية الرئيسية في عملية التحرير
٢-٤: مصالح المستهلكين

١-٤-٢ الوثائق

الأمانة العامة (WP/13) شرحت التطورات الأخيرة في المسائل المتعلقة بمصالح المستهلكين خاصة فيما يتصل بحقوق ركاب الطائرات، وناقشت العديد من الخيارات المتاحة أمام الدول وصناعة شركات الطيران لحل تلك المسائل، ألا وهي الاستجابة للمنافسة وتقديم الالتزامات الطوعية واتخاذ التدابير التنظيمية. وأثارت أيضا مسائل تتعلق بتنوع الاجراءات التنظيمية (بما في ذلك نظام التعاقدات المطبق على شركات الطيران) واستنتجت أن الدور الذي تقوم به الايكاو في مجال متابعة المعلومات حول هذا الموضوع وتوزيعها يسهل عملية المواءمة الأوسع نطاقا.

جورجيا (WP/41) دعت الى اعداد "اتفاقية حقوق الركاب" والتعبير فيها عن حقوق الركاب الأساسية في صيغة موحدة.

كوبا (WP/53) رأت أن النقل الجوي خدمة عامة، وأن من الضروري لذلك حماية مصالح الركاب في سياق التحرير، وأوصت باتخاذ تدابير لحماية الركاب تتعلق ضمن جملة أمور بتذاكر شركات الطيران ونظم الحجز الآلي والمشاركة في الرموز والتأمين وأنشطة المطارات.

باكستان (WP/57) رأت أن المواد الارشادية التي وضعتها الايكاو لظروف النقل يمكن أن توسع على نطاق عالمي لتتبعها الدول حسب احتياجات شركات طيرانها ومقدمي الخدمات.

أعضاء الهيئة العربية للطيران المدني (WP/63) أكدوا على ضرورة توحيد القواعد التنظيمية في كافة الدول المتعاقدة، بما يؤدي الى حماية مصالح المستهلكين استنادا الى الأحكام التي تصدرها الايكاو. وشرحت الوثيقة أيضا عددا من السلبيات التي لها أثر ضار على الركاب وتحتاج مزيدا من الاهتمام.

أعضاء لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (WP/99) أبرزوا توصية اللجنة رقم A14-2 "حقوق المنتفعين" وتوصيتها رقم A15-7 "خدمة العملاء ومجمل معايير الجودة والارشادات" اللتين اعتمدتهما الدول الأعضاء بغية تقديم الحماية الضرورية لحقوق المنتفعين ولتحقيق أفضل مستوى من خدمات النقل الجوي والمطارات.

المجلس الدولي للمطارات (ACI) (WP/95) وصف سياساته واجراءاته الرئيسية التي تهدف الى حماية مصالح الركاب، وحث الدول على أن تنفذ بأسرع ما يمكنها القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو بشأن تسهيلات الركاب في الملحق التاسع "التسهيلات"، وحماية مصالح الركاب، والتشجيع على تحرير النقل الجوي.

الاتحاد الدولي للناقلين الجويين (IACA) (WP/33) حث الدول على تحقيق وعي كامل بالاختلافات القانونية والتشغيلية بين الرحلات المنتظمة والرحلات العارضة، وأن تتصرف من هذا المنطلق. وشدد على أهمية تعزيز المنافسة لأنها تهيئ الفرص أمام المستهلكين لتحديد اختيارهم، بدلا من تعزيز وضع المستهلكين بأساليب تضيف أعباء مالية على شركات الطيران. وينبغي لأي تدابير تنظيمية أن تكون مبررة ومتناسبة.

أعضاء الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني (WP/69) قدموا معلومات عن التزامات حقوق الركاب التي وضعتها تنظيمات شركات الطيران والمطارات تحت رعاية اللجنة الأوروبية للطيران المدني والاتحاد الأوروبي.

٢-٤-٢ المناقشة

١-٢-٤-٢ أشير الى وجود اختلافات في نهج حقوق المستهلكين وحمايتهم. فالدول التي اعتبرت النقل الجوي بلا شك خدمة عامة فيها كانت تميل مثلا الى الاعتماد على التدابير التنظيمية. أما الدول الأخرى التي اعتبرت النقل الجوي نشاطا تجاريا بالدرجة الأولى فقد مالت نحو الاعتماد على المنافسة وعلى التدابير الطوعية من جانب الناقلين الجويين، ولو في البداية على الأقل، مع استكمالها حسب الضرورة بتدابير تنظيمية لحماية حقوق المستهلك.

٢-٢-٤-٢ استرعي الانتباه الى أن شركات الطيران منخفضة الأسعار تعرض منتجات أرخص ولها مزاياها، وينبغي هنا أيضا التعبير عن ذلك في تدابير حماية المستهلك. ومن المهم أن تتوافر للمستهلك معلومات واضحة عن شروط وبنود النقل.

٣-٢-٤-٢ كان هناك تأييد للاستنتاجات الواردة في وثيقة الأمانة العامة WP/13. واقترح ان القواعد الأوروبية لحماية المستهلك قد تقيّد في أعمال المستقبل بشأن هذا الموضوع، وأنه يمكن النظر في توسيع نطاق المواد الإرشادية الصادرة عن الايكاو بشأن ظروف النقل على المستوى العالمي. واقترح أيضا أن تعد الايكاو مواد إرشادية بشأن التزامات الناقل الجوي ازاء المستهلك.

٤-٢-٤-٢ أحاط المؤتمر علما برأي مفاده أن تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الخاصة بتسهيلات الركاب يحمي مصالح الركاب ويشجع على تحرير النقل الجوي.

٣-٤-٢ الاستنتاجات

١-٣-٤-٢ استنتج المؤتمر ما يلي من الوثائق والمناقشة التي أعقبتها في اطار البند ٢-٤ بشأن مصالح المستهلكين:

(أ) ينبغي للدول عند النظر في المسائل المتعلقة بمصالح المستهلكين أن تدرس بعناية عناصر جودة الخدمة التي تهم المستهلكين وعولجت على نحو ملائم في الممارسات التجارية الحالية التي تتبعها شركات الطيران (ويتبعها مقدمو الخدمات، حسب الحالة) والعناصر التي يتعين تناولها من خلال النهج التنظيمي و/أو الالتزامات الطوعية*.

(ب) ينبغي أن تقيم الدول التوازن السليم بين الالتزامات الطوعية والتدابير التنظيمية كلما كان التدخل الحكومي ضروريا لتحسين مستوى جودة الخدمة. وينبغي أن تعتمد الدول عموما وفي البداية على

* ملاحظة من الأمانة العامة: يمكن الاعتماد على القائمة الإرشادية التالية، هي وشروط عقد النقل لدى شركات الطيران، بوصفها قائمة مرجعية بالمسائل التي تخص مصالح المستهلكين والتي قد ترغب الدول في متابعتها: (١) توافر أسعار منخفضة، بما في ذلك الأسعار التي تعرض على شبكة الانترنت. (٢) قواعد الحجز وصرف التذاكر ورد ثمنها. (٣) الدعاية. (٤) الشروط التجارية والتشغيلية التي تضعها شركات الطيران. (٥) اجراءات التسجيل. (٦) المعاملة والتعويض في حالة تأخر الرحلات والغائها ومنع الراكب من الصعود الى الطائرة. (٧) مناولة الأمتعة والمسؤولية المالية عنها. (٨) الإفصاح عن مدى حسن الأداء التشغيلي مثل احترام المواعيد وطريقة معالجة الشكاوى. (٩) مساعدة العجزة والركاب المحتاجين الى مساعدات خاصة (مثل الأشخاص المصابين بعجز الحركة). وستذكر هذه المواضيع في الطبعة المنقحة من وثيقة الايكاو رقم Doc 9626.

الالتزامات الطوعية التي تتعهد بها شركات الطيران (ويتعهد بها مقدمو الخدمات) وأن تتظر في اتخاذ التدابير التنظيمية في الحالات التي لا تكفي فيها الالتزامات الطوعية.

(ج) لدى تنفيذ الاجراءات التنظيمية الجديدة، ينبغي أن تقلل الدول من الاختلافات غير الضرورية في محتوى وتطبيق القواعد التنظيمية، لأن الجهود الرامية الى تقليل الاختلافات الى أدنى حد تزيل الشكوك القانونية التي يحتمل أن تنشأ من تطبيق القوانين الوطنية خارج الحدود الإقليمية، ولا تحد من نطاق المنافسة ولا تعيق قواعد واجراءات النقل المشترك.

(د) ينبغي أن تواصل الايكاو رصد التطورات المتعلقة بالالتزامات الطوعية والتنظيم الحكومي لخدمة مصالح المستهلكين، وذلك بهدف تزويد الدول بمعلومات مفيدة لعملية التنسيق. وبهذا الرصد ستتمكن الايكاو في الوقت الملائم من أن تقرر جدوى أو ضرورة الأخذ بنوع من الاجراءات على المستوى متعدد الأطراف — مثل اعداد ميثاق عالمي لقواعد السلوك في نهاية الأمر — لضمان تنسيق الاجراءات التنظيمية.

البند ٢: دراسة المواضيع التنظيمية الرئيسية في عملية التحرير

٢-٥: توزيع المنتجات

١-٥-٢ الوثائق

الأمانة العامة (WP/14) استعرضت التغييرات الرئيسية والسريعة في مجال توزيع منتجات شركات الطيران، وناقشت التطورات الأخيرة المرتبطة بقطاع الصناعة والتطورات التنظيمية، مع التركيز على نظم الحجز الآلي وشبكة الانترنت. وناقشت مسألة الاستجابات التنظيمية لتطورات شبكة الانترنت، الشيء الذي يؤثر على حماية المستهلك وعلى المنافسة والمشاركة في قطاع الطيران. كما قامت بتقييم قابلية تطبيق قواعد السلوك الصادرة عن الايكاو لتنظيم وتشغيل نظم الحجز الآلي، وأفادت بأن هذه القواعد تطبق على وجه الاحتمال على نظم الحجز المتوفرة على شبكة الانترنت حتى وان كانت هناك حالات بدون أحكام منطبقة.

باكستان (WP/57) أعلنت أن المعاملة اللاتمييزية في نظم الحجز الآلي تهم جميع شركات الطيران. وشددت على أن الناقلين الجويين من البلدان النامية ينبغي أن يحصلوا على معاملة عادلة ومنصفة في نظم الحجز الآلي في الأسواق الأجنبية.

٥٣ دولة أفريقية (WP/77) شددت على الحاجة الى الاستمرار في تنظيم نظم الحجز الآلي على الرغم من التطورات الحالية في مجال توزيع منتجات شركة الطيران. كما شددت على أن تطور تكنولوجيا الانترنت لا يزال في مراحله الأولى، وأن شركات طيران كثيرة في البلدان النامية تجابه قيودا تحول دون استفادتها من هذه التطورات.

أعضاء الهيئة العربية للطيران المدني (WP/62) استعرضوا مسألة توزيع منتجات شركة الطيران، وازالة جميع القيود التي تفرضها بعض الدول على البيع المباشر لمنتجات الطيران، لا سيما في ضوء التطورات الراهنة لبيع وتسويق خدمات النقل الجوي على الانترنت وبنظم الحجز الآلي. وشددت الوثيقة أيضا على ضرورة ضمان الحياد لدى بائعي هذه النظم من أجل حماية المستهلكين في حالة عقد ترتيبات النقل المشترك (Interlining) والمشاركة في الرموز، بما في ذلك الالتزام بإرشادات الايكاو بشأن نظم الحجز الآلي.

أعضاء الهيئة العربية للطيران المدني (WP/107) أعربوا عن شواغل بشأن بعض المناهج التنظيمية ازاء تعديل قواعد السلوك الحالية الموضوعية لنظم الحجز الآلي والتي قد تؤدي الى التمييز بين شركات الطيران وعرقلة المنافسة الشريفة. واقترحت الوثيقة أيضا أن يسمح بالشراء الجماعي لأشرطة البيانات التي تتضمن معلومات السوق، ووضع تعريف دقيق لكلمة "مجموعة" شركات الطيران حتى تستطيع شركات الطيران الأصغر الحصول على نفس المعلومات التي تحصل عليها شركات الطيران الكبرى.

أعضاء لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (WP/99) شددوا على أن تستعين الدول بقواعد السلوك الصادرة عن الايكاو وادراج فقرة نموذجية عن نظم الحجز الآلي في اتفاقاتها الثنائية ومتعددة الأطراف للخدمات الجوية. وطلبوا من الدول نشر أسعار تذاكر السفر الجوي بشكل الكتروني على شبكة الانترنت، حتى يسهل على جميع المنتفعين الحصول على معلومات عن الأسعار.

جمعية أمريكا اللاتينية لقانون الجو والفضاء (ALADA) (وثيقة المعلومات WP/71) أوصت بمعاملة "الأمر التجاري" المتعلقة بنظم الحجز الآلي على أنها أدوات لتوزيع منتجات النقل الجوي، مع مراعاة

تطبيق ما يطلق عليه "المعاملة الوطنية" فيما بين المجموعة الإقليمية بموجب الاتفاق العام بشأن التعريفات الجمركية والتجارة.

٢-٥-٢ المناقشة

١-٢-٥-٢ كان هناك تأييد كبير للاستنتاجات الواردة في وثيقة الأمانة العامة رقم WP/14. وبما أن بعض الدول (ومجموعة واحدة من الدول) دأبت على مراجعة القواعد الوطنية والإقليمية الحالية لقواعد نظم الحجز الآلي من أجل حل مسألة التكنولوجيات الالكترونية الحديثة، ولا سيما شبكة الانترنت، فقد اعتبر استمرار الايكافو في متابعة هذه المسألة أمرا ضروريا.

٢-٢-٥-٢ أحاط المؤتمر علما بأن تطورات تكنولوجيا الانترنت ليست موزعة بالتساوي، وأن شركات طيران كثيرة في البلدان النامية لم تستفد بعد من هذه التطورات. وتم التعبير عن قلق خاص ازاء الآثار السلبية التي يحتمل أن تناوئ المنافسة الشريفة، وذلك بسبب تعذر الحصول على أشرطة البيانات التي تحتوي معلومات الأسواق، وتعديل المبادئ التي قامت عليها قوانين وقواعد نظم الحجز الآلي الحالية. لذا ساد شعور بأن تنظيم نظم الحجز الآلي لا يزال ضروريا لضمان المعاملة العادلة والمنصفة، والحياد، وسهولة الاطلاع، والشفافية، وتجنب التمييز. وثار قلق أيضا ازاء التدابير الانفرادية التي تتخذها البلدان الأخرى والتي تحول دون مشاركة الناقلين الجويين في نظم الحجز الآلي.

٣-٢-٥-٢ تم التعبير عن رأي بأن تكاليف نظم الحجز الآلي أدت بشركات الطيران الى الاستعانة بقناة جديدة للتوزيع، هي شبكة الانترنت، لها أثر على وكلاء السفر. وعلى الرغم من أن نظم الحجز الآلي الحالية لا تنظم على وجه الخصوص شبكة الانترنت، اقترح أن تطبق الدول قوانين المنافسة المختلفة على شبكة الانترنت.

٣-٥-٢ الاستنتاجات

١-٣-٥-٢ استنتج المؤتمر ما يلي من الوثائق والمناقشة التي أعقبتها في اطار البند ٢-٥ بشأن توزيع المنتجات:

(أ) ينبغي أن تكون مبادئ قواعد السلوك الصادرة عن الايكافو لتنظيم وتشغيل نظم الحجز الآلي هي الاطار المرجعي لتنظيم نظم الحجز الآلي في الدول المتعاقدة أو لاصدار أي قواعد اقليمية. وينبغي أن تراعي الدول ألا يؤثر تعديل الأنظمة أو قواعد السلوك على مبادئ الشفافية ودخول الأسواق وعدم التمييز.

(ب) بالنظر الى عدم امكانية تطبيق مجموعة قواعد السلوك الصادرة عن الايكافو لتنظيم وتشغيل نظم الحجز الآلي على بعض الحالات بسبب التغييرات المستجدة في الصناعة أو في التنظيمات، فلا بأس من أن تقرر كل دولة تطبيق هذه القواعد على نظم الحجز الآلي بالانترنت حسب ظروفها الخاصة.

(ج) ينبغي للدول أن تنظر في مدى الحاجة الى ضمان أن نظم الحجز بالانترنت توفر للمستهلكين معلومات شاملة وغير مضللة، وتوفر لشركات الطيران فرصة لاستخدام هذه النظم الجديدة حسب الضرورة لا تقل عن الفرصة التي تتمتع بها في استخدام نظم الحجز الآلي التقليدية العالمية.

(د) على الرغم من أن الحاجة إلى اعتماد قواعد تنظيمية جديدة لتوزيع منتجات شركات الطيران عبر الإنترنت لم تتضح بعد، دأبت بعض الدول على بحث هذه المسألة في إطار القواعد واللوائح التنظيمية الراهنة لنظم الحجز الآلي وكذلك في إطار قوانين حماية المستهلك وقوانين المنافسة. وينبغي للايكاو أن تواصل رصد التطورات عن كثب وتعميم المعلومات عن هذه المسألة، وأن تستعرض باستمرار كفاءة القواعد التي وضعتها لنظم الحجز الآلي.

البند ٢: دراسة المواضيع التنظيمية الرئيسية في عملية التحرير

٦-٢: تسوية الخلافات

١-٦-٢ الوثائق

الأمانة العامة (WP/15) شرحت الحاجة الى انشاء آلية تتسم بالكفاءة والسرعة لتسوية الخلافات يمكنها أن تعالج مختلف أنواع الخلافات التي تنشأ في بيئة تتسم بالتححرر، وذلك على الصعيدين الثنائي والاقليمي. واقترحت الأمانة العامة فقرة نموذجية اختيارية لانشاء آلية وساطة تضاف الى عمليتي التشاور والتحكيم التقليديتين وتشكل بناء على أعمال الايكوا السابقة ولا تمس بحق لجوء الأطراف الى آليات أخرى لتسوية الخلافات التي تنشأ في اطار اتفاقات الخدمات الجوية، بما في ذلك قوانين المنافسة.

باكستان (WP/57) أشارت الى أن آلية تسوية الخلافات تتطلب مزيدا من التطوير، وأعربت عن الحاجة الى انشاء آلية خالية من الثغرات، ومبديدة لقلق الدول النامية، وتشمل معايير محددة لاختيار خبراء تسوية الخلافات.

٥٣ دولة أفريقية (WP/78) سلطت الضوء على آليات تسوية الخلافات في أفريقيا، وهي آليات تتيح الوساطة وتسوية الخلافات بسرعة. وأشارت الوثيقة أيضا الى الحاجة الى اتباع نهج عالمي لتسوية الخلافات الناشئة عن ازدياد المنافسة، واقترحت اعتماد الفقرة النموذجية المقترحة بشأن تسوية الخلافات بالصيغة التي عرضت بها في الوثيقة رقم WP/15.

الاياتا (WP/29) أفرت بأن تحرير النقل الجوي له آثار على نوع الخلافات الناشئة والأطراف المعنية، وأن عمليتي التشاور والتحكيم التقليديتين قد لا تكونا ملائمتين. واقترحت اجراءات سريعة يعتمد فيها على وسيط أو فريق لتسوية الخلافات يعمل وفقا لجدول زمني محدد، على أن تتفق الأطراف على معايير جلية لتنفيذ قرارات الوسيط أو الفريق، وأن تقبل امكانية اتخاذ اجراءات مضادة متناسبة في حالة عدم تنفيذ النتائج التي توصل اليها الفريق.

رابطة أمريكا اللاتينية لقانون الجو والفضاء (ALADA) (وثيقة المعلومات WP/71) أشارت الى ضرورة النظر في انشاء آليات بديلة لتسوية الخلافات في اطار قانون الملاحة الجوية، نظرا لأنها أساسية من أجل التكامل الاقليمي لجميع البلدان.

٢-٦-٢ المناقشة

١-٢-٦-٢ كان هناك تأييد واسع النطاق للبند النموذجي بشأن آلية تسوية الخلافات، بالصيغة التي اقترحتها الأمانة العامة في الوثيقة WP/15. وقد اعتبرت تلك الفقرة بمثابة خيار للدول لتسوية خلافاتها بطريقة تتسم بمزيد من الكفاءة والسرعة. وهذه الآلية، التي تعد حلا وسطا بين المشاورات المطولة والتحكيم باهظ التكاليف، ستفيد الدول التي تحرر خدماتها الجوية وستستأهل ثقتها. وينبغي أن تكون الآلية واسعة بما يكفي لاستيعاب الطائفة الكاملة من الخلافات التي قد تنشأ في البيئة التحررية.

٢-٢-٦-٢ أعرب عن رأي مفاده أن تبذل الأطراف جهودها لتنفيذ قرار الوسيط أو الفريق، وعدم المغالاة في تقييم مزايا هذه الآلية، وعدم تجاهل جوانبها السلبية المحتملة. ورأى المؤتمر أيضا أن الوساطة الفعالة تقتضي تشجيع الأطراف على الالتزام بتنفيذ القرارات المتخذة، ما لم يكن الغرض من اللجوء الى الوساطة هو مجرد نقصي الحقائق.

٣-٢-٦-٢ أعرب عن القلق بشأن المهل الزمنية المذكورة في الآلية المقترحة لأنها بدت كما لو كانت غير ملائمة لتسوية بعض أنواع الخلافات في حينها، مثل الحالات التي تنطوي على مسائل تتصل بالسلامة والأمن. وجرى التسليم بأن وضع مهل زمنية لتنفيذ القرارات يمنع حدوث الانتهاكات المحتملة.

٣-٦-٢ الاستنتاجات

١-٣-٦-٢ استنتج المؤتمر ما يلي من الوثائق والمناقشة التي أعقبتها في إطار البند ٢-٦ بشأن تسوية الخلافات:

(أ) قد تنشأ في بيئة محررة عدة أنواع من الخلافات نتيجة لازدياد المنافسة وقوى السوق الجديدة، ولذلك ينبغي للدول أن تسوي هذه الخلافات بطريقة أكثر كفاءة وسرعة.

(ب) تحتاج الدول وصناعة النقل الجوي الى آلية لتسوية الخلافات تتسم بما يلي:

- (١) تكفل الثقة وتؤيد التحرير في ظل ضمانات وتؤيد مشاركة الدول النامية.
- (٢) تناسب الظروف الخاصة لعمليات النقل الجوي الدولي والأنشطة التنافسية.
- (٣) تضمن امكانية اقامة الاعتبار لمصالح الأطراف الأخرى المتأثرة مباشرة بأي خلاف.
- (٤) تكون بالنسبة للأطراف المعنية مباشرة بالخلاف شفافة وتتيح الاطلاع على المعلومات بطريقة سريعة وفعالة.

٢-٣-٦-٢ وافق المؤتمر على ضرورة أن تنظر الدول في البند النموذجي التالي لتختار منه ما يناسبها وتدرجه في اتفاقات الخدمات الجوية.

"تسوية الخلافات"

...

x- كل خلاف ينشأ وتستحيل تسويته بالمشاورات يجوز بناء على طلب أي من الطرفين (أي طرف) في الاتفاق إحالته الى وسيط أو الى هيئة لتسوية الخلافات لتقديم خدمات الوساطة أو تحديد جوهر الخلاف أو التوصية بتسوية أو حل لهذا الخلاف.

x- يتفق الطرفان مسبقا على صلاحيات الوسيط أو الهيئة، وعلى المبادئ التوجيهية أو المعايير، وشروط الاستعانة بالوسيط أو الهيئة. ويجب عليهما أن ينظرا حسب الضرورة في النص على تعويض مؤقت وامكانية اشتراك أي طرف متأثر مباشرة بالخلاف، مع مراعاة الهدف والحاجة الى اجراءات بسيطة وملبية وسريعة.

x- يجوز تعيين الوسيط أو أعضاء الهيئة من قائمة تحفظها الايكاو بأسماء خبراء الطيران المؤهلين. ويجب الانتهاء من اختيار الخبير أو الخبراء في غضون خمسة عشر (١٥) يوما من تسلّم طلب عرض الخلاف على وسيط أو هيئة. وعندما يتعذر على الأطراف الاتفاق على الخبير المناسب، الواحد أو الأكثر، يمكن إحالة الاختيار إلى رئيس مجلس الايكاو. وينبغي أن يكون الخبير المستعان به لتنفيذ هذه الآلية مؤهلا تأهلا ملائما لمعالجة موضوع الخلاف.

x- ينبغي اتمام الوساطة في غضون ستين (٦٠) يوما من تعيين الوسيط أو الهيئة، وينبغي تقديم أي قرار شاملا أي توصيات حسب الاقتضاء في غضون ستين (٦٠) يوما من تعيين الخبير أو الخبراء. ويجوز أن يتفق الطرفان مسبقا على أن يمنح الوسيط أو الهيئة تعويضا مؤقتا لمقدم الشكوى، اذا ما طلب ذلك، وفي هذه الحالة يجب البت في هذه المسألة في البداية.

x- يجب على الأطراف أن تتعاون بحسن نية في سبيل دفع عملية الوساطة إلى الأمام وأن تلتزم بتنفيذ أي حكم أو قرار يصدر عن الوسيط أو الهيئة ما لم يتم الاتفاق على غير ذلك. وإذا اتفق الطرفان مسبقا على طلب تحديد الوقائع فقط، وجب عليهما الاعتماد على هذه الوقائع في حل الخلاف.

x- تقدر تكاليف هذه الآلية منذ البداية، وتقسّم هذه التكاليف بالتساوي مع امكانية اعادة تقسيمها بموجب القرار النهائي.

x- لا تمس هذه الآلية باستمرار المشاورات أو باللجوء إلى التحكيم فيما بعد أو بالانتهاء بموجب المادة —.

البند ٢: دراسة المواضيع التنظيمية الرئيسية في عملية التحرير

٧-٢: الشفافية

١-٧-٢ الوثائق

الأمانة العامة (WP/16) شددت على أهمية الشفافية في تنظيم النقل الجوي الدولي، ولا سيما في بيئة متحررة، وأشارت الى أن الشفافية مبدأ أساسي في اتفاقية شيكاغو حيث نصت المادة ٨٣ منها على أن تسجل الدول "قورا" لدى مجلس الايكاو الاتفاقات والترتيبات التي تعقدها في مجال الطيران، وشرحت بعض المشاكل المتعلقة بهذا الموضوع. ولتحسين اقبال الدول على تسجيل الاتفاقات لدى المنظمة، اقترحت الأمانة العامة فقرة نموذجية تحدد الدولة المسؤولة عن التسجيل، وأن يجرى التسجيل عقب التوقيع.

باكستان (WP/57) رأت أن طبيعة مذكرات التفاهم السرية لم تعزز الشفافية، وعبرت عن شكها في مدى التقدم في هذا المجال.

الولايات المتحدة الأمريكية (WP/46) رأت أن شفافية الاجراءات التنظيمية المرتبطة بالطيران المدني الدولي عنصر أساسي في عملية التحرير يتيح تكافؤ الفرص في التنافس. وينبغي للدول أن تعتمد وتطبق مبادئ الشفافية مثل "القاعدة القياسية للشفافية" التي وضعتها منظمة التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ والتي تكفل اسراع كل دولة بنشر القوانين واللوائح والاجراءات والقرارات الادارية المطبقة بصفة عامة وتكفل ابلاغها الى الأطراف المعنية وتتيح لها الفرصة للمشاركة في الاجراءات الادارية التي تهم مصالحها.

أعضاء لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (WP/99) رأوا أن تطبيق على الدول المادة ٨٣ من اتفاقية شيكاغو بحذافيرها، وفسروا ذلك بأن تحصيل ونشر المعلومات في اطار عمل لاكالك بشأن الاتفاقات يشكلان مهمة مستمرة تسهل مراجعة المواد المرتبطة بحالة النقل الجوي الدولي.

٢-٧-٢ المناقشة

١-٢-٧-٢ أدرك المؤتمر أهمية التشجيع على الشفافية وتعزيزها في بيئة تتسم بالتححرر، والتزام الدول بموجب المادة ٨٣ من الاتفاقية بتسجيل اتفاقات الخدمات الجوية التي تعقدها. أما فيما يرتبط بالبند النموذجي المقترح في الوثيقة WP/16 فقد أيد المؤتمر ضرورة تعريف الطرف المسؤول عن التسجيل. لكن الصيغة المقترحة للبند النموذجي بشأن التسجيل والتوقيع قد لا تتماشى دائما مع المقنضيات الدستورية في بعض الدول من حيث التصديق على الاتفاقات وسريتها. وقد تحول دون تسجيل الاتفاقات الى أن تستكمل هذه العملية.

٢-٢-٧-٢ رأى المؤتمر أن نصوص الاتفاقات المسجلة لو نشرت في موقع الايكاو على شبكة الانترنت لأدت الى مزيد من الشفافية حتى وان كان ذلك يقتضي وقتا طويلا. ورأى كذلك من المفيد أن تبلغ الدول المتعاقدة الايكاو بمواقع شبكة الانترنت الوطنية الرسمية التي تنشر فيها اتفاقات الخدمات الجوية والمعلومات الأخرى ذات الصلة.

الاستنتاجات ٣-٧-٢

- ١-٣-٧-٢ استنتج المؤتمر ما يلي من الوثائق والمناقشة التي أعقبتها في اطار البند ٢-٧ بشأن الشفافية:
- (أ) ينبغي اعتبار الشفافية هدفا منشودا ضمن الاطار التنظيمي وعنصرا أساسيا في عملية التحرير، لأن الدول والأطراف المعنية في الهيكل التنظيمي تستفيد من تحسين الشفافية.
- (ب) في ضوء عملية التحرير المستمرة في مجال النقل الجوي الدولي والحاجة الى تمكين الايكاو من أداء دورها الأساسي في وضع ارشادات السياسة، يمكن اتباع عدد من النهج التي تشترك فيها الدول لجعل الهيكل التنظيمي أكثر شفافية، ويشمل ذلك ما يلي:
- (١) ينبغي للدول أن تسجل لدى الايكاو اتفاقات الخدمات الجوية التي لم تسجلها بعد بموجب التزامها في اطار المادة ٨٣ من اتفاقية شيكاغو.
- (٢) ينبغي للدول، أن تستعرض على سبيل الأولوية اجراءاتها الداخلية، وأن تضع في اطار التزاماتها بموجب المادة ٨٣ الوسائل العملية اللازمة لتحسين اجراءات التسجيل. ويمكن للدول أن تنتظر في اسناد مسؤولية تسجيل الاتفاقات لدى الايكاو الى موظف أو ادارة ما لم تكن أسندتها بالفعل على هذا النحو.
- (٣) ينبغي للدول النظر في الاستفادة بصورة أفضل من الوسائل الالكترونية لنشر المعلومات، مثل فتح المواقع الحكومية على شبكة الانترنت، لجعل المعلومات عن حالة تحرير النقل الجوي فيها متاحة للجمهور، فضلا عن نشر المعلومات أو النصوص ذات الصلة باتفاقات الخدمات الجوية.
- (ج) ينبغي للايكاو أن تشجع الدول على الامتثال لمسؤولياتها بتسجيل جميع الاتفاقات والترتيبات، وضمان فعالية نظام التسجيل، وجعل قاعدة بيانات الاتفاقات المسجلة متاحة ومفيدة بصورة أكبر للدول والجمهور.
- (د) ينبغي أن تعتبر الشفافية كذلك هدفا يتعين تحقيقه في نطاق الأطر التنظيمية الوطنية والاقليمية، واعتبارها عنصرا ضروريا في عملية التحرير، وأن تستفيد الدول وأطراف النظام التنظيمي من ازدياد الشفافية. وينبغي أن تدعو الدول المتعاقدة الى اعتماد مبادئ الشفافية، مثل القواعد* الصادرة عن منظمة التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ، وتطبيقها على الاجراءات التنظيمية المختصة بالطيران المدني الدولي.
- ٢-٣-٧-٢ رأى المؤتمر أن تنتظر الدول في البند النموذجي التالي وتختار منه ما يناسبها وتدرجه في اتفاقات الخدمات الجوية:

* ملاحظة من الأمانة العامة: نص "معايير الشفافية" الصادرة عن منظمة التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ منشور في موقع تلك

المادة (س): التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي

يقوم [اسم الطرف المسجل] بتسجيل هذا الاتفاق وكل تعديل يدخل عليه بمجرد دخوله حيز التنفيذ لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

البند ٣: استعراض الاتفاق النموذجي للخدمات الجوية
١-٣: اتفاق نموذجي شامل للخدمات الجوية

١-١-٣ الوثائق

الأمانة العامة (WP/17) عرضت صيغا لنموذج اتفاق الخدمات الجوية الثنائية والاقليمية ومتعددة الأطراف لكي تسترشد بها الدول وتستخدمها اختياريا (اما بانتقاء أجزاء منها، أما بمواءمتها لاحتياجاتها، واما بصيغها الكاملة) في علاقاتها في مجال النقل الجوي. واستنادا الى الفقرات الارشادية والنموذجية الصادرة بالفعل عن الايكاو، والى الاتفاقات والترتيبات الثنائية والاقليمية ومتعددة الأطراف، فان القصد من هذه الوثيقة أن تصبح أداة عملية تستعين بها الدول في عملية التحرير.

باكستان (الوثيقة WP/57) لاحظت أن الاتفاق النموذجي للخدمات الجوية قد وضع للاستعمال الاختياري من جانب الدول التي ترغب في التحرير.

الولايات المتحدة الأمريكية (وثيقة المعلومات WP/90) قدمت معلومات عن نصوص اتفاقها النموذجي للأجواء المفتوحة، الثنائي والمتعدد الأطراف، بين دول هيئة التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ (اتفاق "MALIAT" أو "Kona")، والبروتوكول الملحق باتفاق "Kona" باعتبارها أمثلة مفيدة لصكوك التحرير الأخيرة.

الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA) (وثيقة المعلومات WP/34)، عرض معلومات بشأن مبادئ الملكية والسيطرة. والعمليات التي تشغل بموجب الحرية السابعة، والتأجير بطاقم، لادراجها في الاتفاق النموذجي للخدمات الجوية.

٢-١-٣ المناقشة

١-٢-١-٣ كان هناك تأييد واسع النطاق وموافقة على مفهوم ومحتوى الاتفاق النموذجي للخدمات الجوية، واعتبرتهما الدول أداة مفيدة لما فيهما من خيارات ونهج تساعد على اتباع نهج متوازن للتحرير، ولأن الاتفاقات النموذجية للخدمات الجوية ستوفر المرونة وتعزز تنسيق الصياغة والممارسات في علاقات الخدمات الجوية.

٢-٢-١-٣ باعتبار هذا الاتفاق النموذجي للخدمات الجوية "وثيقة حية"، فان بالامكان مواءمته، وتحديثه كلما ازدادت الخبرة المكتسبة من عملية التحرير. ومن المهم أن تحيط الدول الايكاو علما بخبراتها في هذا المجال وبمدى استخدامها للاتفاق النموذجي للخدمات الجوية. وينبغي للايكاو بدورها أن توزع ملخصا لردود الفعل الواردة من الدول بشأن استخدام الاتفاق النموذجي للخدمات الجوية.

٣-١-٣ الاستنتاج

١-٣-١-٣ استنتج المؤتمر ما يلي من الوثائق والمناقشة التي أعقبتها في اطار البند ٣-١ بشأن الاتفاق النموذجي الشامل للخدمات الجوية:

(أ) عند نهوض الايكاو بدورها في اعداد الارشادات المتعلقة بالسياسة من أجل الدول حول التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي ينبغي أن تصبح عملية التحرير أسهل بفضل النصين النموذجيين لاتفاقات الخدمات الجوية الواردين في المرفقين (أ) و(ب) بهذه الوثيقة.

- (ب) تتيح النصوص النموذجية لاتفاقات الخدمات الجوية وثائق مصدرة مفيدة لعملية التحرير كي تستخدمها الدول حسب تقديرها في علاقاتها في مجال الخدمات الجوية، وفي اعداد النهج والخيارات الخاصة بها في مجال التحرير، بحيث تكون هذه النصوص النموذجية بمثابة أداة نافعة في عملية التحرير. وتعد هذه النصوص النموذجية "وثائق حية" يجب أن يستمر تطويرها ولا سيما بالمواد الاضافية اللازمة لتطبيقها، بحيث تشكل ارشادات شاملة تسهل على الدول اجراءات التحرير وتحسين المواءمة بين اتفاقات الخدمات الجوية من حيث الصياغة والنهج.
- (ج) يجب تشجيع الدول على استخدام النصوص النموذجية لاتفاقات الخدمات الجوية في علاقاتها الثنائية أو الاقليمية أو متعددة الأطراف، وعلى تزويد الايكاو بالمعلومات عن مدى اتباع هذه النصوص النموذجية.
- (د) ينبغي أن تواصل الايكاو رصد الخبرات التنظيمية التي اكتسبتها الدول والأقاليم من عملية التحرير ومدى اتباع النصوص النموذجية لاتفاقات الخدمات الجوية. ويجب أن تعمم الايكاو على الدول معلومات عن هذه التطورات، وأن تقدم المساعدة على اتباع وتطبيق هذه النصوص النموذجية لاتفاقات الخدمات الجوية.
-

البند ٤ : النظر في اطار العمل العالمي للتحرير المستمر

٤-١ : الآليات التي تسهل مزيد من التحرير

٤-١-١ الوثائق

الأمانة العامة (WP/18) شرحت دور الايكاو في تسهيل التحرير، واقترحت للمستقبل أن يركز دور الايكاو في التنظيم الاقتصادي على اعداد الارشادات لسياسات التحرير الاقتصادي وتقديم المساعدة الى الدول لتحقيق أوسع فائدة من التحرير. وينبغي للايكاو في علاقتها بمنظمة التجارة العالمية أن تستمر في جذب الانتباه الى سياسة الايكاو بشأن تجارة الخدمات، وأن تشدد على العلاقة والترابط بين السلامة والأمن والتنظيم الاقتصادي، وأن توضح تركيزها على مساعدة الدول في عملية التحرير.

جورجيا (WP/43) شرحت الحاجة الى وضع وثيقة شاملة عن الخبرة المتراكمة في مجال التحرير.

باكستان (WP/57) رأت أن الترتيبات الثنائية ومتعددة الأطراف لا تتعارض مع بعضها، وأن بوسع الدول النامية عندما تحقق مستوى معيناً من التنمية أن تعقد بالتدرج اتفاقات متعددة الأطراف.

أوروغواي (WP/109) رأت أن الملحق المعني بتجارة خدمات النقل الجوي والموضوع في اطار الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات لا يستحق التوسيع، وأن من الضروري تفادي الازدواج مع المهام الموكولة أصلاً للايكاو.

منظمة التجارة العالمية (WP/32) لاحظت أن النقل الجوي العام في اتجاه أسواق أقل الدول نمواً ومن هذه الاسواق مرتفع التكاليف والأسعار، وأن مستوى خدماته ضعيف ويحول دون استمرار نمو السياحة، واقترحت كوسيلة لتحفيز نمو السياحة برنامجاً تعاونياً مشتركاً مع الايكاو والأطراف المعنية الأخرى لدراسة امكانية استخدام آليات تمويل لهذه الأسواق تتناسب مع الخدمة الجوية الأساسية وتتوافق مع برامج البلدان الصناعية الموضوعه لخدمة الصالح العام.

غرفة التجارة الدولية (ACI) (وثيقة المعلومات WP/35) شرحت السبب الذي فضلت من أجله نهجاً عملياً فيه مسارات مختلفة لتعزيز عملية التحرير، وهي مسارات متوازية ومكملة بعضها بعضاً، بما في ذلك اتفاقات التحرير الثنائية، ونهج القطاع القيادي، وتعدد الأطراف التدريجي وتعدد الأطراف الكامل.

الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA) (وثيقة المعلومات WP/34) رأى أن أي برنامج عمل مستقبلي يضعه هذا المؤتمر ينبغي أن يتضمن اعترافاً صريحاً بأن عمال شركات الطيران هم أحد أصحاب المصلحة الواجب مراعاة مصالحهم عند تقييم أي تغييرات تنظيمية مقترحة.

٤-١-٢ المناقشة

٤-١-٢-١ كان هناك تأييد واسع النطاق لدور الايكاو القيادي في النقل الجوي الدولي ولمواصله المنظمة عملها بشأن التنظيم الاقتصادي مع التركيز على التحرير ومساعدة الدول المتعاقدة على الاستفادة من منافع التحرير. وينبغي للايكاو أن تواصل التعاون مع كل المنظمات الأخرى المشتركة في تحرير النقل الجوي الدولي، على أن يترك للايكاو وحدها التنظيم الاقتصادي لأنها هي المسؤولة عن تنسيق جميع جوانب الطيران الدولي. ومع ذلك رأيت بعض الدول أن المنظمات الأخرى، مثل منظمة التجارة العالمية، لها دور هي أيضا في بعض مجالات النقل الجوي.

٤-١-٢-٢ ان الطريقة التي اتبعتها الايكاو لتشجيع التحرير والتي سمحت لكل دولة بأن تختار مسارها ووتيرتها أفضل من النهج متعدد الأطراف. وشعر أن منظمة التجارة العالمية لم توفر للبلدان النامية وسيلة مفيدة لتحقيق التحرير التدريجي والاطرادي والمنظم مع مشاركة مستمرة في النقل الجوي الدولي. ومع ذلك تم الاعراب عن رأي مفاده ان منظمة التجارة العالمية وفرت بملحق خدمات النقل الجوي التابع للاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات فرصة أخرى لتحرير النقل الجوي ينبغي عدم تجاهلها، وأنه ينبغي للايكاو أن تعمل بصورة ايجابية مع تلك المنظمة لتعزيز التحرير.

٤-١-٢-٣ أيد المؤتمر بشكل عريض فكرة قيام الايكاو بدور في المستقبل بوصفها منبرا تتبادل فيه الدول حقوق دخول الأسواق. وينبغي للمنظمة أن تستطلع المزيد من جوانب هذه المسألة، على أن يكون لجوء الدول إليها طوعا وأن يكون دور الايكاو توفير المنبر وتقديم التسهيلات.

٤-١-٢-٤ كان هناك تأييد واسع النطاق لدراسة آليات تمويل النقل الجوي في أقل الدول نموا لتحفيز السياحة، وذلك حسب الاقتراح الوارد في الوثيقة WP/32، وساد شعور بأن الايكاو ينبغي أن تتعاون مع منظمة التجارة العالمية في هذا المشروع شريطة الوصول الى اتفاق بشأن المنهجية المقترحة.

٤-١-٣ الاستنتاجات

٤-١-٣-١ استنتج المؤتمر ما يلي من الوثائق والمناقشة التي أعقبتها في اطار البند ٤-١ بشأن آليات لتسهيل مزيد من التحرير:

(أ) تكثفت أعمال الايكاو على مر السنين في مجال التنظيم الاقتصادي، ولجأت إليها الدول التماسا للارشادات السياسية والمساعدة، وخاصة للتكيف مع التطور السريع لسوق النقل الجوي في مجال العولمة والتحرير.

(ب) يتعين تركيز الاهتمام في دور الايكاو بشأن التنظيم الاقتصادي على اعطاء دفعة قوية عالمية للاصلاح التنظيمي وعملية التحرير. وينبغي للارشاد السياسي الذي تقدمه الايكاو وأصبحت الدول تعول عليه أن يتركز بصفة خاصة على عملية التحرير، وينبغي للمنظمة أن تسهل وتعزز عملية التحرير عن طريق ما تقوم به من أعمال وما تقدمه للدول من مساعدات.

(ج) توقعا للأجل الطويل ينبغي للايكاو أن تدرس امكانية العمل كسوق عالمية والفوائد التي يمكن أن تترتب على ذلك، بمعنى أن توفر الايكاو التجهيزات والخبرات الفنية اللازمة لكي تناقش الدول حق دخول الأسواق وتتبادل على الصعيد الثنائي و/أو متعدد الأطراف.

(د) ينبغي للايكاو، في علاقاتها مع جميع المنظمات التي تهتم بالمسائل التنظيمية العالمية أو تشارك فيها، أن تتعاون لتضمن أن هذه الهيئات تراعي صلاحيات الايكاو ودورها والمصالح العامة لمجتمع الطيران. وينبغي علاوة على ذلك أن تكفل الايكاو والدول المتعاقدة لديها التنسيق مع هذه المنظمات لمواءمة الجهود وتجنب الازدواج فيها على الصعيد العالمي. وينبغي للايكاو كهدف أعلى لها في علاقاتها مع المنظمات الأخرى المعنية بالتنظيم الاقتصادي للنقل الجوي أن تكفل عدم المساس بالسلامة الجوية وأمن الطيران.

٤-١-٤ توصية

التوصية رقم ٢ - دور الايكاو في المستقبل بما في ذلك العلاقات مع منظمة التجارة العالمية

يوصي المؤتمر بما يلي:

(أ) أن الدور المستقبلي للايكاو بشأن التنظيم الاقتصادي ينبغي أن يركز على وضع ارشادات للسياسة العامة للتحرير الاقتصادي بما يسمح للدول باختيار مسارها ووتيرتها الخاصة بها ويكفل السلامة والأمن للنقل الجوي الدولي. وينبغي لهذا الدور أن يشمل أيضا التسهيل والترويج وتقديم المساعدة للدول في تسخير التحرير لتحقيق فائدتها الأعم.

(ب) ينبغي أن تواصل الايكاو في علاقاتها مع منظمة التجارة العالمية توجيه الانتباه الى سياسة المنظمة بشأن تجارة الخدمات على النحو الوارد في قرار الجمعية العمومية A33-19، مع التأكيد على الصلة والترابط بين السلامة الجوية وأمن الطيران والتنظيم الاقتصادي، وعلى اهتمام الايكاو المنصب على تسهيل عملية التحرير وتعزيزها وتقديم المساعدة الى الدول بشأنها.

البند ٤: النظر في اطار العمل العالمي للتحرير المستمر
٤-٢: اعلان المبادئ العالمية للنقل الجوي الدولي

٤-٢-١ الوثائق

الأمانة العامة (WP/19) عرضت مشروع اعلان المبادئ العالمية للنقل الجوي الدولي ليعتمده المؤتمر. وسيشكل هذا الاعلان نتيجة مستقلة من مختلف نتائج المؤتمر وتوصياته التي صدرت بخصوص مواضيع محددة في اطار بنود جدول الأعمال السابقة. والقصد من مشروع الاعلان هو أن يصدر مجتمع الطيران الدولي بيانا متماسكا عن التحرير الاقتصادي المستمر وموجها الى قطاع أعرض من مجتمع الطيران. وحددت في هذا الاعلان مبادئ توجيهية لتطوير الطيران المدني الدولي لعدة سنين في المستقبل. وطلبت الأمانة العامة ابداء التعليقات لتحسين النص. وبناء على الاجراءات المتفق عليها قدمت الأمانة العامة (WP/24) نصا منقحا لمشروع الاعلان، راعت فيه العدد الكبير من التعليقات التي أبدتها الوفود في المؤتمر.

باكستان (وثيقة المعلومات WP/55) قدمت آراءها في مشروع اعلان بشأن: تحييد النهج التدريجي ازاء التحرير، وعدم التعارض بين الاتفاقات الثنائية والاقليمية ومتعددة الأطراف، والتركيز على مبدأ تكافؤ الفرص ومبدأ عدم التمييز، وتأييد دور الايكاو في النهوض بأهداف الطيران المدني.

الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA) (وثيقة المعلومات WP/34) التمس الاعتراف بمساهمات عاملي شركات الطيران في تعزيز السلامة الجوية وتنمية النقل الجوي، وشدد على الحاجة الى مراعاة احتياجات العمالة ومصالحها عند اعداد الاعلان.

٤-٢-٢ المناقشة

٤-٢-٢-١ ظهرت على نطاق واسع عبارات التأييد للنص المنقح لمشروع الاعلان الذي عرضته الأمانة العامة في الوثيقة (WP/24). ورأى المؤتمر أن النص متماسك وواضح وجيد التوازن ومشمئل الى أقصى قدر ممكن على الآراء البناءة المتنوعة. ورهنا بتغيير واحد في صياغة فقرتين، وبإدخال تعديلات تحريرية ولغوية (لا سيما لجعل النص أقرب ما يكون الى القرارات السارية التي أصدرتها الجمعية العمومية)، أصبح مضمون الاعلان مستوفيا تماما لهدف اصدار مجتمع الطيران الدولي الممثل في هذا المؤتمر بيانا تطلعيًا وبعيد المدى.

٤-٢-٣ الاعلان

٤-٢-٣-١ بناء على ما سبق، اعتمد المؤتمر بالاجماع النص النهائي التالي:

اعلان المبادئ العالمية لتحرير النقل الجوي الدولي

ان المؤتمر العالمي للنقل الجوي المعني بتحديات وفرص التحرير، الذي عقدته منظمة الطيران المدني الدولي (اكاو) بمقرها في مونتريال من ٢٤ الى ٢٩ مارس/أذار ٢٠٠٣، وشاركت فيه ١٤٥ دولة و ٢٩ منظمة: ان يذكر بالأهداف السامية الواردة في ديباجة اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو). وادركا منه لأهمية دور النقل الجوي الدولي واسهامه في التنمية الوطنية والاقتصاد العالمي. واذ يؤكد ما للسلامة والأمن من أهمية حاسمة في مجال النقل الجوي الدولي.

واذ يلاحظ التغييرات التي استجبت بعد انعقاد المؤتمر العالمي الرابع للنقل الجوي في عام ١٩٩٤ على البيئة التنظيمية والتشغيلية للنقل الجوي الدولي نتيجة للتنمية الاقتصادية والعولمة والتحرير والخصخصة، والرغبة في التطور التنظيمي المستمر لتسهيل التغيير التجاري في صناعة النقل الجوي مع ضمان استمرار نمو الطيران المدني بسلامة وأمن وانتظام في جميع أنحاء العالم.

واذ يؤكد من جديد على أن المبادئ الأساسية الواردة في اتفاقية شيكاغو بشأن السيادة وتكافؤ الفرص العادلة، وعدم التمييز، والتكافل، والتنسيق، والتعاون، قد خدمت النقل الجوي الدولي بصورة جيدة ومازالت تشكل أساسا لتطور الطيران المدني الدولي مستقبلا.

يعلن:

١- المبادئ العامة

١-١ ان منظمة الطيران المدني الدولي والدول المتعاقدة لديها ستعمل مع صناعة النقل الجوي والأطراف الأخرى صاحبة المصلحة في الطيران المدني من أجل أن يستمر النقل الجوي الدولي في التطور على النحو الذي:

- أ) يكفل رفع مستويات السلامة والأمن وتحسينها.
- ب) يعزز مشاركة جميع الدول مشاركة فعالة ومستديمة في النقل الجوي الدولي والانتفاع به، مع احترام السيادة الوطنية وتكافؤ الفرص.
- ج) يضع في الاعتبار المستويات المختلفة للتنمية الاقتصادية فيما بين الدول من خلال الحفاظ على مبدأ "المصلحة المشتركة" وتعزيز التدابير التفضيلية لصالح البلدان النامية.
- د) يقدم بنية أساسية ملائمة بتكاليف معقولة.
- هـ) يسهل توفير الموارد، وخاصة للبلدان النامية.
- و) يسمح بالنمو على أساس مستديم اقتصاديا، تدعمه مواومة البيئة التنظيمية والتشغيلية.

- (ز) يبذل قصارى جهده للحد من تأثيره على البيئة.
- (ح) يلبي توقعات العملاء المعقولة وحاجات الخدمة العامة، وخاصة للطرق الجوية منخفضة الحركة أو غير الاقتصادية لسبب آخر.
- (ط) ينهض بالكفاءة ويقلل من اختلالات السوق.
- (ي) يضمن المنافسة الشريفة بطريقة ملائمة وفعالة.
- (ك) ينهض بالتعاون والتنسيق على المستويات الاقليمي الفرعي والاقليمي والعالمي.
- (ل) يقيم الاعتبار الواجب لمصالح جميع الأطراف صاحبة المصلحة، بما في ذلك الناقلون الجويون وغيرهم من المشغلين، والمستفيدين، والمطارات، والمجتمعات، والعمالة، ومقدمو خدمات السياحة والسفر.
- على أن يتمثل الغرض النهائي في اعطاء النقل الجوي الدولي أكبر قدر ممكن من الحرية الاقتصادية مع احترام خصائصه المحددة وخاصة الحاجة لضمان مستويات عالية من السلامة والأمن وحماية البيئة.

٢- السلامة والأمن

- ١-٢ يجب أن تكون للسلامة والأمن أهمية فائقة في تشغيل وتطوير النقل الجوي الدولي، ويجب أن تقبل الدول مسؤوليتها الأساسية عن ضمان المراقبة التنظيمية للسلامة والأمن، بغض النظر عن أي تغيير في ترتيبات التنظيم الاقتصادي.
- ٢-٢ ينبغي للدول أن تعمل بالتعاون فيما بينها لضمان مراقبة السلامة والأمن في العالم أجمع بما يتماشى مع التزاماتها بموجب اتفاقية شيكاغو.
- ٣-٢ ينبغي أن تنظر الدول في الآثار الواقعة على السلامة والأمن من العمليات العابرة للحدود التي تشمل تأجير الطائرات والمشاركة في رموز الرحلات الجوية والترتيبات المماثلة.
- ٤-٢ ينبغي تنفيذ إجراءات السلامة والأمن بشكل اقتصادي لنفاذي لبقاء عبء ثقيل على الطيران المدني.
- ٥-٢ ينبغي ألا تعرقل أو تعيق إجراءات الأمن حركة الركاب أو البضائع أو البريد أو الطائرات الى الحد الممكن.
- ٦-٢ يجب تنفيذ المزيد من التحرير الاقتصادي بطريقة تضمن وجود نقطة واضحة في هيئة حكومية أو هيئة تنظيمية أخرى محددة تعينها الدولة لأي عملية طائرات معينة تتحمل مسؤولية السلامة والأمن.

٣- المشاركة والاستمرارية

- ١-٣ الهدف الأساسي لجميع الدول هو المشاركة الفعالة والمستمرة في النقل الجوي الدولي والانتفاع به، مع احترام السيادة الوطنية وتكافؤ الفرص.
- ٢-٣ ينبغي أن تضع الدول ضمانات وأن تجدها لتأمين السلامة والأمن والاستقرار الاقتصادي والمنافسة الشريفة.
- ٣-٣ ينبغي أن تضمن الدول توفير البنية الأساسية الضرورية للمطارات وخدمات الملاحة الجوية على نطاق العالم بتكلفة معقولة وعلى أساس عدم التمييز.
- ٤-٣ لا ينبغي انفاق حصيلة رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية الا لسداد تكاليف تجهيزات وخدمات الطيران المدني.
- ٥-٣ ينبغي ايلاء اعتبار خاص لمصالح البلدان النامية واحتياجاتها، مع منحها اجراءات تفضيلية ودعمًا ماليًا.
- ٦-٣ ينبغي أن يعمل مجتمع الطيران العالمي على تطوير النقل الجوي بصورة تتسم بالمسؤولية تجاه البيئة، مع الحد من تأثير النقل الجوي على البيئة بغية تحقيق أقصى درجة من التوافق بين التطوير المتسم بالسلامة والمنظم للطيران المدني ونوعية البيئة.

٤- التحرير

- ١-٤ يهدف التطور التنظيمي المستمر الى تهيئة بيئة تسمح بتنمية النقل الجوي الدولي وازدهاره بشكل مستقر وفعال واقتصادي دون المساس بالسلامة والأمن ومع احترام المعايير الاجتماعية ومعايير العمالة.
- ٢-٤ ينبغي للدول التي لم تصبح بعد أطرافًا في اتفاقية عبور الخطوط الجوية الدولية أن تنتظر بصفة عاجلة في القيام بذلك .
- ٣-٤ ينبغي دعم التحرير من خلال التطبيق العالمي لنظام حديث وموحد لمسؤولية الناقل الجوي، هو اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.
- ٤-٤ تقرر كل دولة مسارها ووتيرة التغيير الخاصة بها في تنظيم النقل الجوي الدولي، وذلك بطريقة مرنة وباستعمال السبل الثنائية أو الإقليمية الفرعية أو الإقليمية أو المتعددة الأطراف أو العالمية وفقا للظروف.
- ٥-٤ ينبغي أن تقوم الدول بقدر الامكان بتحرير دخول أسواق النقل الجوي الدولي وحصول الناقلين الجويين على رؤوس أموال دولية، والقيام بأنشطتهم التجارية بكل حرية.
- ٦-٤ ينبغي أن تنتظر الدول في اتخاذ الاجراءات الملائمة للدول الأخرى في جهودها الرامية للتقدم صوب توسيع نطاق ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم عبر الحدود، و/أو صوب تعيين الناقلين الجويين على أساس مقر العمل الرئيسي، بشرط الاحتفاظ بالمسؤولية والسيطرة الواضحتين على المراقبة التنظيمية للسلامة والأمن.

- ٧-٤ ينبغي أن تنتظر الدول في تحرير المعاملة التنظيمية لخدمات الشحن الجوي الدولي على وجه السرعة، بشرط الاحتفاظ بالمسؤولية والسيطرة الواضحتين على المراقبة التنظيمية للسلامة والأمن.
- ٨-٤ ان الشفافية عنصر مهم لتعزيز منافع التحرير والنهوض بالنمو الاقتصادي والمنافسة والاستقرار المالي على المستويات المحلية والإقليمية والدولية.
- ٩-٤ ينبغي الاستمرار في تشجيع صناعة النقل الجوي على تحسين الخدمات التي تقدم للركاب وعملاء الشحن الجوي، ووضع وتنفيذ اجراءات ملائمة لحماية مصالح المستهلكين.

٥- المنافسة والتعاون

- ١-٥ يمثل سن قانون المنافسة وتطبيقه ضمانا مهما للمنافسة الشريفة مع تقدم الدول صوب سوق محررة.
- ٢-٥ ان التعاون بين الدول يسهل التحرير ويتفادى الخلافات خصوصا عند التعامل مع المسائل المتعلقة بقوانين أو سياسات المنافسة وشروط العمالة الخاصة بالنقل الجوي الدولي.
- ٣-٥ ينبغي للدول أن تتجنب اتخاذ أي تدابير انفرادية من شأنها أن تؤثر في تنظيم وتنسيق تطور النقل الجوي الدولي، وأن تضمن عدم تطبيق السياسات والتشريعات المحلية على النقل الجوي الدولي بدون المراعاة الواجبة لسماته الخاصة.
- ٤-٥ في الحالات التي يكون فيها للمساعدات الحكومية لقطاع النقل الجوي ما يسوغها، ينبغي للدول أن تتخذ اجراءات شفافة وفعالة للتأكد من أن هذه المساعدات مؤقتة بقدر الامكان ولن تترك تأثيرا ضارا على المنافسة في السوق ولن تؤدي الى نتائج غير مجدية.
- ٥-٥ مع مراعاة الامتثال لقانون المنافسة القابل للتطبيق، ينبغي أن تستمر الدول في قبول النظم متعددة الأطراف للنقل المشترك (interlining) لأنها تمكن الدول والناقلين الجويين والركاب والشاحنين من استخدام شبكة النقل الجوي العالمية بلا تمييز.

٦- دور الايكاو

- ١-٦ ينبغي أن تواصل الايكاو القيام بدورها القيادي العالمي في تسهيل وتنسيق عملية التحرير الاقتصادي للنقل الجوي الدولي وضمان سلامته وأمنه وحماية بيئته.
- ٢-٦ ينبغي أن تواصل الايكاو النهوض بالاتصال والتعاون الفعالين مع المنظمات الحكومية وغير الحكومية المهتمة بالنقل الجوي الدولي، لتنسيق الجهود معها وتفاذي ازواجية الجهود على المستوى العالمي.
- ٣-٦ ينبغي أن تنتظر الدول في استخدام الخيارات التنظيمية المتاحة من خلال الايكاو لتحرير النقل الجوي الدولي.

٤-٦ ينبغي أن تواصل الدول اطلاق الايكاو على تطورات النقل الجوي الدولي، بما في ذلك الترتيبات التحريرية المنفذة على مختلف المستويات، والنهوض في المنابر الأخرى بالفهم التام لصلاحيات الايكاو ودورها.

كلمة الدكتور أسعد قطيط، رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي في الجلسة الافتتاحية للمؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي

(مونتريال، ٢٤-٢٩/٣/٢٠٠٣)

انه لمن دواعي الاعتراز والسعادة لي أن أرحب بكم باسم المجلس والأمين العام للايكاو في هذا المؤتمر العالمي للنقل الجوي، وهو المؤتمر الخامس الذي تعقده الايكاو للنقل الجوي. فقد مر أكثر من ثمانية أعوام منذ أن اجتمعنا آخر مرة في نوفمبر- ديسمبر ١٩٩٤ لبحث مستقبل تنظيم النقل الجوي الدولي في مواجهة القوى الناشئة الجديدة المتمثلة في العولمة والتحرير والخصخصة. وأثار مؤتمر عام ١٩٩٤ موضوع التحرير والتغيرات التنظيمية ووضعه في مقدمة اهتماماتنا. ان المؤتمر الحالي الذي ينعقد في أيام قاتمة وأزمة مضطربة بالنسبة لصناعة النقل الجوي عليه أن يواصل البناء على هذا الأساس ويعطي للدول الأدوات التنظيمية والثقة اللازمة للسير قدما في تنفيذ برنامج الاصلاح التنظيمي.

ان التحرير الذي نشهده عملية لا يمكن الرجوع عنها ومع ذلك فهي عملية متدرجة. وتكمن هذه الحقيقة في صلب هدف المؤتمر وهو "وضع اطار للتحرير الاطرادي للنقل الجوي الدولي مع توفير الضمانات اللازمة لكفالة المنافسة العادلة والسلامة والأمن ووضع التدابير التي تسمح بأن تشارك البلدان النامية مشاركة فعالة وقابلة للاستمرار". وهو هدف يعتمد تحقيقه على التوازن في عملية الاصلاح، وتحقيق هذا التوازن في أيديكم أنتم.

ومن الملائم أنه في هذه الذكرى المائة للطيران المستمر المدفوع بقوة المحرك ويقوده الانسان أن يُطلب منا ايجاد أدوات تنظيمية عملية تستطيع من خلالها صناعة النقل الجوي التجاري، وهي صناعة أسهمت بالكثير في عالمنا المعاصر، أن تتكيف مع واقع عولمة الأسواق في القرن الحادي والعشرين. واذ نضطلع بمهمتنا هذه لا يسعنا الا أن نعي تماما أن صناعتنا تتعرض الآن لبعض الاضطراب. فتقديرات الايكاو الأولية تشير الى أن حجم الحركة في عام ٢٠٠٢ مازال أقل من مستويات عام ٢٠٠٠ بنسب تتراوح من ٢ الى ٣ في المائة. ومن الناحية المالية، مازالت العديد من شركات الطيران في بعض الأقاليم تشهد تراكما كبيرا في خسائرها، بالرغم من أن بعض الشركات الأخرى تبدو عليها ظواهر الانتعاش، بل وفي بعض الحالات تحقق أرباحا كبيرة حتى الآن. وان النزاع المسلح الحالي في العراق سيؤدي لا محالة الى مزيد من تدهور الموقف المالي، ومع ذلك، نحتاج الى النظر الى المدى البعيد بدرجة أكبر مما كنا نفعله في الماضي. وعلينا أن نتذكر أن الاطار التنظيمي للعصر الحديث في مجال النقل الجوي التجاري قد وُضع في أزمة صراع أثناء الحرب العالمية الثانية. والاطار التنظيمي الحالي والذي تمخضت عنه مبادئ ميثاقنا، أي اتفاقية الطيران المدني الدولي، ليس اطارا مصابا بالجمود بل هو اطار يقبل التكيف والتطور.

ومن المناسب أيضا أن موضوع هذا المؤتمر "تحديات وفرص التحرير"، شأنه شأن هدف المؤتمر نفسه، ينطوي ضمنا على اعتراف بالحاجة الى التوازن. فنحن نحتاج الى التوازن بين توقعاتنا وواقع السوق العالمية ووجهات النظر العديدة بشأن المسائل التنظيمية.

في بيئة الاقتصاد والتجارة العالمية هذه، ينبغي للقائمين على تنظيم النقل الجوي أن يكونوا مستعدين لاعادة النظر في أي قوالب ذهنية أو أفكار عتيقة تمنعنا من الوفاء باحتياجات التنمية الوطنية والاقليمية ولايجاد صناعة مليئة بالحياة وقادرة على تحمل المسؤولية وللاستجابة الى متطلبات وتطلعات المنتفعين. وهذه ليست دعوة للتغيير التنظيمي من أجل التغيير، بل هي دعوة لاستخدام الاصلاح التنظيمي لتحسين وتفعيل النقل الجوي الدولي واسهامه في حياتنا اليومية. ولكن ينبغي تنفيذ هذا الاصلاح بطريقة سليمة واقتصادية ومنظمة تمشيا مع المبادئ الارشادية التي تنص عليها اتفاقية شيكاغو.

ان التحرير، الذي يمثل عملية مستمرة ومنهجية محددة وليس مجرد هدفا في حد ذاته، ينبغي تقييمه بنتائجه وفوائده وليس بالأفكار النظرية المحيطة به. وينبغي وضع فرص التحرير في سياق التحديات التي تترتب عليه. ومن الأهمية بمكان ألا ينتج عن هذا التحرير ابعاد أي دولة ترغب في المشاركة في سوق النقل الجوي الدولي. فهذه المشاركة من المبادئ الأساسية الراسخة في اتفاقية شيكاغو. ويعود الأمر بالطبع لكل دولة أن تحدد طبيعة مشاركتها في ضوء واقعها والفرص السانحة لها. ويتعين على هذا المؤتمر بالتالي أن يعالج الشواغل الكثيرة لدى الدول ازاء استمرارية وبقاء مشاركتها في عملية التحرير.

وعلينا في نفس الوقت أن نعترف بأن هناك رغبة واسعة النطاق ومفهومة الدوافع في اسراع وتيرة الاصلاح التنظيمي وخاصة بشأن مسائل مثل فرص الدخول الى الأسواق وملكية شركات الطيران والسيطرة عليها. فان قطاع النقل الجوي قد تأخر عن القطاعات الأخرى في اعتماد عملية الاصلاح التنظيمي وعلينا أن نكون مدركين لذلك. وسيكون التحدي المائل أمامكم هذا الاسبوع هو الاستجابة لشواغل البعض وآمال البعض الآخر. ومناشدتي لكم اذن مناقشة بسيطة: لا تعترضوا طريق الحاجة الى الاصلاح، ولكن في نفس الوقت لا تسمحوا للاصلاح بأن يشكل خطرا على استمرارية قطاع الطيران على المدى الطويل واعتماد عناصره بعضها على البعض وعلى طبيعته متعددة الأطراف. والتحدي الآخر أمامكم هو ضمان عدم وضع السلامة والأمن في المرتبة الثانية بعد الفرص الاقتصادية. ففي ظل تحرير النقل الجوي وتكامل النظم العالمية لادارة الحركة الجوية، تظل الطاقة المولدة بين الجانب الاقتصادي وجانب الملاحة الجوية قائمة على سلامة الطيران المدني وأمنه. فلا يمكن أن يكون هناك أي نمو في النقل الجوي بدون السلامة والأمن، ولا يمكن أن يكون الطيران المدني قادرا على الاستمرار بدون سياسات اقتصادية سليمة. وبناء عليه، من أجل اعطاء الثقة اللازمة في عملية التحرير، ينبغي أن تشمل نتائج أعمالكم وضع ضمانات للعمل في ظل التحرير الى جانب الحاجة الماسة الى عنصرى السلامة والأمن. وستتطلب مهامكم الكثير من الابتكار في التفكير ووضوح الرؤية ونظرة عالمية حقا ومبنية على التوافق بشأن المسائل التنظيمية التي تؤثر علينا جميعا وعلى مستقبل النقل الجوي الدولي.

وأخيرا علينا ألا ننسى أن الطيران المدني هو من الانجازات الكبرى للإنسانية، فهو يسمح باستخدام المعدات والتكنولوجيا التي هي من صنع الانسان لغرض الانسان ولنقل الانسان وأمتعته بصورة آمنة وسالمة من نقطة الى نقطة أخرى في جميع أنحاء العالم. وبالتالي لا بد من التركيز على عنصر الانسان وعلى اسهاماته في مداولاتكم.

اني مقتنع شخصيا أن النقل الجوي الدولي صناعة ديناميكية وذات توجه تقدمي، ويجب علينا، بالرغم من وضعنا الحالي أن نواجه المستقبل بشجاعة وأمل وتفاؤل. ويجب أن يقوم عملكم هذا الاسبوع للصناعة البيئية التنظيمية التي تحتاجها لمواجهة المستقبل بنفس الروح هذه.

وأتمنى لكم كل النجاح في جهودكم وأنا واثق من أن أعمالكم ستحقق نتيجة ايجابية، وسينتفع المجلس في دورة الربيع المقبلة الى الحصول على نتائج أعمالكم لكي نسير قدما كمجتمع للطيران في هذا العصر الجديد المليء بالتحديات والفرص.

وانه لي شرفني الآن أن أعلن افتتاح المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي. وستعطيكم السيدة أن ماكينلي، ممثلة إيرلندا في المجلس ورئيسة لجنة النقل الجوي، المزيد من التوضيحات عن جدول أعمال هذا المؤتمر.

كلمة رئيس لجنة النقل الجوي
السيدة آن ماكنلي
في الجلسة الافتتاحية للمؤتمر العالمي للنقل الجوي
(مونتريال، ٢٤-٢٩/٣/٢٠٠٣)

يشرفني ويسعدني بصفتي رئيس لجنة النقل الجوي أن أضم صوتي الى صوت رئيس المجلس للترحيب بكم في مونتريال وفي هذا المؤتمر العالمي للنقل الجوي الذي يدور موضوعه حول "تحديات وفرص التحرير".

هذا هو المؤتمر الخامس فقط الذي تعقده الايكاو بشأن تنظيم النقل الجوي. وقد جرت أعمال تخطيطية وتحضيرية ضخمة لانجاح هذه المؤتمرات، والمؤتمر الراهن لا يشكل أي استثناء. وان كانت خلفية هذا المؤتمر موثقة توثيقا جيدا، أرجو أن تسمحوا لي أن أذكر بعض المراحل الأساسية.

نشأ اقتراح عقد مؤتمر بشأن التحرير أول ما نشأ من اقتراح قدمته لجنة النقل الجوي في أواخر عام ٢٠٠٠ استجابة للتطورات الملحوظة في صناعة النقل الجوي وسياسات التنظيم التي استجرت بعد انتهاء رابع مؤتمر من هذا القبيل في عام ١٩٩٤. ولاحظت اللجنة آنذاك على وجه الخصوص الاتجاهات صوب التحرير، والتطورات المستجدة في تجارة الخدمات، والطلب الذي قدمته الدورة الثانية والثلاثون للجمعية العمومية في عام ١٩٩٨ بأن تتخذ الايكاو دورا قياديا وسباقا في مسائل تنظيم النقل الجوي الدولي. وبعد ذلك أيد المجلس اقتراحا من اللجنة بتنظيم مؤتمر عن التحرير، وطلب البدء في التخطيط والتحضير له. ولذلك جرى التشاور مع الدول في عام ٢٠٠١ حول المواضيع الممكنة التي يمكن ادراجها في جدول أعمال هذا المؤتمر. وفي ديسمبر عام ٢٠٠١ أقر مجلس الايكاو مشروع جدول الأعمال المعروض عليكم الآن. ووجه الأمين العام في نفس الشهر رسالة لدعوة الدول والمنظمات الى حضوره. وفي غضون الأشهر الخمسة عشر دأبت الايكاو على تكثيف عملها تحضيريا لهذا الحدث.

لا يخفى عليكم أن عقد هذا المؤتمر اقتضى منذ نشأه فكرته الى حين تنفيذها أكثر من سنتين. وكما تستطيعون التصور، ينطوي أي اجتماع بهذه الضخامة والتعقيد على قدر ضخم من التخطيط التفصيلي والترتيبات اللوجستية والوثائق الشاملة والمتعمقة. وهذه المهمة الأخيرة لم تقم بها الأمانة العامة وحدها وانما استعانت بفريق خبراء تابع للجنة النقل الجوي، هو "فريق خبراء تنظيم النقل الجوي" الذي يتكون من أعضاء من ٢٥ دولة وأربع منظمات دولية. وقد أدى هذا الفريق عمله بالمراسلة بدون انقطاع تقريبا على مدى السنة الماضية، واجتمع في مونتريال لمدة أسبوع في شهر مايو الماضي. وخلال هذه العملية بكاملها كانت لجنة النقل الجوي تتابع هذه الأعمال التحضيرية وتهتم بانجازها اهتماما وثيقا.

لكن هذه الأعمال التحضيرية لم تتم في الايكاو وحدها. لأنكم أنتم ممثلي الدول المتعاقدة شاركنتم في المشاورات التي جرت حول مشروع جدول الأعمال، وحصلتم من الايكاو على معلومات تامة عن أهداف هذا المؤتمر وترتيباته وأعماله التحضيرية. وقد بذلت كذلك جهود جبارة لضمان تزويد الدول بالمعلومات الكاملة عن المسائل والاقتراحات المطروحة على هذا المؤتمر. وكان من بين الوسائل التي استخدمتها الايكاو لمساعدة الدول على التحضير لهذا المؤتمر هي عقد سلسلة من الندوات غير الرسمية في العام الماضي في مختلف الأقاليم، وجرى ذلك في حالات كثيرة بالتنسيق وتعاون الهيئات الاقليمية المعنية بالطيران المدني. والأمل معقود على أن تؤدي هذه الجهود الاعلامية والترويجية الى تمهيد سبيلكم وارساء أساس راسخ لمداولاتكم في هذا الأسبوع.

وأود أن أثنى على الجهود التعاونية التي بذلتها منظمات دولية كثيرة حضرت اليوم وأسهمت في الأعمال التحضيرية لهذا الحدث الذي يعد حيويا لصناعتنا.

اسمحوا لي أن أعود الآن الى الحديث عن مهمتنا. ينقسم جدول أعمالكم الى أربعة أجزاء. البند الأول وعنوانه "استعراض عام" يتيح فرصة للاطلاع على الخبرات المكتسبة في مجال التحرير من واقع المعلومات التي قدمتها الدول والأقاليم، والبت في كيفية الاستفادة منها، والنظر في ادراج اعتبارات السلامة الجوية وأمن الطيران في اطار التحرير. أما البند الثاني على جدول الأعمال، وهو دراسة المواضيع التنظيمية الرئيسية في عملية التحرير، فهو البند الموضوعي لهذا المؤتمر، وهو الذي سيستأثر بمعظم وقتكم وجهودكم على مدى الخمسة أيام ونصف اليوم المقبلة. وقد تم تخصيص ثلاثة أيام ونصف يوم تقريبا للنظر في المواضيع السبعة المذكورة في هذا البند من جدول الأعمال المؤقت. ولما كان هذا يعني بضع ساعات في المتوسط لكل موضوع، فلا بد من تضافر الجهود للانتهاء من دراسة هذه البنود في غضون الوقت المخصص لها.

في اطار البند الثالث من جدول الأعمال سيطلب منكم النظر في نموذجين لاتفاقيات الخطوط الجوية (واحد منهما لاتفاقيات الثنائية والآخر لاتفاقيات الاقليمية أو متعددة الأطراف)، لكن الأهم أن تبدوا آراءكم في مفهوم هذين النموذجين وفي امكانية استخدامهما في المستقبل. وجدير بالملاحظة منذ البداية أن هذين النصين ليسا مشروعين اتفاقيين للاقرار أو التأييد، بل هما مجرد نصين ارشاديين يتكونان من بنود محررة وخيارات تتعلق بالسياسات من شأنها أن تساعد الدول في عملية التحرير وفي مفاوضاتها فيما بينها.

في اطار البند الرابع والأخير من جدول الأعمال سنتظرون في دور الايكاو المستقبلي في مجال التنظيم الاقتصادي في اطار تحرير هذا القطاع، والعلاقة بالمنظمات الأخرى التي تعمل على تنظيم النقل الجوي أو تهتم به. وفي اطار هذا البند الختامي أيضا يكمن النتائج الرئيسي لهذا المؤتمر، وهو "اعلان" بشأن المبادئ العالمية للنقل الجوي الدولي، وقد أعدت الأمانة العامة مشروع هذا الاعلان بالتشاور مع فريق خبراء تنظيم النقل الجوي. وقد وضعنا اجراءات خاصة لمعالجة هذا البند الحساس حتى تتسع الفرصة أمامكم الى أقصى حد لتقدموا آراءكم في مشروع النص وتناقشوه عند طرحه عليكم في أواخر هذا الأسبوع، وتحددوا بالمناقشة ما هو النص الناضج نسبيا لمشروع الاعلان. ويتبين لكم من النص الذي قدمته الأمانة العامة لمشروع الاعلان أنه اعلان يتضمن مبادئ عريضة، وأرجو أن تتابعوا هذا النهج بحيث يستوعب هذا الاعلان جميع الآفاق التنظيمية. وبهذه الطريقة يمكنكم المحافظة على تماسك النص ووضوحه واتزانه لكي يعرضه هذا المؤتمر على العالم الخارجي بوصفه اطارا للتحرير الاطرادي.

لما كان الوقت أمامكم قصيرا للغاية، فلا بد من التركيز بقوة على لب مناقشاتكم وعلى رغبتكم في بلوغ اتفاق على كل مسألة، وبذلك تكملوا نظركم في جدول الأعمال وتكتبوا النجاح لهذا الاجتماع المهم.

سيداتي وسادتي، أمامكم جدول أعمال شامل ووثائق كثيرة وأعمال تحضيرية شاملة وترتيبات كاملة. ومجتمع النقل الجوي يهتم بهذا المؤتمر وبالنتائج التي ستتوصلون اليها اهتماما كبيرا. واذا أتمنى لكم كل نجاح أود أن أحيطكم علما بأن لجنة النقل الجوي ما أن تعقد دورتها المقبلة سنتظر في المقام الأول في نتائج هذا المؤتمر.

CONTRACTING STATES:**AFGHANISTAN**

Y. Mir Chief Delegate

ALGERIA

T. Chérif Chief Delegate
 Y. Yousfi Chief Delegate
 M. Benchemam Alternate Chief Delegate
 N. Aimeur Delegate

ANGOLA

E.M. Monimambo Chief Delegate
 H. Preza Chief Delegate
 J.M. Junior Delegate
 J.A. Rodrigues Delegate
 G.F. Santos Delegate

ANTIGUA AND BARBUDA

B. Challenger Chief Delegate

ARGENTINA

G. Donadille Chief Delegate
 C. Trisano Alternate Chief Delegate
 A. Thomas Hatti Delegate
 A.H. Mutti Delegate
 H. Knobel Delegate
 M. Folchi Delegate
 D. Burlas Adviser
 D.C. Kilemnic Adviser
 R. Cimbaro Observer
 A.A. Menendez Observer
 H. Picciani Observer
 E.A. Sanchez Ara Observer
 F. Telfuk Observer
 C. Yaryura Observer

ARMENIA

K. Zadoyan Alternate Chief Delegate

AUSTRALIA

M.N. Dolan Chief Delegate
 N. Bogiatzis Alternate Chief Delegate
 J. Aleck Delegate
 R. Graff Delegate
 I. Lumsden Delegate
 J. Kerr Adviser

AUSTRIA

I. Seyrlehner Chief Delegate
 D. Gaupmann Alternate Chief Delegate
 T. Kacsich Delegate
 P. Malanik Delegate
 R. Wolfger Delegate
 B. Finding Observer

AZERBAIJAN

C. Aliyev Chief Delegate
 S. Baghirov Alternate Chief Delegate

BAHRAIN

A. Ali Chief Delegate
 H. Hassany Delegate
 K. Riyadh Delegate

BARBADOS

V.C. Browne Chief Delegate
 N.R.C. Boxill Alternate Chief Delegate

BELARUS

N. Mazai Alternate Chief Delegate

BELGIUM

M. Vanderlinden Chief Delegate
 L. Vangrieken Delegate
 A. Kundycki Delegate

BELIZE

E. Gomez Chief Delegate

BENIN

J. Loko Delegate

BHUTANS. Khandu Observer
T. Penjore Observer**BOLIVIA**L. Melean Eterovic Chief Delegate
J. Urrutia Plaza Delegate
M. Maldonado Rueda Adviser
C. Melean Adviser
C. Quiroga Fernandez Adviser**BOTSWANA**K. Mosupukwa Chief Delegate
R. Kebaitse Delegate**BRAZIL**F. Lencastre Chief Delegate
W. Campos Machado Alternate Chief Delegate
A. Pereira Filho Alternate Chief Delegate
A. Bittencourt Delegate
D.M. da Silva Delegate
S. Drummond Delegate
F.N. Hoyer Delegate
L. Pinheiro Delegate
M. Queiroz Delegate
L. Ribeiro Delegate
R. Rodrigues Filho Delegate
J. Basilio Dias Observer
O. Ferreira Neto Observer**BRUNEI DARUSSALAM**M. Daud Chief Delegate
H. Tengah Delegate**BULGARIA**A. Yankov Chief Delegate
I. Petrova Delegate**BURKINA FASO**

R. Salambere Alternate Chief Delegate

BURUNDIS. Ndikumugongo Chief Delegate
P. Nduwimana Delegate**CAMBODIA**S. E. Pok Chief Delegate
V. Un Delegate**CAMEROON**J. Beghini Ndeh Chief Delegate
I. Sama Juma Alternate Chief Delegate
P. Mendouga Delegate
J. Ndoum Delegate
T. Tekou Delegate
P. Yang Delegate
C.H. Ndeh Observer**CANADA**L. A. Dupuis Alternate Chief Delegate
C. Baker Delegate
G. Bourgeois Delegate
G. N Currie Delegate
G. Delisle Delegate
Y. Dufresne Delegate
D. Hennion Delegate
L. Lafleur Delegate
C. MacDonald Delegate
J. Murphy Delegate
G. White Delegate
J.H.N. Bouwman Adviser
L. Bureau Adviser
J. Korenic Adviser
J.L. Macneil Adviser
G. Petsikas Adviser
G. Richard Adviser

CAPE VERDE

M. Amante da Rosa Chief Delegate
 C. Brazão Monteiro Alternate Chief Delegate
 J.H. Dorosario Silva Delegate

CHAD

D. Mahamat Saleh Chief Delegate

CHILI

B. Dominguez Chief Delegate
 A. Heriberto Correa Alternate Chief Delegate
 A. Correa Olbrich Alternate Chief Delegate
 A. Lisboa Delegate
 G. Novoa Delegate
 M. Arriagada Delegate
 D. Duenas Delegate
 I. Galan Delegate
 H. Abatte Adviser
 G. Besser Mahuzier Observer

CHINA

Y. Y. Yang Chief Delegate
 Y.F. Zhang Alternate Chief Delegate
 W.H. Chan Delegate
 J. Fan Delegate
 H. Feng Delegate
 K.Y. Kwok Delegate
 K. Y. Lam Delegate
 Y.L. Li Delegate
 N. Liang Delegate
 Y.B. Liu Delegate
 F. Liu Delegate
 A. Menano Delegate
 R.H. Wang Delegate
 B. Wu Delegate
 R. Yang Delegate
 Y.H. Yuan Delegate
 Z.Z. Zhang Delegate
 J. Feng Adviser
 P. Gao Adviser
 Z.P. Gao Adviser
 F.H. Li Adviser
 X.S. Liu Adviser
 C. Wang Adviser
 Z.B. Wang Adviser
 B. Wu Adviser
 X. Xu Adviser

H. You Adviser
 H. Zhang Adviser
 X.H. Zhao Adviser

COLOMBIA

J. Velez Uribe Chief Delegate
 J. Pulido Alternate Chief Delegate
 J.C. Salazar Gómez Alternate Chief Delegate
 A. Forero Delegate
 M. Leal Delegate
 M.S. Mantilla Delegate
 J. Soler Rojas Delegate
 E. Vasquez Adviser
 H. Campo Plata Observer
 M. Ciardelli Observer
 M. Gonzalez Observer
 F. Jacobsen Observer
 J.R. Nino Orozco Observer
 A. Ortega Observer
 H. Rios Observer

COSTA RICA

K.C. Gonzalez Chief Delegate
 M. Ramos Alternate Chief Delegate
 S. Garro Rojas Delegate
 S. Padilla Delegate
 B. Pereira Delegate
 O. Rodriguez Delegate
 J. Vargas Delegate
 E. Gutiérrez Sandí Observer
 M. Mora Artavia Observer
 C. Viquez Jara Observer

CÔTE D'IVOIRE

J.K. Abonouan Chief Delegate
 I.K. Seka Gnassou Alternate Chief Delegate
 N.J. Koffi-Bi Delegate
 M. Toure Delegate
 J. Anvire Adviser

CROATIA

M. Cvijin Chief Delegate
 S. Simac Delegate

CUBA

A. Ojeda-Vives Chief Delegate
 M. Molina-Martínez Alternate Chief Delegate
 J. Ayón-Alfonso Delegate
 V. González Calero Delegate
 N. Viñas Delegate

CZECH REPUBLIC

J. Stolc Chief Delegate
 O. Gorgol Delegate
 M. Skrna Delegate

**DEMOCRATIC PEOPLE'S
REPUBLIC OF KOREA**

Y.B. Sin Chief Delegate
 S.N. Kim Delegate
 K.H. Sin Delegate

**DEMOCRATIC REPUBLIC
OF THE CONGO**

O. Omanga Alternate Chief Delegate
 G. Tabora Afata Chief Observer

DENMARK

K. Larsen Chief Delegate
 L. Rasmussen Alternate Chief Delegate
 T. Saxe Delegate
 F. Soerensen Adviser

DOMINICAN REPUBLIC

R. Reyes Chief Delegate
 M. Reyes Delegate

ECUADOR

J.E. Naranjo Arciniega Chief Delegate
 C. Lara Alternate Chief Delegate

EGYPT

M. El Bagoury Chief Delegate

N. Samuel Delegate
 F. Elashmawy Adviser

ESTONIA

T. Peterson Alternate Chief Delegate

ETHIOPIA

T. Mekonnen Chief Delegate
 A. Alemseged Delegate
 M. Belayneh Delegate
 E.T. Estifanos Delegate

FIJI

V. Vakacegu Chief Delegate
 O. Baba Delegate
 J. Sevura Delegate
 G. Faktaufon Adviser
 M. Kamikamica Observer

FINLAND

M. Talvitie Chief Delegate
 M. Tupamäki Delegate
 R. Linna Delegate
 L. Lökvist Delegate

FRANCE

D. Bénadon Chief Delegate
 J.-F. Dobelle Alternate Chief Delegate
 G. Barrier Delegate
 P. Dumont Delegate
 M. Guyard Delegate
 E. Lacaze Delegate
 L. Lapene Delegate
 A. Veillard Delegate
 H. Andrade Adviser
 I. Lelieur Adviser
 J. Sabourin Adviser
 A. Camus Observer
 D. Galibert Observer
 S. Travadel Observer

GABON

P. Missambo Chief Delegate

B. Bangadi Delegate
 A. Domingo Delegate
 F. Ebibi-Mba Delegate
 C. Lidji Delegate
 D. M. Moudhouma Delegate
 J. Nguema Delegate
 J.P. Obiang Z. Beyeme Delegate

GAMBIA

M. Leigh Chief Delegate
 M. Cham Alternate Chief Delegate
 P. Bass Delegate
 L.F. Jabang Delegate
 A. Jallow-Sey Delegate

GERMANY

H. Muerl Chief Delegate
 M. Köster Alternate Chief Delegate
 A. Völkel Alternate Chief Delegate
 H. Decker Adviser
 H. Eger Adviser
 G. Fongern Adviser

GHANA

J.A. Boachie Chief Delegate
 J. Osei-Asamoah Alternate Chief Delegate
 P. Amaleboba Delegate
 E. Amoah Delegate
 M.O. Arthur Delegate
 E. Hugh-Tamakloe Delegate
 F. Taylor Delegate

GREECE

N. Kavadas Chief Delegate
 E. Dimitopoulou Alternate Chief Delegate
 E. Delouka Delegate
 E. Neonakis Delegate
 A. Sakki Delegate
 T. Flouris Adviser

GUATEMALA

M.A. Maldonado Chief Delegate

GUINEA

A. D. Camara Chief Delegate
 B. Bah Delegate
 O. Cisse Delegate
 S.O. Thiam Delegate
 P. Villet Adviser

HAITI

A. Franck Chief Delegate

HONDURAS

E.A. Pavon Cambar Chief Delegate
 C. Vasquez Chief Delegate

HUNGARY

L. Kiss Chief Delegate
 A. Sipos Delegate
 T. Zsolnay Delegate

ICELAND

T. Palsson Chief Delegate
 A. Eyvinds Delegate
 A.S. Thorsteinsson Delegate

INDIA

A. Goel Chief Delegate
 S. Kaul Alternate Chief Delegate
 H. Khola Delegate
 B. Manohar Delegate
 R. Bhattacharya Observer

INDONESIA

W. Hesti Indrawati Alternate Chief Delegate
 J. Sjoen Alternate Chief Delegate
 H. Pamurahrjo Delegate
 S. Suwardi Delegate

IRAN (ISLAMIC REPUBLIC OF)

G. Mahdavi Chief Delegate

H. Amin A.S. Najafi	Adviser	K. Yokoishi	Adviser
IRELAND		JORDAN	
R. McKay	Chief Delegate	H. Najjar	Chief Delegate
A. McGinley	Delegate	A. Almomani	Delegate
ISRAEL		J. Haidar	Delegate
A. Ben-Ari	Chief Delegate	KENYA	
M. Attali	Alternate Chief Delegate	A.N. Ligale	Chief Delegate
N. Ben-Ami	Delegate	C. Kuto	Alternate Chief Delegate
S. Winston	Delegate	W. Yagomba	Alternate Chief Delegate
ITALY		D. Achapa	Delegate
G. L. Cornado	Chief Delegate	S. Cichuki	Delegate
L. Timpone	Alternate Chief Delegate	G. Josiah	Delegate
P. Ciancaglioni	Delegate	J. Ong Era	Delegate
M. Gallo	Delegate	J. Wanyanga	Delegate
E. Maddalon	Delegate	KUWAIT	
F. Marchiandi	Delegate	F. Al-Mulaifi	Chief Delegate
G. Bistolfi	Delegate	M. Abdul Rahim	Alternate Chief Delegate
JAMAICA		S. Al-EQab	Delegate
T. Lewis	Chief Delegate	KYRGYZSTAN	
V. Simpson	Alternate Chief Delegate	A. Mambetov	Chief Delegate
J. Fairclough	Adviser	LATVIA	
M. Walker	Adviser	A. Muiznieks	Chief Delegate
JAPAN		LEBANON	
T. Morishige	Chief Delegate	H. Chaouk	Chief Delegate
A. Aoki	Alternate Chief Delegate	S. Eid	Alternate Chief Delegate
M. Kawakami	Delegate	LESOTHO	
T. Mochida	Delegate	K. Marite	Chief Delegate
A. Shimamura	Delegate	K. Moeketsi	Delegate
M. Yazawa	Delegate		
S. Yoneyama	Delegate		
N. Tanihara	Alternate		
T. Hirano	Adviser		
N. Ishikure	Adviser		
Y. Iwakiri	Adviser		
N. Mori	Adviser		
H. Oshimo	Adviser		
J. Tanaka	Adviser		
M. Tanaka	Adviser		
M. Taneda	Adviser		

LIBYAN ARAB JAMAHIRIYA		A. Gatt	Chief Delegate
M. Abughres	Chief Delegate		
F. Shatti	Chief Delegate	MAURITIUS	
S. Al Moham	Alternate Chief Delegate	S.C. Seeballuck	Chief Delegate
A. Lwati	Delegate	A. Gungah	Alternate Chief Delegate
LITHUANIA		MEXICO	
V. Šalaukas	Chief Delegate	R. Kobeh Gonzalez	Chief Delegate
V. Žegunyte	Delegate	D. Mendez Mayora	Alternate Chief Delegate
LUXEMBOURG		C. Penedaic	Delegate
C. Klein	Delegate	F. Contreras	Chief Observer
		H. Cuauhtemoc-Garcia	Observer
		F. Riquelme	Observer
MADAGASCAR		MONACO	
B. R.-Razafindrazato	Delegate	H. Bayol	Chief Delegate
MALAWI		MONGOLIA	
C. Stambuli	Chief Delegate	M. Dagva	Chief Delegate
M. Chitimbe	Alternate Chief Delegate	S. Bayarsaikhan	Delegate
J. Chakwera	Delegate	G. Davaa	Delegate
C. Kasende	Delegate	MOROCCO	
B. Malenga	Delegate	A. Yaalaoui	Chief Delegate
J. Mkandawire	Delegate	M. Akesbi	Delegate
		S. Meziane	Delegate
MALAYSIA		MOZAMBIQUE	
N.H. Nik Aziz	Alternate Chief Delegate	G. Armando	Delegate
A.G. DG Shalbia	Delegate	D. De Deus	Delegate
M.M. Muhd Zubir	Delegate	A.V. Samuel	Delegate
B. Zainal	Delegate		
MALDIVES		NAMIBIA	
M. Razee	Chief Delegate	M. Amweelo	Chief Delegate
H. Jaleel	Delegate	B. Mujetenga	Chief Delegate
MALI		P. Amunyela	Delegate
T. Issabre	Chief Delegate	M.E.P. Samson	Delegate
A. Kone	Delegate	A. Simana	Delegate
K. Traore Cisse	Delegate		
MALTA			

NEPAL

K. Sharma Chief Delegate
R. Pradhan Alternate Chief Delegate
U. Dhital Delegate

NETHERLANDS

H.P. de Jong Chief Delegate
P. Kulkarni Delegate
H.E. Sierink Delegate
M. van Derzee Delegate
C.A. Ditvoorst Adviser
H.P. Van Fenema Adviser

NEW ZEALAND

J. Macilree Chief Delegate
G. Macleod Delegate
S. Van de Geer Delegate
R. Osborne Observer

NIGER

M. Halidou Alternate Chief Delegate

NIGERIA

O. Okunromade Chief Delegate
C. Oyudo Alternate Chief Delegate
O.B. Aliu Delegate
L.F. Anga Delegate
D. Eniojukan Delegate
M.A. Farohunbi Delegate
S. Gaiya Delegate
I. Idrifu Delegate
A. Kalango Delegate
N. Kalegaiye Delegate
A. Lashmann Delegate
A. Modu Delegate
A. Okunnuga Delegate
H.I. Omeogu Delegate
K. Oteghle Delegate
K. Yahaya-Gusau Delegate

NORWAY

P. T. Berg Chief Delegate
T. Lothe Alternate Chief Delegate
P. Chauvin Delegate

T. Lysne Delegate
P.A. Skogstad Delegate
E. Uribarri Delegate

OMAN

A. Al-Rawahi Chief Delegate
R. Al-Kiyumi Delegate
A. Al-Mandhari Delegate

PAKISTAN

A. Sethi Chief Delegate
A. Ahmed Delegate

PANAMA

H.E. Chavarria Chief Delegate
E. Herrera Vargas Alternate Chief Delegate
J. Chavarria Delegate
F. Picardi Delegate
M. Véliz Arosemena Delegate

PARAGUAY

R. Lloret Rodríguez Chief Delegate
C. Farias Servin Delegate
A. Torres de Rodriguez Delegate
S. Morinigo Torres Alternate
A. Piera Valdes Observer

PERU

W. Benzaquen Chief Delegate
J. Munoz Alternate Chief Delegate
C. Bezold Olivares Delegate
M. Gamarra Delegate
J. Pavic Delegate
P. Avila Observer

PHILIPPINES

E.H.V. Pagunsan Chief Delegate
C. Arcilla Alternate Chief Delegate
M. Albano Delegate
R. Dimalanta Delegate
M.S. Gonzaga Delegate
R. Lim Delegate
J. Perez de Tagle Delegate

P. Vera Delegate

POLAND

M. Sidor Chief Delegate
K. Kapis Alternate Chief Delegate
I.E. Szymajda Delegate
E.A. Karabczynska Delegate
M. Zylicz Delegate
M. Kucharski Adviser

PORTUGAL

J. Baganha Delegate
J. Guedes da Silva Dias Delegate

QATAR

A. Al-Noaimi Chief Delegate
S. Haroon Alternate Chief Delegate
M.H. Al-Naimi Delegate

REPUBLIC OF KOREA

Y. Kang Chief Delegate
S.J. Chang Alternate Chief Delegate
S. Ahn Delegate
M. Chang Delegate
K. Chanwoo Delegate
Y. OH Delegate
J. Park Delegate
B.H. Won Delegate
S. Hong Adviser
J. Jung Adviser
N. Kim Adviser
Y. Lee Adviser
S. Lee Adviser
J. Lee Chief Observer
N. Chappell Observer
J. Kim Observer
S. Park Observer
Y. Yee Observer

REPUBLIC OF MOLDOVA

E. Dvornice Chief Delegate
E. Costei Delegate

ROMANIA

C.F. Donciu Chief Delegate
C.H. Rogoveanu Alternate Chief Delegate
C. Tutunaru Delegate

RUSSIAN FEDERATION

Y. Romanenko Alternate Chief Delegate
I. Astrakhankina Delegate
V. Korovkin Delegate
I. Lysenko Delegate
P.N. Shipil Delegate
S. Vasiliev Delegate
I. Fedechkina Adviser
P. Rozhkov Adviser
D.A. Stolyarov Adviser
E. Grimes Observer
E. Lobachev Observer

RWANDA

J.D. Ntakiukulilyayo Chief Delegate
Z. Nsengiyera Delegate

SAINT KITTS AND NEVIS

I. Liburd Chief Delegate

SAINT LUCIA

H. Wilson Chief Delegate

SAMOA

F. Palusalue Chief Delegate
V. Vaelua Alternate Chief Delegate
F. Aiafi Delegate

SAUDI ARABIA

S. Al-ghamdi Chief Delegate
A. Al-Amri Delegate
F. Fathaldin Delegate
A. Hantoush Delegate
E. Nadrah Delegate
A. Salih Delegate

SENEGAL

B. Gueye Chief Delegate
P.I. Mbengue Adviser

SERBIA AND MONTENEGRO

Z. Radosavljevic Chief Delegate
V. Djelevic Delegate

SEYCHELLES

G. Lafortune Chief Delegate
G. Faure Alternate Chief Delegate

SINGAPORE

C.T. Yeo Chief Delegate
P. Ong Alternate Chief Delegate
W.L. Wong Alternate Chief Delegate
Y. Chan Delegate
M. Cheok Delegate
T. Chua Delegate
B. Desker Delegate
P. Goh Delegate
Y.L. Goh Delegate
N. Hiong Delegate
T. Jasudasen Delegate
S. Kaur Delegate
A. Lam Delegate
A.B. Lee Delegate
W. Leo Delegate
B.K. Lim Delegate
B. Lim Delegate
B. Lim Delegate
H.S. Looi Delegate
T. Siddique Delegate
K.L. Song Delegate
L.T. Tan Delegate
S.H. Tan Delegate
C. Tey Delegate
W. Tng Delegate
M. Wong Delegate
T.G.P. Yap Delegate
S. Kuppusamy Adviser

SLOVAKIA

J. Breja Chief Delegate
R.Vakičková Alternate Chief Delegate

SLOVENIA

M. Turk Alternate Chief Delegate

SOUTH AFRICA

T. Radebe Chief Delegate
S. Khumalo Alternate Chief Delegate
S. Machobane Alternate Chief Delegate
P.G. Selepe Alternate Chief Delegate
L. Hattingh Delegate
M.B. Keshupilwe Delegate
N. Mlonzi Delegate
T.L. Montana Delegate
A.G. Moore Delegate
T. Peege Delegate
P. Pillay Delegate
S. Ramosa Delegate
W. Stander Delegate

SPAIN

L. Adrover Alternate Chief Delegate
K. Adrover Delegate
C. Criado Alonso Delegate
M. Del Pozo Garcia Delegate
J. Herrero Delegate
I. Iglesia Figueroa Delegate
M. Mederos Cruz Delegate

SRI LANKA

S. Aziz Chief Delegate
G.S. Withanage Alternate Chief Delegate

SUDAN

S. El Beshir Chief Delegate
M. Salim Alternate Chief Delegate

SURINAME

J. Veira Chief Delegate
R. Brown Delegate
V. Hanenberg Delegate
T. Chung Adviser

SWEDEN

S. Gustavsson	Chief Delegate
H. Jansson	Alternate Chief Delegate
L. Osterberg	Alternate Chief Delegate
I.H.F. Cherfils	Delegate
J. Danielsson	Delegate
A. Gradin	Delegate
K. Keldusild	Delegate
G. Roos	Delegate

SWITZERLAND

A. Auer	Chief Delegate
D. Ruhier	Alternate Chief Delegate
O. Arregger	Delegate
G. Panchard	Delegate

THAILAND

P. Tantirujanant	Alternate Chief Delegate
K. Chinatiworn	Delegate
D. Smuthkochorn	Delegate

**THE FORMER YUGOSLAV
REPUBLIC OF MACEDONIA**

I. Mehmedi	Chief Delegate
E. Andonova	Delegate
Z. Stanojeska	Delegate

TOGO

B. Amelete	Chief Delegate
B.M. Bamana	Alternate Chief Delegate
G. Latta	Alternate Chief Delegate
K. Dobou	Delegate
V. Tsidji	Chief Observer

TONGA

H.R.H. A. Ulukalala Lavaka	Chief Delegate
M. Faletau	Alternate Chief Delegate
S. Aho	Delegate
T.K. Havea	Delegate
T. Kolokihakaufisi	Delegate
Logan Appu	Delegate

TRINIDAD AND TOBAGO

C. Bernard	Chief Delegate
R. B issessar	Delegate
S. Francis-Yearwood	Delegate
G. Joseph	Delegate

TUNISIA

M. Saad	Chief Delegate
A. Berrajah	Alternate Chief Delegate
H. Houcine	Delegate
N. Letaief	Delegate
H. Mekki	Delegate

TURKEY

S. Çalışlar	Chief Delegate
C. Aygün	Delegate
F. Enç	Delegate
G. Sarigül	Delegate

UGANDA

A. Akandonda	Alternate Chief Delegate
A. Opolot	Delegate
J. Twijuke	Delegate

UKRAINE

A. Demydenko	Chief Delegate
V. Maksymov	Alternate Chief Delegate
Y. Shcherbak	Alternate Chief Delegate
O. Avramenko	Delegate
V. Baback	Delegate
D. Babeychuk	Delegate
A. Bobrovnikova	Delegate
O. Melnyk	Delegate
V. Prystayko	Delegate
V. Zelenkov	Delegate

UNITED ARAB EMIRATES

M.Y. Al Suweidi	Chief Delegate
A. Abu Aisheh	Delegate
M. A. Ahli	Delegate
A. Al Roomi	Delegate
O. De Silva	Delegate
S.D. Liyanage	Delegate

UNITED KINGDOM

R. J. Griffins	Chief Delegate
T. Baker	Alternate Chief Delegate
D. Batchelor	Delegate
D. S. Evans	Delegate
S. Knight	Delegate
S. McPherson	Delegate
A. G. Sayce	Delegate

UNITED REPUBLIC OF TANZANIA

B. Moses	Chief Delegate
A.K Abdulla	Delegate
M.M. Hanif	Delegate
J. Lyimo	Delegate
S. Mwachha	Delegate
O.R. Nundu	Delegate
P. Tesha	Delegate
C. Mgana	Adviser

UNITED STATES

J.N. Shane	Chief Delegate
J.R. Byerly	Alternate Chief Delegate
E.W. Stimpson	Co-Alternate
M. Daniel	Delegate
R. Gaffin	Delegate
M. Jennison	Delegate
G. Kiser	Delegate
D. Lavin	Delegate
M. Myles	Delegate
D. Shapiro	Delegate
R. Bailey	Adviser
R.L. Carlson	Adviser
H. Mann	Adviser
D. Peterson	Adviser

URUGUAY

E. Bonelli Baccino	Chief Delegate
E. Bianchi Pron	Alternate Chief Delegate
J. Marset Juarez	Alternate Chief Delegate

UZBEKISTAN

K. Trobov	Chief Delegate
A. Bakhriev	Alternate Chief Delegate

VENEZUELA

R. Alvaradao	Chief Delegate
E. Calderaro	Delegate
M. Carpio Rodriguez	Delegate
E. Falcon	Delegate
C. Fraino	Delegate
M. La Riva Ron	Delegate
C. Motta	Delegate
J. Parada de Lacruz	Delegate
M. Leal Scovino	Delegate

VIET NAM

X. Hoang	Chief Delegate
V. Pham	Chief Delegate
T. Lai Xuan	Delegate
T. Le	Delegate
H. Luong	Delegate
V. Luu	Delegate

ZAMBIA

C. Kabalika	Alternate Chief Delegate
C. Kapwepwe	Alternate Chief Delegate
D. Lungu	Delegate
E. Mambwe	Delegate

ZIMBABWE

W. Mangwende	Chief Delegate
J. Bango	Delegate
R. Chingwena	Delegate
K. Kaseke	Delegate
R. Machigere	Delegate

OBSERVER DELEGATIONS:**PALESTINE**

S. Abu Halib Observer

AFRICAN CIVIL AVIATION COMMISSION (AFCAC)

M. Heshmat Chief Observer
Y. Afanou Observer
C.M. Diop Observer
R. Ndhlovu Observer
T. Tamrat Observer

AIRPORTS COUNCIL INTERNATIONAL (ACI)

R. Aaronson Chief Observer
A. Gil Observer
R. Heitmeyer Observer
S. Poirier Observer
A. Strahl Observer

ARAB CIVIL AVIATION COMMISSION (ACAC)

A. Daoudi Chief Observer
O. El Kittani Observer

CARIBBEAN COMMUNITY SECRETARIAT (CARICOM)

J. Lewis Chief Observer

COMMON MARKET FOR EASTERN AND SOUTHERN AFRICA (COMESA)

A. Marawa Chief Observer

ECONOMIC COMMISSION FOR AFRICA (ECA)

H. Koumare Chief Observer

EUROPEAN ORGANISATION FOR THE SAFETY OF AIR NAVIGATION (EUROCONTROL)

V. Aguado Chief Observer
O. Asmussen Observer
E. Cerasi Observer
E. Soehnle Observer
R.D. van Dam Observer

EUROPEAN CIVIL AVIATION CONFERENCE (ECAC)

R. Benjamin Observer
G. Lumsden Observer

EUROPEAN COMMUNITY (EC)

M. Ayrat Chief Observer
S. Cras Observer
F. Morgan Observer
P. Musquar Observer

INTERSTATE AVIATION COMMITTEE (IAC)

A. Knivel Chief Observer

INTERNATIONAL AIR CARRIER ASSOCIATION (IACA)

E. Anderson Observer

INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (IATA)

G. Bisignani Chief Observer
G. Brazeau Observer
P. Chikumba Observer
M. Comber Observer
R. Donald Observer
M. Eran-Tasker Observer
J. Goh Observer
C. Grau Tanner Observer
R. Heighes-Thiessen Observer
E. Hoeven Observer
S.R. Mace Observer
C. O'Keefe Observer
P. Sepulveda Observer
R. Smithies Observer
T. Windmuller Observer

INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE (ICC)

M. Foulkes Observer

INTERNATIONAL FEDERATION OF AIR LINE PILOTS' ASSOCIATIONS (IFALPA)

D. Dolan	Chief Observer
J. Anker	Observer
R.J. Brennan	Observer
G. Crivellaro	Observer
C.E. Evans	Observer
T. Kosik	Observer
H. Meyer	Observer
S. Rosen	Observer

INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION (ILO)

E. MacPherson	Chief Observer
B. Essenberg	Observer
D. Kittenis	Observer

INTERNATIONAL LAW ASSOCIATION (ILA)

M. Milde	Observer
----------	----------

INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS' FEDERATION (ITF)

Shane Enright	Chief Observer
R. Adbur	Observer
R. Balnis	Observer
K.J. Beath	Observer
B. Carranza-Orellana	Observer
Y. Clark	Observer
F.G. Coghlan	Observer
J. Condo	Observer
S. Fernandes	Observer
V. Gray	Observer
T. Heywood	Observer
G. King	Observer
S. Kurthhirt	Observer
G.W. Maclean	Observer
M.S. Mazumder	Observer
L.H. Moreira	Observer
R. Mowla	Observer
J. O'Flynn	Observer
S. Quader	Observer
M. Rahman	Observer
A. Rashid	Observer
J. Ruiz Trhamppe	Observer
A. Sandziuk	Observer
M. Solaiman	Observer
M. Sufian	Observer
T.W. Twentyman	Observer
W. Ulloa	Observer

LATIN AMERICAN ASSOCIATION OF AIR AND SPACE LAW (ALADA)

A.M. Donato Observer

LATIN AMERICAN CIVIL AVIATION COMMISSION (LACAC)

M. Ospina Observer

ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT (OECD)

J. White Chief Observer

THE INTERNATIONAL AIR CARGO ASSOCIATION (TIACA)

P. Cheng Observer

L. Coyne Observer

D. Fernandez Observer

ECONOMIC AND MONETARY UNION OF WEST AFRICA (WAEMU)

H. Akoko Chief Observer

WORLD BANK

C. Schlumberger Observer

WORLD TOURISM ORGANIZATION (WTO-OMT)

F. Frangialli Chief Observer

J. King Observer

H. Lipman Observer

WORLD TRADE ORGANIZATION (WTO-OMC)

P. Latrille Observer

مقدمة من	العنوان	رقم البند	ATConf/5-WP
الأمانة العامة	جدول الأعمال	-	1
الأمانة العامة	منشأ المؤتمر وترتيباته التنظيمية	١	2
الأمانة العامة	الجدول الزمني المؤقت	-	3
الأمانة العامة	خلفيات مهمة المؤتمر ونظرة شاملة عليها	١	4
الأمانة العامة	دراسات لحالات نموذجية بشأن التحرير	١-١	5
الأمانة العامة	جوانب السلامة والأمن في عملية التحرير	٢-١	6
الأمانة العامة	تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم	١-٢	7
الأمانة العامة	تحرير دخول الأسواق	٢-٢	8
الأمانة العامة	تأجير الطائرات في مجال النقل الجوي الدولي	٢-٢	9
الأمانة العامة	تحرير خطوط الشحن الجوي	٢-٢	10
الأمانة العامة	الضمانات التي تكفل المنافسة العادلة	٣-٢	11
الأمانة العامة	الاستمرارية والمشاركة	٣-٢	12
الأمانة العامة	مصالح المستهلكين	٤-٢	13
الأمانة العامة	توزيع المنتجات بما في ذلك نظم الحجز الآلي وشبكة الانترنت	٥-٢	14
الأمانة العامة	تحسين تسوية الخلافات في بيئة تتسم بالتحرر	٦-٢	15
الأمانة العامة	الشفافية في تنظيم النقل الجوي الدولي	٧-٢	16
الأمانة العامة	نموذجاً اتفاقي خطوط جوية للتحرير الثنائي أو الاقليمي أو متعدد الأطراف	١-٣	17, Att.A
الأمانة العامة	نموذجاً اتفاقي خطوط جوية للتحرير الثنائي أو الاقليمي أو متعدد الأطراف	١-٣	Add. to 17, Att.B
الأمانة العامة	دور الايكاو في تسهيل عملية التحرير	١-٤	18
الأمانة العامة	اعلان المبادئ العالمية للنقل الجوي الدولي	٢-٤	19
الأمانة العامة	النهج التجاري والتحرير	١-١	20
الأمانة العامة	تطورات التحرير المتعلقة بدخول الأسواق	٢-٢	21
الأمانة العامة	تتقيح دليل بشأن تنظيم النقل الجوي الدولي (الوثيقة 9626 Doc)	١-٤ ، ٢	22, Att.

مقدمة من	العنوان	رقم البند	ATConf/5-WP
الأمانة العامة	Industry situation and airline traffic outlook	١-١	23 (IP) (E)
الأمانة العامة	مسودة منقحة لإعلان المبادئ العالمية	٢-٤	24, App.
الصين	The development of China=s civil aviation	١-١	25 (IP) (E,C)
أياتا	وجهات نظر شركات الطيران بشأن تحرير الملكية والرقابة	١-٢	26 (E,F,S,A)
أياتا	ضمان نظام فعال وملائم عالمياً لتخصيص الحصص	٢-٢	27 (E,F,S,A)
أياتا	الحفاظ على النظام المتعدد الأطراف المشترك بين الخطوط الجوية	٣-٢	28, App. (E,F,S,A)
أياتا	تسوية النزاعات في مجال النقل الجوي الدولي	٦-٢	29 (E,F,S,A)
APEC	Consensus and cooperation: a tool for the liberalization of air services	١-١	30 (IP) (E)
ILO	The impact of the restructuring of civil aviation on employment and social practices	١-١	31 Rev. (E,F,S)
WTO-OMT	Liberalization with a human face: the aviation dimension	١-٤	32 (E)
IACA	Air carrier ownership and control; leasing; slots; consumer interests	١-٢ ٤-٢،٢-٢	33 (E)
إيفالبا	Issues of labour and social policy to be considered in connection with liberalization of international air transportation	-١،٢-٢ ١-١،٤-٢،٣	34 (IP) (E,F,S)
ICC	The need for greater liberalization of international air transport	١-١،٤-١	35 (IP) (E,F)
ICC	Air cargo and the World Trade Organization (WTO)	٢-٢	36 (IP) (E,F)
سنغافورة	Singapore=s experience in market liberalization at Asia Pacific Economic Cooperation (APEC) Forum and suggestion for a parallel and/or phased approach to multilateral liberalization	١-١	37 (IP) (E)
سنغافورة	تحرير الشحن الجوي على أساس متعدد الأطراف	٢-٢	38
سنغافورة	نهج منفتح ومبني على التشاور لتحرير ملكية شركات الطيران والسيطرة عليها	١-٢	39

مقدمة من	العنوان	رقم البند	ATConf/5-WP
جورجيا	رأي جورجيا في بعض جوانب عملية التحرير (سياسة التعريفات)	٣-٢	40
جورجيا	وجهة نظر جورجيا بشأن بعض جوانب التحرير (حقوق الركاب)	٤-٢	41
جورجيا	رأي جورجيا في بعض جوانب التحرير (ضرورة إتاحة فرص متكافئة للناقلين الجويين)	٣-٢، ٢-٢	42
جورجيا	آراء جورجيا في بعض جوانب التحرير (الحاجة إلى نشر وثيقة شاملة عن مواضيع التحرير)	١-١، ٤-١	43
جورجيا	وجهة نظر جورجيا بشأن بعض جوانب التحرير (مصطلح "النقل" وحرريات الجو السادسة والسابعة والثامنة والثامنة والتاسعة)	٢-٢	44
فيجي	Fiji's position on multilateral air service agreements: Pacific Islands Air Services Agreement (PIASA)	١-١	45 (IP) (E)
الولايات المتحدة	الشفافية في تنظيم النقل الجوي الدولي	٧-٢	46
الولايات المتحدة	تدابير بديلة للتشجيع على المنافسة العادلة	٣-٢	47
بربادوس	تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، بالنسبة للدول النامية	١-٢	48
الولايات المتحدة	تحرير خدمات النقل الجوي للبضائع	٢-٢	49
الولايات المتحدة	تحرير دخول الأسواق	٢-٢	50
كوبا	الاتفاق العام بشأن التجارة في الخدمات	٢-٢	51
كوبا	التعيين والتفويض	١-٢	52
كوبا	المستخدم بوصفه الهدف الرئيسي	٤-٢	53
كوبا	Gradual development of air transport: an experience	١-١	54 Rev. (IP) (E,S)
باكستان	Pakistan's views on declaration of global principles for international air transport	٢-٤	55Corr. (IP) (E)
باكستان	المنافسة الشريفة والضمانات	٣-٢	56

مقدمة من	العنوان	رقم البند	ATConf/5-WP
باكستان	الآراء الباكستانية بشأن بنود جدول أعمال المؤتمر	٢-١،٢-٢ ٥-٤،٢-٢ ٧-٦،٢-٢ ١-١،٤-٣	57
CLMV	Sub-regional cooperation on air transport among Cambodia, Lao People's Democratic Republic, Myanmar and Viet Nam (CLMV)	١-١	58 (IP) (E)
أمانة AECD	Liberalization of air cargo transport	٢-٢	59 (IP) (E)
WARMU	Experience in the liberalization of air transport in the Member States of the West African Economic and Monetary Union (WAEMU)	١-١	60 (IP) (E,F)
أعضاء EU و ECAC	European experience of air transport liberalization	١-١	61 (IP) (E,F)
أعضاء ACAC	توزيع المنتجات	٥-٢	62
أعضاء ACAC	مصالح المستهلكين	٤-٢	63
أعضاء ACAC	الفرص العادلة والمتساوية لدخول سوق النقل الجوي الدولي ومشكلة ازدحام المطارات	٢-٢	64
أعضاء ACAC	الملكية الجوهرية والسيطرة الفعلية	١-٢	65
ILO	The impact of the restructuring of civil aviation on employment and social practices	١-١	66 (IP) (E,F,S)
الولايات المتحدة	U.S. liberalization experiences	١-١	67 (IP) (E)
أعضاء EU و ECAC	Safety aspects of liberalization	٢-١	68 (IP) (E,F)
أعضاء EU و ECAC	European airports and airlines passenger rights commitments	٤-٢	69 (IP) (E,F)
أعضاء ACAC	المنافسة الشريفة والضمانات	٣-٢	70
ALADA	Review of key points of liberalization rules	-١،٢-٢ -٣،٢-٢،٢ ٦-٥،٢	71 (IP) (E,S)

مقدمة من	العنوان	رقم البند	ATConf/5-WP
منبر جزر المحيط الأطلنطي	The Pacific Islands Air Services Agreement (PIASA) – Phased development of a single aviation market in the Pacific	١-١	72 (IP) (E)
ITF	Aircraft leasing in international air transport and jurisdictional issues associated with the nationality of aircraft registration	٢-٢	73 (E,F,S)
ITF	Liberalization of market access	2-2	74 (E,F,S)
ITF	Liberalizing air carrier ownership and control	١-٢	75 (E,F,S)
دول أفريقية	توزيع المنتجات، بما في ذلك نظم الحجز الآلي وشبكة الانترنت	٢-١	76
دول أفريقية	انشاء آليات لحل الخلافات	٥-٢	77
دول أفريقية	دخول الأسواق	٦-٢	78
دول أفريقية	تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم	٢-٢	79
دول أفريقية	ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم	١-٢	80
دول أفريقية	Background to experiences of liberalization in Africa	١-١	81 (IP) (E,F) (Rev. F only)
دول أفريقية	التدابير التفضيلية لصالح البلدان النامية	٣-٢	82
TIACA	The case for all-cargo liberalization	٢-٢	83 (E,F,S)
اليونان عن أعضاء EC و ECAC	Liberalizing air carrier ownership and control	١-٢	84 (Corr. E only)
الهند	مسائل الخانات الزمنية والضوضاء	٢-٢	85
الهند	تحرير عمليات نقل البضائع جوا ونقل السواح بطائرات مستأجرة	٢-٢، ١-١	86
دول أفريقية	انشاء آليات للمنافسة الشريفة	٣-٢	87
فرنسا	آثار تحرير النقل الجوي على تكديس المطارات وتلوث البيئة	١-١	88
CARICOM	Liberalization of air transport services within the Caribbean Community	١-١	89 (IP) (E)

مقدمة من	العنوان	رقم البند	ATConf/5-WP
الولايات المتحدة	New bilateral and regional/plurilateral air services agreements	-١،٢-١ ١-٢،٣	90 Corr. (IP) Atts. A, B, C (E, partial F,S)
ACI	Traffic rights, airport capacity and airport slots: The airport operator's view	٢-٢	91 (E,F,S)
ACI	Airport capacity expansion: Alleviating the financial constraints	٢-٢	92 (E,F,S)
ACI	Airport Capacity expansion: Alleviating the environmental constraints	٢-٢	93 (E,F,S)
ACI	Air cargo liberalization	٢-٢	94 (E,F,S)
ACI	Providing facilitation and quality service to passengers: The airports' concerns	٤-٢	95 (E,F,S)
الولايات المتحدة	تأمين مراقبة السلامة والأمن أثناء عملية التحرير الاقتصادي	-٢،٢-١ ٢-١،٢	96
الولايات المتحدة	Model Air Commerce Act	١-١	97 (IP) (E)
أعضاء LACAC	Background of liberalization and experiences in the Latin American Region	١-١	98 (IP) (E,S)
أعضاء LACAC	Review of key regulatory aspects of liberalization	-١،٢-٢ -٣،٢-٢،٢ ٦-٥،٢-٤،٢	99 (E,S)
جمهورية كوريا	تحرير خطوط الشحن الجوي	٢-٢	100
جمهورية كوريا	ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم	١-٢	101
الأمانة العامة	مشروع تقرير بشأن المقدمة	-	102
الأمانة العامة	مشروع تقرير بشأن البند ٢-١	٢-١	103
الأمانة العامة	مشروع تقرير بشأن البند ١ البند ١-١	١-١،١	104
الأمانة العامة	مشروع تقرير بشأن البند ٢ والبند ١-٢	١-٢،٢	105
الأمانة العامة	مشروع تقرير بشأن البند ٢-٢	٢-٢	106
أعضاء ACAC	القواعد السلوكية لنظم الحجز الآلي	٥-٢	107

مقدمة من	العنوان	رقم البند	ATConf/5-WP
الأمانة العامة	مشروع تقرير عن البند ٢-٣	٣-٢	108
أوروغواي	دور الايكاف في تيسير التحرير	١-٤	109
الأمانة العامة	مشروع تقرير بشأن البند ٢-٦	٦-٢	110
الأمانة العامة	مشروع تقرير بشأن البند ٢-٤	٤-٢	111
الأمانة العامة	مشروع تقرير بشأن البند ٢-٥	٥-٢	112
الأمانة العامة	مشروع تقرير بشأن البند ٢-٧	٧-٢	113
نيوزيلندا	اقتراح يتعلق بالوثيقة (WP/105) (تقرير بشأن البند ٢-١)	١-٢	114
الأمانة العامة	مشروع تقرير بشأن البند ٣-١	١-٣	115
الأمانة العامة	مشروع تقرير بشأن البند ٤-١	١-٤	116

— انتهى —

مطبوعات الايكاو في مجال النقل الجوي

يصف الملخص التالي مختلف مطبوعات الايكاو في مجال النقل الجوي ومحتوياتها بصورة عامة :

القواعد القياسية الدولية وأساليب العمل الموصى بها دوليا بشأن التسهيلات (تسمى الملحق التاسع للاتفاقية) . هذه هي القواعد القياسية الدولية وأساليب العمل الموصى بها دوليا التي اعتمدها المجلس وفقا للمواد ٣٧ و ٥٤ و ٩٠ من اتفاقية الطيران المدني الدولي . ومن المعترف به أن مراعاة المواصفات الواردة في القواعد القياسية الدولية بشأن التسهيلات تعتبر ذات طابع عملي وضروري لتسهيل وتحسين بعض جوانب الملاحة الجوية الدولية ، بينما يعترف بأن المواصفات الواردة في أساليب العمل الموصى بها تعتبر ذات طابع عملي بوجه عام ومرغوبا فيها بدرجة عالية لتسهيل وتحسين بعض جوانب الملاحة الجوية الدولية . ويجب ابلاغ المجلس ، وفقا للمادة ٣٨ من الاتفاقية ، بأي اختلافات بين النظم والممارسات الوطنية في دولة ما والممارسات والنظم الموضوعة في صلب القواعد القياسية الدولية . كما دعا المجلس الدول المتعاقدة أيضا الى ابلاغه بالاختلافات عن أحكام أساليب العمل الموصى بها .

بيانات المجلس بشأن السياسات المتعلقة بمسائل النقل الجوي ، مثل رسوم المطارات ورسوم خدمات الملاحة الجوية ، وفرض الضرائب ، والأهداف المرجوة في مجال التسهيلات .

الملخصات الاحصائية التي تصدر على أساس منتظم وتقدم المعلومات الاحصائية الواردة من الدول المتعاقدة بشأن أنشطة الطيران المدني فيها .

الكتب الدورية التي تقدم معلومات متخصصة تهم الدول المتعاقدة ، وتشمل الدراسات عن الاتجاهات في صناعة النقل الجوي على المستويين العالمي والاقليمي ، ودراسات تخصصية ذات طابع عالمي .

الأدلة الفنية التي تقدم معلومات أو مواد ارشادية للدول المتعاقدة عن مسائل مثل تعريفات المطارات وتعريفات تسهيلات الملاحة الجوية ، وأساليب التنبؤ بالحركة الجوية ، واحصاءات النقل الجوي .

ومن الأمور الأخرى التي تهم الدول المتعاقدة هناك التقارير التي تصدر عن الاجتماعات في مجال النقل الجوي ، مثل دورات شعبية التسهيلات وشعبة الاحصاء والمؤتمرات الخاصة باقتصاديات المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية . كما تصدر اضافات الى هذه التقارير ويشار فيها الى الاجراءات التي اتخذها المجلس بشأن توصيات الاجتماع ، تلك التوصيات التي يوجه معظمها الى الدول المتعاقدة .

ISBN 92-9194-114-X



© ICAO 2003
7/03, A/P1/100

Order No. 9819
Printed in ICAO