

المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي

استدامة النقل الجوي

مقر الايقاو، مونتريال، ١٨-٢٢/٣/٢٠١٣

ATC conf

تُنشر هذه الوثيقة في طبعات منفصلة باللغات العربية
والاسبانية والانجليزية والروسية والصينية والفرنسية

منظمة الطيران المدني الدولي

999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

للحصول على معلومات عن تقديم طلبات الشراء والاطلاع على جميع أسماء
وكلاء البيع وبائعي الكتب، يرجى زيارة الموقع التالي للايقاو:

www.icao.int

الوثيقة رقم 10009 Doc، المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوية
Order Number: 10009

ISBN: 978-92-9249-320-2

© ICAO 2013

جميع الحقوق محفوظة. لا يجوز استنساخ أي جزء من هذا المنشور أو
تخزينه في نظام لاسترجاع الوثائق أو تداوله في أي شكل من الأشكال،
بدون إذن مكتوب سلفاً من منظمة الطيران المدني الدولي

المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي
(٢٠١٣)

كتاب الإحالة

إلى: رئيس المجلس

من: رئيس المؤتمر العالمي للنقل الجوي

أُتشرّف بأن أرفق طيه تقرير المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي الذي انعقد في مونتريال
من ١٨ إلى ٢٢/٣/٢٠١٣.



م. بن شمام
رئيس المؤتمر

مونتريال، ٢٢/٣/٢٠١٣

جدول المحتويات

(i)	..... كتاب الإحالة
(iii)	..... جدول المحتويات
1	..... المقدمة
5	..... البند ١ من جدول الأعمال: استعراض شامل للاتجاهات والتطورات
5	..... البند ١-١ من جدول الأعمال: التطورات في قطاع النقل الجوي والتطورات التي طرأت على اللوائح التنظيمية
9	..... البند ٢-١ من جدول الأعمال: مجالات أخرى لأعمال الايكاو قد ينجم عنها تأثير اقتصادي
12	..... البند ٢ من جدول الأعمال: بحث القضايا الرئيسية وإطار تنظيم اللوائح ذي الصلة
12	..... البند ١-٢ من جدول الأعمال: دخول الأسواق
19	..... البند ٢-٢ من جدول الأعمال: ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم
22	..... البند ٣-٢ من جدول الأعمال: حماية المستهلك
25	..... البند ٤-٢ من جدول الأعمال: المنافسة العادلة
28	..... البند ٥-٢ من جدول الأعمال: الضمانات
30	..... البند ٦-٢ من جدول الأعمال: فرض الضرائب وغير ذلك من الجبايات على النقل الجوي الدولي
32	..... البند ٧-٢ من جدول الأعمال: اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية
38	..... البند ٨-٢ من جدول الأعمال: تنفيذ سياسات الايكاو وإرشاداتها
41	..... المرفق (أ) — الكلمات الافتتاحية
51	..... المرفق (ب) — الملاحظات الختامية
53	..... المرفق (ج) — قائمة المشاركين
69	..... المرفق (د) — قائمة ورقات العمل

المقدمة

مكان المؤتمر ومدة انعقاده

١- انعقد المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي (ATConf/6) في قاعة الجمعية العمومية بمقر منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) في مونتريال في الساعة التاسعة والنصف صباحاً من يوم ٢٠١٣/٣/١٨. وافتتح المؤتمر السيد ر. كوييه غونزاليس، رئيس المجلس، وأدلى ببيانات أيضاً السيد ط. الرفاعي، الأمين العام لمنظمة السياحة العالمية، والسيدة ك. ماكولاي، رئيسة لجنة النقل الجوي. وقدم السيد ب. دجيبو، مدير إدارة النقل الجوي، موظفي أمانة المؤتمر. وانتهى المؤتمر من أعماله في ٢٠١٣ /٣/٢٢.

الحضور

٢- حضر الاجتماع أعضاء ومراقبون رشحتهم ١٣١ دولة عضواً و ٣٩ منظمة دولية، فضلاً عن استشاريين وشخصيات أخرى كما هو مبين في المرفق (هـ) - قائمة المندوبين.

المسؤولون والأمانة العامة

٣- انتُخب المسؤولان التاليان:

رئيس الاجتماع: السيد م. بن شمام (الجزائر)

نائب رئيس الاجتماع: السيد ب. سوسانتونو (إندونيسيا)

٤- وعمل السيد ب. دجيبو، مدير إدارة النقل الجوي، أميناً للمؤتمر، وعملت السيدة ن. تيسييه، رئيسة قسم السياسات والتحليلات الاقتصادية، نائبة لأمين المؤتمر. وعملت السيدة م. بولس والسيد ف. مالو والسيد ج. سيمون والسيد ب. فيلار والسيد ي. ز. وانغ كأمناء مساعدين؛ وعمل السيد ج. بيرلي والسيد ج. دي لا كامارا والسيد ب. بيغيان والسيد إيفالو نانغ كاستشاريين للمؤتمر.

٥- وقُدمت الخدمات الإدارية واللغوية تحت إشراف الدكتورة ف. ليو، مديرة إدارة الشؤون الإدارية والخدمات، والسيد أ. فابريتش، القائم بأعمال رئيس قسم المؤتمرات والخدمات المكتبية، والسيدة د. رحمان، رئيسة قسم إدارة الوثائق والتعاقد الخارجي، والسيد ف. ساموشكين، رئيس قسم الترجمة الفورية.

جدول أعمال الاجتماع

٦- كان مجلس الايكاو قد أقر جدول الأعمال الأولي للاجتماع في ٢٠١٢/٢/٢٧ (انظر محضر القرارات C-DEC 195/1). وتم إقرار جدول الأعمال المنقح المبين أدناه، في ٢٠١٣/١/٣١ (انظر النشرة الإلكترونية EB 2013/4).

١- استعراض شامل للاتجاهات والتطورات

١-١ التطورات في قطاع النقل الجوي والتطورات التي طرأت على اللوائح التنظيمية: سيستعرض المؤتمر أهم التطورات في قطاع النقل الجوي والتقدم المحرز في التغييرات التي طرأت على اللوائح التنظيمية منذ انعقاد المؤتمر العالمي الأخير الخامس للنقل الجوي (في الفترة ٢٤-٢٩/٣/٢٠٠٣). وسيغطي هذا البند مجالات مثل: تحالفات شركات الطيران وترتيبات التكتل والتعاون، والنماذج المنخفضة التكاليف للناقلين الجويين،

واقصديات شركات الطيران وقدرتها على الاستمرار، وبعض التحديات الرئيسية التي تواجه قطاع النقل الجوي (مثل التأثير السلبي لتقلب أسعار الوقود). وسيُقيم المؤتمر تأثير هذه التطورات على الأسواق وعلى عملية تطور اللوائح.

٢-١ **مجالات أخرى لأعمال الايكاو قد ينجم عنها تأثير اقتصادي:** سيتلقى المؤتمر تقارير عن التقدم المحرز في مجالات أخرى لأعمال الايكاو (مثل سلامة الطيران والأمن والبيئة) التي قد تؤثر تأثيراً اقتصادياً على تطور النقل الجوي أو على تنظيم اللوائح الاقتصادية (مثل التمويل).

٢- بحث القضايا الرئيسية وإطار تنظيم اللوائح ذي الصلة

١-٢ **دخول الأسواق:** سيشمل هذا البند تبادل الحقوق التجارية - وأساساً ما يتجاوز نطاق الحريتين الثالثة والرابعة، وتعزيز المرونة فيما يخص خدمات الشحن الجوي البحث، وتحرير جميع الخدمات المساعدة (مثل المناولة الأرضية)، والنهج الإقليمية والمتعددة الجوانب، والاحتمالات المتعلقة بالتعددية؛ والمسائل الخاصة بقدرات شركات الطيران والوصول إلى المطارات، بما في ذلك تخصيص الخانات الزمنية لحركة الطائرات والقيود على الرحلات الليلية.

٢-٢ **ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم:** سيشمل هذا البند القضايا المتعلقة بتخفيف القواعد الخاصة بتعيين شركات الطيران والترخيص لها - والانتقال بما يتجاوز نطاق شرط الملكية والسيطرة على المستوى الوطني؛ والاستثمار الأجنبي في شركات الطيران الوطنية، وترتيبات اللوائح التنظيمية لتيسير دخول شركات الطيران إلى أسواق رؤوس الأموال الدولية.

٣-٢ **حماية المستهلك:** سيشمل هذا البند القضايا المتعلقة بحماية المستهلك، وحقوق الركاب الجويين، وما يتصل بذلك من النهج التنظيمية وممارسات قطاع النقل الجوي (بما في ذلك شروط النقل، والتزامات قطاع النقل الجوي والإعسار المالي لشركات الطيران)؛ وشفافية التسعير لدى شركات الطيران، وتطوير إرشادات الايكاو، وموامة أو اتساق النهج التنظيمية.

٤-٢ **المنافسة العادلة:** سيشمل هذا الموضوع القضايا المتعلقة بنفاذي الممارسات التنافسية غير المنصفة؛ وتأثير توحيد قطاع الطيران وتركيزه، وتأثير اللوائح الاقتصادية على قطاع شركات الطيران وموامة في تطبيق القوانين والقواعد.

٥-٢ **الضمانات:** سيعطي هذا الموضوع القضايا المتصلة بالمشاركة المستدامة والفعالة لجميع الدول ولا سيما البلدان النامية في النقل الجوي وتأمين الخدمات وتفاذي الإجراءات الأحادية الجانب التي تنال من النقل الجوي.

٦-٢ **فرض الضرائب وغير ذلك من الجبايات على النقل الجوي الدولي:** سيتناول هذا البند القضايا المتعلقة بالرسوم والضرائب والجبايات المفروضة على الطيران المدني، وأثر فرض الضرائب أو الجبايات غير المتعلقة بالطيران على تطور النقل الجوي، وأثار ذلك بالنسبة لسياسات الايكاو على فرض الضرائب والرسوم.

٧-٢ **اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية:** سيشمل هذا البند الأمور المتعلقة بنتائج المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية (مونتريال، ١٩ إلى ٢٠١٢/١١/٣٠) فيما يخص التأثير الاقتصادي لحزم التحسينات

في منظومة الطيران. وسيكون من بين المسائل الرئيسية كيفية تطبيق سياسات وإرشادات الايكاو الحالية وأفضل السبل لمعالجة التحديات المالية المرتبطة بحزم التحسينات هذه. وستعرض على المؤتمر تقارير عن الوضع المالي للمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية، وتنفيذ التوصيات الصادرة عن مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية المنعقد في عام ٢٠٠٨، والنظر في القضايا ذات الصلة مثل تمويل أنشطة المراقبة التنظيمية (أي ما يتعلق بالسلامة والأمن والمراقبة الاقتصادية للمطارات وخدمات الملاحة الجوية).

٨-٢ **تنفيذ سياسات الايكاو وإرشاداتها:** سيتناول هذا البند أهمية وكفاءة سياسات وإرشادات الايكاو الحالية بشأن اللوائح الاقتصادية للنقل الجوي الدولي، وتطبيقها أو تنفيذها من جانب الدول والتدابير المتخذة لتحسين مستوى الوضع السائد.

ترتيبات العمل

- ٧- اجتمع المؤتمر في شكل هيئة واحدة. وانعقدت ندوة سابقة للمؤتمر في يوم الأحد ٢٠١٣/٣/١٧ قبل البدء في النظر رسمياً في بنود جدول الأعمال، وبدأ المؤتمر ذاته أعماله يوم الاثنين الموافق ٢٠١٣/٣/١٨.
- ٨- وكان النظام الداخلي هو النظام الداخلي الدائم للاجتماعات في مجال النقل الجوي (الوثيقة ٨٦٨٣). وعلق المجلس العمل بالمادة ٢٦ التي تدعو إلى إعداد محاضر موجزة.
- ٩- وأجريت المناقشات في الاجتماع الرئيسي باللغات العربية والصينية والإنجليزية والفرنسية والروسية والإسبانية. وكانت بعض ورقات العمل متاحة بلغة واحدة فقط. وصدر التقرير باللغات العربية والصينية والإنجليزية والفرنسية والروسية والإسبانية.
- ١٠- وقام المؤتمر بتفويض السلطة إلى رئيسه لإقرار التقرير بالغلaf الأصفر.

البند ١ من جدول الأعمال: استعراض شامل للاتجاهات والتطورات
١-١: الصناعة والتطورات التنظيمية

١-١-١ الوثائق

١-١-١-١ نظر المؤتمر في البند ١-١ من جدول الأعمال بالاستناد إلى ورقات العمل التالية: WP/17 و WP/22 و WP/23 (الأمانة العامة) و WP/33 (الإمارات العربية المتحدة) و WP/39 (مصر) و WP/70 revised (كندا وألمانيا وسنغافورة والإمارات العربية المتحدة والاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا) والرابطة الدولية للشحن الجوي والولايات المتحدة واتحاد النقل الجوي الدولي والرابطة الدولية للشحن الجوي) و WP/53 (مقدمة من أيرلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني) و WP/56 (كولومبيا نيابة عن لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني) و WP/57 (شيلي نيابة عن لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني) و WP/65 (منظمة السياحة العالمية) و WP/102 (رابطة أمريكا اللاتينية لقانون الطيران والفضاء) و WP/100 (المجلس الدولي للمطارات) و WP/80 (منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية). وأحاط المؤتمر علماً أيضاً بورقة المعلومات التالية: IP/10 (اندونيسيا).

٢-١-١ المناقشة

١-٢-١-١ أيد المؤتمر ورقات عمل الأمانة العامة المقدمة بشأن الإنجازات منذ الاجتماع الخامس للمؤتمر العالمي للنقل الجوي وسلسلة استدامة النمو الاقتصادي للنقل الجوي وقيمة النقل الجوي. وأقر المؤتمر أيضاً بقيمة الأعمال المنجزة منذ الاجتماع الخامس للمؤتمر العالمي للنقل الجوي في مساعدة الدول في عملية التحرير. وطُلب من الإيكاو ضمان التحديث المستمر للإرشادات بشأن التحرير، بما في ذلك تحديث مؤشرات التحرير.

٢-٢-١-١ جرى أخذ علم بالتطورات التي حدثت في مجال النقل الجوي التي تتعلق بنشوء تحالفات واندماجات بين شركات الطيران. وأقر المؤتمر بأنه ستكون هناك قيمة لدراسة التأثير الإيجابي والسلبى على سوق النقل الجوي، وخاصة فيما يتعلق بالامتنال لمعايير المنافسة ومنع الاحتكارات.

٣-٢-١-١ اعترافاً بالعلاقة الوثيقة المتبادلة بين النقل الجوي والسياحة، أحاط المؤتمر علماً بالحاجة لتعاون أوثق وعمل جماعي يتجاوز "الصوامع" الوظيفية للنقل الجوي والسياحة وكذلك الحاجة لتعزيز التنسيق بين جميع الجهات المعنية بصفة عامة، وبين منظمة السياحة العالمية والإيكاو بصفة خاصة.

٤-٢-١-١ جرى الإعراب عن عدة آراء بشأن موضوع وتيرة التحرير. وذكرت بعض الدول منافع التحرير السريع بينما رأت دول أخرى أن الظروف الواقعية والأوضاع المحددة المختلفة للدول قد تؤثر على وتيرة التحرير. وسأقت دول أخرى حجة أنه من المطلوب تحقيق التوازن بين المنافسة النزيهة والمزيد من التحرير وجرى التصريح بأن التصرفات إحادية الطرف من جانب الدول قد تعيق نمو النقل الجوي الدولي.

٥-٢-١-١ جرى الإقرار بالدور العام الذي تؤديه الإيكاو في تعزيز التحرير، وتم الإعراب عن القلق فيما يتعلق بتمويل عمل الإيكاو في مجال النقل الجوي. واعتُبر أن الإيكاو هي المنتدى الأمثل لإحراز التقدم في مثل هذا العمل وجرى الإعراب عن الدعم لإنشاء صندوق طوعي مكرس لتعزيز دور الإيكاو في هذا المجال، وفقاً لقواعد الإيكاو الإدارية وسياساتها العامة.

٦-٢-١-١ لاحظ المؤتمر أهمية التصديق على الاتفاقية لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩). وكان ثمة دعم قوي للتشجيع على التصديق على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ من قبل الدول التي لم تفعل ذلك بعد ولأن تقدم الايكاو المساعدة.

٧-٢-١-١ اعتُبر موضوعاً سلامة المجال الجوي وسيادة الدول عليه خارج نطاق المؤتمر واقتُرح أنه ينبغي مناقشة المسألتين في الجمعية العمومية.

٨-٢-١-١ أخيراً، قدم مكتب العمل الدولي معلومات عن نقاط توافق الآراء المعتمدة في منتدى الحوار العالمي لمكتب العمل الدولي الذي تم عقده في فبراير ٢٠١٣.

٣-١-١ الاستنتاجات

١-٣-١-١ على ضوء الوثائق التي تم بحثها، وعقب المناقشات التي دارت بشأن التطورات في قطاع النقل الجوي والتطورات التي طرأت على اللوائح التنظيمية بشأن البند ١-١ من جدول الأعمال، خُصص المؤتمر إلى ما يلي:

(أ) أعمال المتابعة التي قامت بها الايكاو فيما يتعلق بالاجتماع الخامس للمؤتمر العالمي للنقل الجوي يسرت على الدول التكيف مع التطورات التي شهدتها عمليات التنظيم. ومن شأن مواصلة هذا العمل أن يفيد الدول في تطوير النقل الجوي.

(ب) من أجل تعزيز التنمية المستدامة للنقل الجوي، ينبغي التسليم بأن الاختلافات في الربحية ضمن سلسلة قيمة النقل الجوي ومسائل تجزئة الإطار التنظيمي والتحديات المرتبطة بتمويل هذا القطاع والقيود التي تواجهها سعة البنى الأساسية والإجراءات الأحادية الطرف التي تتخذها الدول والتي تؤثر على النقل الجوي الدولي هي من معوقات التنمية المستدامة للنقل الجوي التي ينبغي إزالتها من أجل مواكبة النمو المتوقع في حركة النقل الجوي العالمي والعمل على تعزيز التنمية المستدامة لهذا القطاع؛

(ج) تكلفة الوقود تعتمد بشكل كبير على قوى السوق وإمكانية التدخل التنظيمي فيها مستبعدة. بيد أنه من الضروري أن يشتمل الإطار التنظيمي لتنمية النقل الجوي على استراتيجيات تخفف الأثر الاقتصادي الضار لتقلب أسعار الوقود؛

(د) خلال العقد الماضي، كانت مختلف الجهات المعنية في سلسلة قيمة النقل الجوي تعمل ضمن بيئة تتسم بمزيد من الحدة في المنافسة. وهناك اعتماد متبادل بين هذه الجهات المعنية؛ أما التكاليف والبيئة التشغيلية فهي تؤثر على القيمة التي ينتجها قطاع النقل الجوي؛

(هـ) أصبحت التحالفات، التي أنشئت في البداية لمواجهة القيود التنظيمية على الأسواق ولمواصلة المنافسة والحضور فيها، تتسم بمزيد من التعقيد والترابط من حيث أطر التعاون والقدرات التسويقية الهائلة. وبرغم جميع المميزات والفوائد التي أتت بها التحالفات والاتحادات في قطاع النقل الجوي، هناك سلبيات ونقائص تتطلب التدارك وعلى الايكاو إجراء الدراسات بهذا الشأن؛

(و) ينبغي لكل من الدول والمنظمات الدولية المعنية أن تتوخى منهجية واسعة النطاق ومتساسة ومستدامة فيما يتعلق بسياسات النقل الجوي والسياحة؛

- (ز) مع مراعاة اختلاف الواقع من بلد إلى آخر، يمكن التسليم بأن أسواق الطيران الحرة تجارياً قد حققت بصورة عامة قدراً كبيراً من النمو والتنمية وعادت بمنافع اجتماعية على الدول التي اعتمدها؛
- (ح) حتى تقوم الايكاو بدور هام في تحرير النقل الجوي، يمكن النظر في إنشاء صندوق طوعي مخصص للنقل الجوي تساهم فيه الدول الأعضاء من أجل تدعيم الأعمال التي تقوم بها المنظمة في هذا المجال، على أن تتم إدارة شؤون هذا الصندوق وفق قواعد الايكاو الإدارية وسياساتها العامة؛
- (ط) اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ هي من الأدوات الفعالة التي تحدد مسؤولية الناقلين الجويين، والتي ينبغي تحسين تنفيذها لكي تعود على كل الأطراف بفوائد هامة.

التوصيات

٤-١-١

التوصية ١-١/١ - التطورات في قطاع النقل الجوي والتطورات التي طرأت على اللوائح التنظيمية

يوصي المؤتمر بما يلي:

- (أ) ينبغي للدول أن تعترف بأهمية الأطر التنظيمية الوطنية والإقليمية في ضمان امتثال التحالفات لمعايير المنافسة ومنع الاحتكارات؛ وينبغي للدول إيلاء الاعتبار الواجب لمسألة المنافع التي تحققها التحالفات؛
- (ب) ينبغي للدول أن تنظر في وضع آلية تتيح التعاون والتنسيق عن كثب بين سلطاتها في مجالي السياحة والنقل الجوي؛ وينبغي للدول أيضاً أن تدعم مواصلة التعاون بين الايكاو ومنظمة السياحة العالمية على المسائل ذات الاهتمام المشترك؛ وينبغي للدول أن تؤيد وتشجع اعتماد اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ على صعيد عالمي؛
- (ج) ينبغي أن تستمر الايكاو في رصد التطورات وإجراء الدراسات حول القضايا الرئيسية ذات الأهمية العالمية وأن توفر للدول مجموعة من المبادئ الأساسية وأن تطلع الدول والمنظمات الدولية والقطاع على ما أجرته من تحليلات بشأن تطور قطاع النقل الجوي؛
- (د) ينبغي أن تقوم الايكاو بتحديث وتطوير موادها الإرشادية المتعلقة بتنظيم النقل الجوي الدولي. وينبغي بالخصوص أن تواصل تحديث نموذج اتفاق الخدمات الجوية لمواكبة التطورات التنظيمية وتحديث مؤشرات التحرير. وينبغي أيضاً للايكاو أن تواصل إعداد قواعد البيانات ذات الصلة مثل قاعدة البيانات الخاصة باتفاقات الخدمات الجوية العالمية (Doc 9511) فضلاً عن إجراء دراسات حالة عن التجارب في مجال التحرير التجاري؛
- (هـ) ينبغي أن تواصل الايكاو مساعدة الدول في جهودها لإحلال التحرير التجاري للنقل الجوي؛ وهذا الأمر يمكن تحقيقه بجملة أمور من بينها تنظيم دورات تدريبية إضافية أو ندوات إقليمية أو أنشطة مماثلة لتسفيد بها الدول، بحسب ما يُتاح لها من موارد؛

و) ينبغي أن تكون الايكاو المحفل الوحيد للشروع في إيجاد الحلول العالمية لوضع منظومة نقل جوي مستدامة لجميع الأطراف المعنية؛ وينبغي أن تواصل التعاون مع المنظمات الدولية والإقليمية ومع القطاع من أجل رصد المعوقات التي تعرقل إقامة منظومة مستدامة للنقل الجوي وأن تحدد، بشكل تعاوني، الاستراتيجيات الرئيسية الكفيلة بتخطي هذه المعوقات؛

ح) ينبغي أن تنشئ الايكاو صندوقاً طوعياً للنقل الجوي تساهم فيه الدول الأعضاء من أجل تدعيم الأعمال التي تقوم بها المنظمة في هذا المجال. وينبغي أن تُدار شؤون هذا الصندوق بشفافية وفقاً لقواعد الايكاو الإدارية وسياساتها العامة؛

ط) ينبغي أن تقدم الايكاو المساعدة لمن يطلبها من الدول من أجل التصديق على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

البند ١ من جدول الأعمال: استعراض شامل للاتجاهات والتطورات
٢-١: مجالات أخرى لأعمال الايكاو قد ينجم عنها تأثير اقتصادي

١-٢-١ الوثائق

١-١-٢-١-١ نظر المؤتمر في البند ٢-١ من جدول الأعمال على ضوء ورقات العمل التالية: WP/18 (مقدمة من الأمانة العامة) و WP/37 (مقدمة من كوبا) و WP/58 (مقدمة من ٢٢ دولة عضوا من الدول الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني).

٢-٢-١ المناقشة

١-٢-٢-١-١ ذكرت عدة وفود أنّ أمن الطيران في غاية الأهمية بالنسبة لتطور الطيران المدني الدولي بشكل سليم وآمن ومنظم. وأيد المؤتمر بالإجماع ما جاء في ورقة العمل WP/18، المقدمة من الأمانة العامة، بشأن تكاليف أمن الطيران والرسوم ذات الصلة، واعتمد التوصيات التي تضمنتها الورقة. وورد الإعراب عن رأي فيما يتعلق بالأثر السلبي العائد على النقل الجوي الدولي من استخدام الطيران المدني في أنشطة لا يمكن القبول بها ضمن إطار اتفاقية الطيران المدني الدولي لأنها لا تهدد تطور الطيران المدني الدولي فحسب، بل وتنميته الاقتصادية أيضا.

٢-٢-٢-١-١ وفيما يتعلق بالمعلومات المقدمة من كوبا عن الأثر المترتب عن الحصار الذي تفرضه الولايات المتحدة في قطاع الطيران المدني، أعربت وفود بعض الدول الأعضاء عن تأييدها لموقف كوبا ولما تضمنته الورقة من توصيات. وقالت كوبا إنّ الحصار الذي تفرضه الولايات المتحدة هو قرار أحادي الجانب يخالف روح اتفاقية الطيران المدني الدولي، ويؤثر سلبا على تطوير الطيران المدني في كوبا. وذكرت أيضا أن الاجتماع السادس للمؤتمر العالمي للنقل الجوي هو المحفل المناسب لمعالجة هذه المسألة لأنه يتطرق لمسألة استدامة النقل الجوي. وذكرت الولايات المتحدة إن هذه المسألة هي خلاف سياسي بين طرفين ليس من المناسب التطرق إليه في هذا المؤتمر. وأشارت الأمانة العامة إلى أنّ الجمعية العمومية، وهي الهيئة الإدارية للمنظمة، كانت قد تطرقت إلى هذه المسألة في دورتها السابعة والثلاثين، وأنّ الاجتماع السادس للمؤتمر غير مأذون له بتسوية هذه المسألة. وفي الختام، ذكرت كوبا أنّها تعترم عرض هذه القضية على نظر الجمعية العمومية للايكاو في دورتها الثامنة والثلاثين القادمة.

٣-٢-٢-١-١ وكان هناك تأييد عام للاستنتاجات والتوصيات التي عرضتها شيلي بالنيابة عن ٢٢ دولة عضوا من الدول الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني فيما يتعلق بفعالية تكاليف النظام الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة. وأعربت عدة دول عن تأييدها لهذا النوع من التعاون الإقليمي الذي يحقق للأطراف المعنية وفورات في التكاليف. بيد أنّ المؤتمر أشار إلى أنّ نظم السلامة من قبيل هذا النظام والأنشطة ذات الصلة لا ينبغي الخلط بينها وبين أفرقة الايكاو الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs) أو المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOs).

٣-٢-١ الاستنتاجات

١-٣-٢-١-١ على ضوء الوثائق والمناقشات، خلّص المؤتمر إلى ما يلي:

أ) أمن الطيران أمر حاسم بالنسبة لسلامة وأمن وتنظيم تطوير الطيران المدني الدولي في جميع أرجاء العالم، وأن التحديات الأمنية العديدة التي يواجهها قطاع النقل الجوي الدولي اليوم ستكون من العوامل الهامة لزيادة التكاليف؛

ب) تنفيذ تدابير ومهام الأمن الجديدة والمعززة للمطارات ولمقدمي خدمات الملاحة الجوية، بما في ذلك مراقبة الأمن، ستسفر عن تكاليف إضافية. ويتم تشجيع الدول على الامتثال لسياسات الايكاو بشأن رسوم الأمن الواردة في وثيقة سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (Doc 9082) عند تحديد التكاليف الواجب استردادها من المنفعين ومن المنتفعين النهائيين من خلال الرسوم؛

ج) سياسات الايكاو وإرشاداتها بشأن الجوانب الاقتصادية لأمن الطيران تظل سارية. فقد سلّم مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية لعام ٢٠٠٨ بأن سياسات الايكاو الحالية لاسترداد تكاليف تدابير الأمن بالمطارات ولمقدمي خدمات الملاحة الجوية لا تزال سياسات مناسبة وأوصى أن تكفل الدول تنفيذها بفعالية؛

د) المسألة التي أثارها كوبا كانت الهيئة الرئاسية للايكاو قد تناولتها في دورة جمعيتها العمومية السابعة والثلاثين حيث قررت عرض المسألة على نظر رئيس المجلس الذي أسهم فيها بمساعيه الحميدة خلال مناسبات سابقة، وقد تمت الإحاطة علما بما أعلنت عنه كوبا من اعترافها عرض المسألة على نظر الجمعية العمومية للايكاو في دورتها الثامنة والثلاثين القادمة؛

هـ) حقق النظام الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة للدول المشاركة وفورات كبيرة في التكاليف، تجسدت في منافع على المشغلين؛ ولم تكن أنشطة التدريب ومساعدة الدول والأنشطة المتعددة الجنسيات وأنشطة التنفيذ والحلقات الدراسية وغيرها من الأنشطة لتتم من دون النظام الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة، أو أنها كانت ستكون في غير متناول معظم الدول؛ والتعاون بين الدول في المنطقة قد تيسر بفضل توحيد التدريب على المستوى الإقليمي.

التوصيات

٤-٢-١

١-٤-٢-١ بعد النظر في الوثائق ومواصلة المناقشة بشأن المجالات الأخرى المتعلقة بأعمال الايكاو التي قد تكون لها انعكاسات اقتصادية بموجب البند ٢-١ من جدول الأعمال، اعتمد المؤتمر التوصيات التالية:

التوصية ١/٢-١ - مجالات أخرى لأعمال الايكاو قد ينجم عنها تأثير اقتصادي

يوصي المؤتمر بما يلي:

أ) تكفل الدول تنفيذ سياسات الايكاو الحالية لاسترداد تكاليف تدابير ومهام الأمن لدى المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية لكي تكون الرسوم الأمنية رسوما معقولة وفعالة من حيث التكلفة ولزيادة مستوى التجانس في العالم أجمع؛

ب) جدير بالدول أن تدرج في تشريعاتها أو لوائحها أو سياساتها الوطنية وكذلك في اتفاقات خدمات الملاحة الجوية المبادئ الرئيسية الأربعة والمتعلقة بالرسوم والتي هي عدم التمييز والصلة بالتكاليف

والشفافية والتشاور مع المنتفعين، وذلك من أجل كفاءة امتثال مشغلي المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية لهذا الأمر؛

(ج) ينبغي للدول أن تزيد من مساهمتها في مجموعات الإقليمية المعنية بالسلامة؛

(د) الدول مدعوة إلى ملاحظة جدوى التعاون الإقليمي، وإلى أن تحدد أهدافا ومؤشرات إدارية واقتصادية، على غرار ما قامت به دول أمريكا اللاتينية؛

(هـ) ينبغي للايكاف اتخاذ جميع التدابير ذات الصلة من أجل ضمان الإدراك والمعرفة على نطاق واسع بسياساتها وتشجيع استخدامها الإرشادية بشأن تكاليف أمن الطيران والرسوم ذات الصلة.

البند ٢ من جدول الأعمال: بحث القضايا الرئيسية وإطار تنظيم اللوائح ذي الصلة
١-٢: دخول الأسواق

ملاحظة: نظر المؤتمر في هذا البند من جدول الأعمال على ثلاثة أجزاء: (أ) تحرير دخول الأسواق؛ و (ب) خدمات الشحن الجوي؛ و (ج) المسائل الأخرى المتعلقة بدخول الأسواق.

(أ) تحرير دخول الأسواق

١-١-٢ الوثائق

١-١-٢-١ نظر المؤتمر في مسألة حقوق الحركة في إطار البند ١-٢ بناء على ورقات العمل التالية: WP/13 (الأمانة العامة) و WP/28 (شيلي) و WP/97 (الصين) و WP/40 (مصر) و WP/82 (إندونيسيا) و WP/34 (نيوزيلندا) و WP/78 (سنغافورة) و WP/44 Revised (تركيا) و WP/93 (الإمارات العربية المتحدة) و WP/60 (الولايات المتحدة) و WP/103 (فنزويلا) و WP/54 (مقدمة من آيرلندا نيابة عن أعضاء الاتحاد الأوروبي والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني) و WP/63 (منظمة السياحة العالمية) و WP/67 (اتحاد النقل الجوي الدولي) و WP/81 (الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية) و WP/99 (مقدمة من الاتحاد الدولي لعمال النقل).

١-١-٢-٢ وأحاط المؤتمر علماً أيضاً بورقات المعلومات التالية: IP/3 (أستراليا) و IP/17 (البرازيل) و IP/5 (بولندا) و IP/14 (جمهورية كوريا) و IP/19 (٥٤ دولة عضواً في اللجنة الأفريقية للطيران المدني) و IP/6 (٢٢ دولة عضواً في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني) و IP/8 (منظمة التجارة العالمية).

٢-١-٢ المناقشة

١-٢-١-٢ كان هناك تسليم عام بالفوائد الكبيرة التي حققها تحرير النقل الجوي للدول والصناعة والمستهلكين، فضلاً عن مساهمته في الاقتصاد العالمي والتجارة والسياحة وتنمية المجتمعات المحلية وتوفير فرص العمل؛ وتم الإعراب عن الدعم لضرورة توسيع نطاق تحرير دخول الأسواق. وركزت المناقشة على سبل ووتيرة التحرير من جانب الدول، فضلاً عن ضرورة النظر في مصالح جميع الجهات المعنية بما في ذلك القوى العمالية.

٢-٢-١-٢ وأيد الكثيرون الرأي الذي مفاده أنه بسبب التفاوت بين الدول في مراحلها التنموية ومتطلبات النقل الجوي، ينبغي للدول أن تسعى إلى التحرير بسرعتها الخاصة بها وأن تطبق المناهج التي تناسب احتياجاتها وأوضاعها الوطنية. وفي ذات الوقت كان هناك اتفاق عام على ضرورة تحديد الإطار التنظيمي العالمي بشأن دخول الأسواق من أجل مراعاة التغيرات التي طرأت على بيئة الأعمال العالمية؛ كما تم الاعتراف بضرورة أن تضطلع الايكاو بدور قيادي في تسهيل التطور التنظيمي. وفي هذا الصدد، أعرب عن التأييد للاقتراح الداعي إلى أن تحدد الايكاو رؤية طويلة المدى لتحرير النقل الجوي على المستوى العالمي، بما في ذلك الحلول المتعددة الأطراف، مع مراعاة مصالح جميع الدول والجهات المعنية بالطيران.

٣-٢-١-٢ وشددت بعض الدول على العلاقة الوثيقة بين دخول الأسواق والمنافسة العادلة بينما رأت دول أخرى أن مسألتي دخول الأسواق والمنافسة العادلة غير مرتبطتين بالضرورة.

٤-٢-١-٢ وأعرب عدد كبير من الدول عن التأييد لاقتراح أن تعد الايكاو اتفاقاً دولياً، بالاستناد إلى الإنجازات السابقة والترتيبات التنظيمية الحالية لتحرير الخدمات لكي تستخدمها الدول لمواصلة تحرير دخول الأسواق. وأحاط المؤتمر علماً مع

ذلك بأن هناك الكثير من الأعمال التي ما زالت مطلوبة في هذا الشأن، وأنه ينبغي النظر في أحكام الاتفاق المتعدد الأطراف بشأن تحرير النقل الجوي الدولي (MALIAT). وتم اقتراح أيضا إجراء هذه العملية من خلال التشاور مع الخبراء (كفريق خبراء تنظيم النقل الجوي والدول والصناعة وغير ذلك من الجهات المعنية بالطيران)، وأنه قبل الالتزام بهذا المشروع، ينبغي للايكاو أن تجري استقصاءً لتحليل احتياجات الدول وتقييم قيمة إعداد مثل هذا الاتفاق والموارد التي يتطلبها. وبالإضافة إلى ذلك، أحاط المؤتمر علماً بمشروع النص المقترح للاتفاق المتعدد الأطراف بشأن تحرير دخول الأسواق الذي قدمته إحدى الدول.

٢-١-٢-٥ وبالنظر إلى العملية الطويلة اللازمة لإعداد الاتفاقات المتعددة الأطراف، كان هناك تأييد واسع النطاق لاقتراح أن تواصل الدول عملية تحرير دخول الأسواق من خلال السبل القائمة حالياً، بما في ذلك الترتيبات الثنائية والإقليمية والمتعددة الأطراف.

٢-١-٣ الاستنتاجات

٢-١-٣-١ نتيجة للوثائق التي نظر فيها المؤتمر والمناقشة التي تلت ذلك بشأن موضوع تحرير دخول الأسواق في إطار البند ٢-١ من جدول الأعمال، خلص المؤتمر إلى ما يلي:

- (أ) وقرّ التحرير فوائد واسعة النطاق للدول والمستهلكين وشركات الطيران والمطارات والمجتمعات المحلية والاقتصادات الوطنية. وإن زيادة فرص دخول الأسواق الدولية أمام مقدمي الخدمات الجوية تسمح لقطاع النقل الجوي بأن يساهم بأقصى درجة ممكنة في الاقتصاد العالمي؛
- (ب) إن التحرير وسيلة وعملية متكاملة، وليس غاية في حد ذاتها [WP/97، الصين]. فالهدف من التطور التنظيمي هو توفير البيئة المواتية التي يستطيع فيها النقل الجوي الدولي أن ينمو ويزدهر بطريقة منتظمة تتسم بالكفاءة والاقتصاد والاستدامة، بدون المساس بالسلامة والأمن ومع احترام المعايير الاجتماعية والعمالية؛
- (ج) سعت الدول إلى تحرير دخول الأسواق بطرق مختلفة وبسرعات متباينة وفقاً لاحتياجاتها وظروفها وأهدافها الخاصة بالسياسات العامة، وحققت في ذلك تقدماً ونجاحاً كبيرين. غير أنه ما زالت هناك حاجة إلى تحديد الإطار التنظيمي الذي يعود إلى عدة عقود مضت لمواكبة التغيرات في الاقتصاد العالمي وبيئة الأعمال وللوفاء باحتياجات الدول والصناعة والمستهلكين في القرن الحادي والعشرين؛
- (د) هناك تأييد قوي من مجتمع الطيران للمزيد من التحرير في قطاع النقل الجوي، ومشاركة الايكاو في تيسير مثل هذه الجهود. وهناك تأييد عام للايكاو، بحيث تعمل عن كثب مع جميع الأطراف المعنية، لتتولى القيادة في استكشاف سبل توسيع نطاق دخول الأسواق، بما في ذلك الحلول المتعددة الأطراف الطويلة المدى، مع الاعتراف بأن الدول ستواصل عملية التحرير حسب سرعتها الخاصة بها وفقاً لاحتياجاتها؛
- (هـ) في الأجل القريب، ينبغي للدول أن تواصل متابعة تحرير دخول الأسواق وفقاً لظروفها ومتطلباتها باستخدام السبل القائمة حالياً، مثل الاتفاق المتعدد الأطراف بشأن النقل الجوي الدولي (MALIAT)، بينما ينبغي للايكاو أن تواصل تقديم الإرشادات والمساعدة إلى الدول في تيسير هذه العملية.

التوصية ٢-١/١ - تحرير دخول الأسواق

يوصي المؤتمر بما يلي:

- (أ) ينبغي للدول أن تواصل متابعة تحرير دخول الأسواق بالسرعة والطريقة المناسبتين لاحتياجاتها وظروفها، مع إيلاء الاعتبار الواجب لمصالح جميع الجهات المعنية وبيئة الأعمال المتغيرة والبنية الأساسية اللازمة؛
- (ب) ينبغي للايكاو أن تعد وتعتمد رؤية طويلة المدى لتحرير النقل الجوي الدولي، بما في ذلك بحث مسألة اتفاق دولي يتيح للدول تحرير دخول الأسواق، مع مراعاة التجارب السابقة والإنجازات التي حققتها الدول، بما في ذلك اتفاقات تحرير دخول الأسواق القائمة والمبرمة على المستويات الثنائية والإقليمية والمتعددة الأطراف، فضلاً عن مختلف الاقتراحات المقدمة خلال هذا المؤتمر؛
- (ج) ينبغي للايكاو أن تعمل مع جميع الأطراف المعنية، وأن تجري المشاورات مع الخبراء والدول والصناعة والمنظمات المهتمة وغير ذلك من الجهات المعنية لبناء فهم مشترك والتوصل إلى توافق في الآراء من أجل إعداد الرؤية الطويلة المدى والترتيبات التنظيمية ذات الصلة بها؛
- (د) ينبغي للايكاو أن تواصل تقديم الإرشادات والمساعدة إلى الدول في تيسير عملية تحرير دخول الأسواق، عن طريق الاستفادة من محافل مثل مؤتمرات الايكاو للتفاوض بشأن الخدمات الجوية (ICAN)؛
- (هـ) ينبغي للايكاو أن تواظب على تحديث إرشادات السياسات العامة المتعلقة بتنظيم النقل الجوي وجعلها قادرة على الاستجابة للتغيرات واحتياجات الدول، والنظر في السبل الإضافية التي يمكن من خلالها تيسير عملية التحرير.

(ب) خدمات الشحن الجوي

١-٢-٥ الوثائق

١-٢-٥-١-٢ نظر المؤتمر في المسائل المتعلقة بخدمات الشحن الجوي في إطار البند ٢-١ من جدول الأعمال بناء على ورقات العمل التالية: WP/14 (الأمانة العامة) و WP/34 (نيوزيلندا) و WP/36 (رابطة النقل الجوي لأمريكا اللاتينية والكاريبي) و WP/67 (اتحاد النقل الجوي الدولي) و WP/96 (رابطة الدولية للشحن الجوي).

١-٢-٦ المناقشة

- ١-٢-٦-١-٢ ناقش المؤتمر موضوع تحرير الشحن الجوي وكذا المداولات التي جرت بشأن تحرير دخول الأسواق.
- ١-٢-٦-٢ ومع الاعتراف بالسماوات الخاصة لعمليات الشحن الجوي، أعرب عن بعض التأييد لاقتراح أن تعد الايكاو اتفاقاً دولياً لتحرير الشحن الجوي. وإلى حين وضع مثل هذا الاتفاق، تم تشجيع الدول على مواصلة تحرير خدمات الشحن الجوي باستخدام الأدوات الراهنة بما في ذلك المناهج الثنائية أو الإقليمية أو المتعددة الأطراف. وتم استعراض الانتباه إلى أنه بوسع الدول أن تنضم إلى "الاتفاق المتعدد الأطراف بشأن تحرير النقل الجوي الدولي (MALIAT)" على أساس الشحن الجوي وحده. وأحاط المؤتمر علماً بضرورة النظر في أحكام هذا الاتفاق والأسباب التي أدت إلى عدم انضمام المزيد من الدول إليه.

٢-١-٦-٣ وأُعرب عن رأي مفاده أن إعداد اتفاق دولي لتحرير خدمات نقل الشحن الجوي ينطوي على مخاطر محتملة إذ إنه قد يؤدي إلى تشويه المنافسة بين الناقلين المكرسين للشحن الجوي وحده والناقلين الجويين الذين يحملون الركاب وينقلون البضائع أيضاً، وأنه ينبغي دراسة هذه المخاطر بعناية كبيرة ومنع وقوعها.

٢-١-٧ الاستنتاجات

٢-١-٧-١ نتيجة للوثائق التي نظر فيها المؤتمر والمناقشة التي تلت ذلك بشأن موضوع خدمات الشحن الجوي في إطار البند ٢-١ من جدول الأعمال، خلص المؤتمر الى ما يلي:

(أ) يؤدي الشحن الجوي دوراً هاماً في الاقتصاد العالمي. ويعد نمو خدمات الشحن الجوي وتوسعها مفيداً للتنمية المستدامة للنقل الجوي، كما أنه يساهم بشكل كبير في التجارة العالمية والتنمية الاقتصادية؛

(ب) يتعين أن تولي الدول الاعتبار الواجب للسمات المتميزة لخدمات الشحن الجوي عند إبرام اتفاقات الخدمات الجوية؛

(ج) استخدمت الدول أدوات مختلفة في عملية تحرير خدمات الشحن الجوي، بما في ذلك الترتيبات الثنائية والإقليمية والمتعددة الأطراف، وبعضها يترك الباب مفتوحاً للدول الأخرى لكي تنضم إليها، مثل الاتفاق المتعدد الأطراف لتحرير النقل الجوي الدولي (MALIAT)؛

(د) تظل إرشادات الايكاو بشأن تحرير خدمات الشحن الجوي صالحة، وينبغي تشجيع الدول على استخدامها. وفي هذا الصدد، يوجد تأييد عام للايكاو لتؤدي دوراً قيادياً في تسهيل المزيد من التحرير، وأُعرب عن بعض التأييد لأن تعدد الايكاو اتفاقاً متعدد الأطراف يركز بصفة محددة على الشحن الجوي، مع مراعاة الحاجة إلى ضمان ألا يؤدي مثل هذا الاتفاق إلى تشويه المنافسة بين الناقلين المكرسين للشحن وحده والناقلين الجويين الذين يحملون الركاب وينقلون البضائع أيضاً، وأن يكون ذلك متمشياً مع الجهود التي تبذلها الايكاو فيما يخص دخول أسواق النقل الجوي الدولي بصفة عامة.

التوصيات

٢-١-٨

التوصية ٢-١/٢ - خدمات الشحن الجوي

يوصي المؤتمر بما يلي:

(أ) ينبغي أن تولي الدول الاعتبار الواجب للسمات المميزة لخدمات الشحن الجوي عند تبادل حقوق دخول الأسواق في إطار اتفاقات الخدمات الجوية وأن تمنح الحقوق المناسبة والمرونة التشغيلية اللازمة من أجل تشجيع تطور هذه الخدمات؛

(ب) ينبغي للدول أن تواصل تحرير خدمات الشحن الجوي من خلال كل السبل المتاحة، وأن تعرض تجاربها على الدول الأخرى؛

ج) ينبغي للايكو أن تأخذ بزمام القيادة في عملية إعداد اتفاق دولي محدد لتيسير الاستمرار في تحرير خدمات الشحن الجوي، مع مراعاة التجارب والإنجازات السابقة وآراء الدول بشأن الترتيبات الحالية والاقتراحات المقدمة خلال المؤتمر؛

د) لدى إعداد الترتيبات التنظيمية الجديدة بشأن الشحن الجوي، ينبغي للايكو أن تشترك مع جميع الأطراف المعنية، وأن تجري المشاورات مع الخبراء والدول والصناعة والجهات المعنية المهتمة بالأمر.

ج) المسائل الأخرى المتعلقة بدخول الأسواق

١-٢-٩ الوثائق

١-٩-١-٢ نظر المؤتمر في المسائل الأخرى المتعلقة بدخول الأسواق في إطار البند ١-٢ على أساس ورقات العمل التالية: WP/11 (الأمانة العامة) و WP/8 Revised (الأمانة العامة) و WP/87 (جمهورية كوريا) و WP/25 (مقدمة من البحرين بالنيابة عن الهيئة العربية للطيران المدني) و WP/89 (المجلس الدولي للمطارات) و WP/64 (الولايات المتحدة) و WP/99 (الاتحاد الدولي لعمال النقل).

١-٢-٩-٢ ونظر المؤتمر أيضا في ورقات المعلومات التالية: IP/9 (جنوب أفريقيا) و IP/11 (مقدمة من آيرلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني).

١-٢-١٠ المناقشة

١-١٠-١-٢ فيما يتعلق بموضوع تخصيص الخانات الزمنية، أحاط المؤتمر علماً بأن عدم كفاية سعة المطارات من حيث الخانات الزمنية له تأثير سلبي على قدرة الناقلين الجويين على ممارسة حقوقهم في دخول الأسواق. ولا يمكن حل هذه المشكلة بحلول قصيرة الأجل ويتعين معالجتها من خلال منظور واسع النطاق على المدى الطويل وعن طريق التخطيط لتطوير البنية الأساسية.

١-١٠-١-٢ وتم الإعراب عن آراء مختلفة بشأن السياسات والممارسات التي تنطبق على تخصيص الخانات في المطارات التي تعاني من الضغط. وفضّلت بعض الدول قواعد تخصيص الخانات التي تعطي الأفضلية لشركات الطيران من البلدان النامية. واختلفت بعض الدول الأخرى في الرأي، مشددة على أنه ينبغي تخصيص الخانات الزمنية وفقا لمبادئ عدم التمييز والفرص المتساوية، كما هو وارد في إرشادات الأياتا الخاصة بتخصيص الخانات على المستوى العالمي (WSG).

١-١٠-١-٢ وبالرغم من هذه الاختلافات، كان هناك تأييد للمزيد من الشفافية من خلال نشر معلومات إضافية عن تخصيص الخانات في المطارات التي تعاني من الضغط.

١-١٠-١-٢ وأقترح أن تواصل الايكو رصد المسائل المتعلقة بتخصيص الخانات، بما في ذلك ممارسات الدول في معالجة مسائل تخصيص الخانات، وأن تقدم ما لديها من معلومات عن التطورات البارزة بما في ذلك المعلومات عن الطلب و/أو القيود على سعة المطارات وإدارة الحركة الجوية.

١-١٠-١-٢ وفيما يتعلق بموضوع حظر الطيران الليلي، أحاط المؤتمر علماً بأن حظر الطيران الليلي أو القيود على الطيران الليلي تظل مسألة تثير قلقاً بالنسبة للدول. وتم الاعتراف بأن مثل هذه القيود مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بأوضاع محلية محددة، وأن القيود قد يكون لها أثر كبير على دخول الأسواق وتشغيل الخدمات الجوية الدولية؛ وأحيط علماً أيضا بضرورة

مراعاة وجهتي النظر. وكان هناك تأييد عام لتطبيق الدول لمبدأ "النهج المتوازن" الخاص بالايكاو عند معالجة المسائل المرتبطة بإدارة الضوضاء في المطارات.

١-٢-١-١٠-٦ وأُعرب عن التأييد لاقتراح معاملة بعض أنواع عمليات طيران الأعمال بوصفها من أنشطة الطيران غير التجاري، ولأنه ينبغي للايكاو أن تنظر في توفير المواد الإرشادية المناسبة بهذا الشأن من أجل تحقيق التجانس في تطور طيران الأعمال الذي يعد عنصراً هاماً في المنظومة الشاملة للنقل الجوي الدولي.

١-١-٢ الاستنتاجات

١-١١-١-٢ نتيجة للوثائق التي تم النظر فيها والمناقشة التي تلت ذلك بشأن المسائل المتعلقة بتخصيص الخانات وحظر الطيران الليلي وطيران الأعمال في إطار البند ١-٢ من جدول الأعمال، خلص المؤتمر إلى ما يلي:

(أ) إن تخصيص الخانات مرتبط بالأوضاع المحلية المحددة ولكنه يؤثر أيضاً على دخول الأسواق وتشغيل الخدمات الجوية الدولية. ومع نمو الحركة الجوية، سيزداد النقص في الخانات وهو على الأرجح سيظل المطارات الأخرى. وبينما من الصعب وصف حل عالمي نظراً لاختلاف الأوضاع بين الدول وبين المطارات، هناك حاجة إلى المزيد من الشفافية فيما يتعلق بقواعد وإجراءات تخصيص الخانات، وأيضاً إلى استكشاف الطريقة التي يمكن بها للدول والجهات المعنية أن تعمل معا لتحسينها؛

(ب) عالجت الايكاو مسألة تخصيص الخانات وأعدت إرشادات في هذا الصدد لكي تستخدمها الدول، وتظل هذه الإرشادات صالحة. وفي الحالات التي تواجه فيه إحدى الدول مشكلات أو صعوبات في تخصيص الخانات مع بلدان أخرى، فإن الطريقة الأنسب من الناحية العملية لحلها هو المشاورات مع الأطراف المعنية وفقاً للقواعد السارية، مثل إرشادات الأيكاو الخاصة بتخصيص الخانات على المستوى العالمي (WSG)، والآليات المتاحة لتسوية الخلافات؛

(ج) حالات حظر الطيران الليلي مرتبطة أيضاً بالأوضاع المحلية المحددة ولكنها تؤثر أيضاً على دخول الأسواق وتشغيل الخدمات الجوية الدولية. ومع استمرار نمو الحركة، ستزداد هذه المشكلة حدة؛

(د) أعدت الايكاو مبدأ "النهج المتوازن" لإدارة ضوضاء الطائرات التي من المقرر أن تعتمد عليها الدول لمعالجة المسائل المتعلقة بضوضاء الطائرات وإعداد السياسات العامة اللازمة. وبوسع الدول أن تحل الصعوبات أو الخلافات بشأن القيود المفروضة على الطيران الليلي من خلال الآليات المتاحة للتشاور وتسوية الخلافات؛

(هـ) يوجد اتفاق عام على أنه ينبغي للدول أن تولي الاعتبار الواجب للسعة اللازمة على المدى الطويل عند التخطيط لتطوير البنية الأساسية اللازمة للطيران؛

(و) مع تطور عملية تحرير الأسواق، هناك مسائل ناشئة أخرى تهتم بها بصفة عامة الدول والجهات المعنية بالطيران مثل معاملة طيران الأعمال. وينبغي للايكاو أن تؤدي دوراً في رصد التطورات، وأن تعد المواد الإرشادية ذات الصلة بهذا الموضوع.

التوصية ٢-١/٣ — المسائل الأخرى المتعلقة بدخول الأسواق

يوصي المؤتمر بما يلي:

- أ) لدى معالجة المسائل المتعلقة بتخصيص الخانات والقيود على الطيران الليلي، ينبغي للدول أن تولي الاعتبار الواجب لاحتياجات وشواغل الدول الأخرى وأن تبذل قصارى جهدها لتبديد الشواغل من خلال المشاورات بروح من التعاطف والشفافية والتفاهم المتبادل والتعاون؛
- ب) فيما يتعلق بالقيود المفروضة على الطيران الليلي، ينبغي للدول أن تحترم مبدأ "النهج المتوازن" الخاص بالايكاو وأن تتبعه في إجراءاتها التنظيمية بشأن إدارة ضوضاء الطائرات في المطارات؛
- ج) ينبغي للدول أن تولي الاعتبار الواجب إلى الطلب على السعة على المدى الطويل في قطاع النقل الجوي لدى تخطيط وتطوير البنية الأساسية الخاصة بالطيران؛
- د) ينبغي للايكاو أن تواصل رصد كل من الأوضاع القائمة وممارسات الدول في معالجة مسائل تخصيص الخانات والقيود المفروضة على الطيران الليلي، وأن تزيد من الوعي بشأن الإرشادات الخاصة بالسياسات العامة الموجودة لدى الايكاو، وأن تشجع على استخدامها من جانب الدول والأطراف المعنية؛
- هـ) ينبغي للايكاو أن تواصل إعداد الإرشادات الخاصة بالسياسات العامة للدول عن موضوع التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي، وأن تُعد الإرشادات عن المسائل الناشئة التي لها أهمية عالمية، بما في ذلك طيران الأعمال.

البند ٢ من جدول الأعمال: بحث القضايا الرئيسية وإطار تنظيم اللوائح ذي الصلة
٢-٢: ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم

١-٢-٢ الوثائق

١-١-٢-٢ نظر المؤتمر في البند ٢-٢ من جدول الأعمال على ضوء ورقات العمل التالية: WP/12 (مقدمة من الأمانة العامة) و WP/94 (مقدمة من البرازيل) و WP/29 (مقدمة من شيلي) و WP/38 (مقدمة من كوبا) و WP/41 (مقدمة من مصر) و WP/84 (مقدمة من إندونيسيا) و WP/34 (مقدمة من نيوزيلندا) و WP/49 و WP/50 (مقدمتان من أيرلندا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني) و WP/59 (مقدمة من ٢٢ دولة عضوا من الدول الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني) و WP/63 (مقدمة من منظمة السياحة العالمية للأمم المتحدة) و WP/67 (مقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي) و WP/81 (مقدمة من الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية) و WP/99 (مقدمة من الاتحاد الدولي لعمال النقل).

٢-١-٢-٢ وأحاط المؤتمر أيضا علما بورقة المعلومات التالية: IP/20 (AFCAC).

٢-٢-٢ المناقشة

١-٢-٢-٢ كان هناك تسليم على نطاق واسع بفوائد تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، وبضرورة تكيف اللوائح التنظيمية السارية حاليا مع متطلبات القرن الحادي والعشرين. وجرى التسليم أيضا بأن هذا التحرير قد تكون له تبعات شتى على العمال الذين ينبغي أن يستمروا في المشاركة كأطراف معنية هامة بالنسبة لتنمية قطاع النقل الجوي. وكان هناك أيضا تأييد عام للايكوا باعتبارها المحفل المناسب الذي يمكن من خلاله تعزيز وتسهيل المزيد من التحرير في هذا المجال.

٢-٢-٢-٢ وكان هناك إجماع تقريبا على تأييد الايكوا في أخذها بزمام المبادرة والشروع في العمل على وضع اتفاق دولي لتسهيل تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، وذلك بالاعتماد على المنجزات والخبرات السابقة. ونظرا لاختلاف احتياجات الدول وظروفها، يمكن فتح باب التوقيع على هذا الاتفاق أمام الأطراف "الراغبة والمستعدة" في البداية، ثم بعد ذلك أمام الأطراف الأخرى للانضمام إليه. وكان هناك اتفاق واسع النطاق على أن مثل هذا العمل ينبغي أن يأخذ في الاعتبار أهمية ضمان السلامة والأمن، ومبدأ المعاملة بالمثل، والحاجة إلى ضمانات تتيح التكيف تدريجيا مع واقع التحرير. وجرى التسليم بضرورة أن يراعي هذا العمل أيضا الخبرات الإقليمية في مجال تحرير القطاع، والقواعد المنصوص عليها في القوانين المحلية لمختلف الدول، والآثار المترتبة على جميع أصحاب المصلحة، بما في ذلك العمال.

٣-٢-٢-٢ وأشار المؤتمر إلى مسألة التمييز بين قرار الدولة فيما يتعلق بمقتضيات ملكية شركات الطيران الوطنية والسيطرة عليها بموجب القانون المحلي من جهة، وبين ممارسة الدولة لسلطتها التقديرية في إبقاء أو إزالة القيود المفروضة على ملكية ومراقبة شركات الطيران التابعة للدول الأخرى والمُعَيَّنة بمقتضى اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية.

٤-٢-٢-٢ وكان هناك أيضا تأييد واسع النطاق لمسألة تشجيع الدول على مواصلة تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، وذلك بشتى التدابير القائمة التي من بينها اعتماد معايير بديلة لتعيين شركات الطيران وفق مبدأ "المقر الرئيسي للأعمال والسيطرة التنظيمية الفعالة"، وذلك على نحو ما أوصت به الايكوا. وأعربت دول كثيرة أيضا عن دعمها لأعمال الايكوا التي تلزم لتحديث المواد الإرشادية بهذا الشأن وحسب مقتضى الحال.

٣-٢-٢ الاستنتاجات

١-٣-٢-٢ وعلى ضوء الوثائق التي تم بحثها وعقب المناقشات التي دارت في إطار البند ٢-٢ من جدول الأعمال،
خلص المؤتمر إلى ما يلي:

(أ) ما فتئت الدول ودوائر الطيران تدعو، منذ الاجتماع الخامس للمؤتمر العالمي للنقل الجوي، إلى تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم من أجل التكيف مع بيئة اقتصادية تتسم بمزيد من المنافسة والعولمة. وعلى الرغم من استمرار التباين في وجهات النظر والنهج التنظيمية، هناك اعتراف متزايد بفوائد التحرير؛

(ب) ثمة دول أخرى ترغب في تحرير القطاع واعتماد نهج مرن في تناول مسألة متطلبات تعيين شركات الطيران بمقتضى اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية. وتم أيضا إحراز تقدم هائل على المستوى الإقليمي حيث اعتمدت عدة أقاليم أو أقاليم فرعية ترتيبات لتحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم داخل الدول الأعضاء، بما في ذلك السماح بالاستثمارات العابرة للحدود وبعمليات الاندماج بين شركات الطيران؛

(ج) اتفق عامة على أنه يجوز لكل دولة أن تختار مسارها ونسقتها فيما يتعلق بتحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، وعلى أن السلامة والأمن مازالا يكتسبان أهمية فائقة في أي تغيير للوائح التنظيمية. وينبغي أيضا إيلاء العناية الواجبة لمصالح كل الأطراف المعنية، بما في ذلك العمال. وقد استخدمت الدول وسائل شتى لتحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، بما في ذلك نهوجا أحادية وثنائية وإقليمية وجماعية ومتعددة الأطراف؛

(د) وضعت الايكاو مواد إرشادية كثيرة لكي تستخدمها الدول في تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم. لذلك لا بد أن تظل هذه المواد مواكبة للتطورات ومستجيبة للتغيرات ولاحتياجات الدول؛

(هـ) هناك تأييد واسع النطاق وقوي لكي تواصل الايكاو القيام بدور قيادي ضمن إطار تسهيل المزيد من التحرير وتحديث الإطار التنظيمي العالمي، بما في ذلك وضع اتفاق متعدد الأطراف بشأن تسهيل عملية تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم بغية الاستجابة لمتطلبات البيئة الاقتصادية المتغيرة ولمقتضيات الدول فيما يتعلق بالتنمية الناجمة والمستدامة للنقل الجوي؛

(و) ينبغي للايكاو أن تعمل مع الأطراف المعنية ومع أصحاب المصلحة في مجال الطيران من أجل وضع أطر تنظيمية جديدة. وقبل أن يتم تأسيس هيكل تنظيمي طويل الأجل، تستطيع الدول أن تنتظر في بعض الخيارات القصيرة الأجل التي كانت قد اقترحت في مؤتمر التحرير، مثل التخلي في اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية عن القيود المفروضة على ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم.

التوصيات

٤-٢-٢

التوصية ٢-٢/٤ - ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم

يوصي المؤتمر بما يلي:

أ) ينبغي أن تواصل الدول تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم بحسب الاحتياجات والظروف وبتدابير شتى كالتخلي في اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية عن القيود المفروضة على ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، والتدابير الأخرى التي أوصت بها الايكاو، وينبغي للمنظمات الإقليمية أن تقوم، بالتعاون مع الايكاو، بدور في تسهيل عملية التحرير ومساعدة الدول عليه؛

ب) ينبغي أن تواصل الايكاو تعزيز إرشاداتها السياساتية المتعلقة بموضوع ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، وأن تشجع الدول على الاستعانة بإرشادات المنظمة في ممارساتها التنظيمية. كما ينبغي لها أن تكفل مواكبة هذه الإرشادات للتطورات واستجابتها للأوضاع والمتطلبات المتغيرة للدول؛ وإذا اقتضى الأمر، ينبغي أن تقوم بدراسة وتطوير مواد إرشادية عن القضايا الهامة التي تظهر في سياق تنفيذ عملية التحرير؛

ج) ينبغي للايكاو أن تشرع في وضع اتفاق دولي لتحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، وأن تراعي في ذلك الشواغل المتعلقة بالسلامة والأمن، ومبدأ المعاملة بالمثل، والحاجة إلى ضمانات تتيح التكيف تدريجياً مع واقع التحرير، وضرورة مراعاة الخبرات الإقليمية، ومقتضيات القوانين المحلية لمختلف الدول، والآثار المترتبة على جميع أصحاب المصلحة، بما في ذلك العمال؛

د) ينبغي للايكاو أن تُشرك كل الأطراف المعنية في عملية وضع اتفاق دولي، وأن تُجري مشاورات مع الخبراء والدول وأصحاب المصلحة في مجال الطيران والمنظمات المهتمة.

البند ٢ من جدول الأعمال: بحث القضايا الرئيسية وإطار تنظيم اللوائح ذي الصلة
٢-٣: حماية المستهلك

١-٣-٢ الوثائق

١-١-٣-٢ نظر المؤتمر في البند ٢-٣ من جدول الأعمال بالاستناد إلى ورقات العمل التالية: WP/5 و WP/15 و WP/20 (الأمانة العامة) و WP/70 (كندا وألمانيا والإمارات العربية المتحدة والولايات المتحدة واتحاد النقل الجوي الدولي والرابطة الدولية للشحن الجوي) و WP/30 (شيلي) و WP/31 (منظمة السياحة العالمية للأمم المتحدة) و WP/43 (المملكة العربية السعودية نيابة عن مجموعة من الدول العربية) و WP/45 (الولايات المتحدة) و WP/47 (أعضاء اللجنة الأفريقية للطيران المدني) و WP/55 (أيرلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء ودول أخرى أعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني) و WP/68 (اتحاد النقل الجوي الدولي والاتحاد العربي للنقل الجوي واتحاد شركات الطيران في آسيا والمحيط الهادئ ورابطة النقل الجوي لأمريكا اللاتينية والكاريبي) و WP/77 (جنوب أفريقيا) و WP/79 (سنغافورة) و WP/83 (اندونيسيا) و WP/91 (المجلس الدولي للمطارات) و WP/95 (البرازيل) و WP/98 (الصين) و WP/69 و WP/102 (رابطة أمريكا اللاتينية لقانون الطيران والفضاء).

٢-١-٣-٢ أحاط المؤتمر علماً أيضاً بورقات المعلومات التالية: IP/1 (الأمانة العامة) و IP/7 (أعضاء لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني) و IP/15 (كوريا) و IP/21 (استراليا).

٢-٣-٢ المناقشة

١-٢-٣-٢ أعرب المؤتمر عن تأييده بالإجماع للحاجة لحماية مستهلكي خدمات النقل الجوي. ولوحظ أيضاً أن فعالية الاستجابات بتنظيم اللوائح التي تعتمدها الدول ستستفيد من زيادة التضافر والتوافق.

٢-٢-٣-٢ كان ثمة تأييد واسع النطاق للرأي الذي مؤداه أن الايكاو، بوصفها أفضل منتدى لمعالجة المسائل المتعلقة بالنقل الجوي الدولي، ينبغي أن تؤدي دوراً رائداً في وضع المبادئ الأساسية رفيعة المستوى غير الإلزامية بشأن حماية المستهلك. وجرى الإقرار بأنه، في وضع مثل هذه المبادئ الأساسية، سيكون من الضروري السعي من أجل توازن ملائم بين الحاجة لحماية المستهلك وقدرة الصناعة على المنافسة. ولوحظ أيضاً أن وضع مثل هذه المبادئ الأساسية يجب أن يتيح المرونة فيما يتعلق بتنفيذ الدولة لها، مع أخذ خصائص اجتماعية وسياسية واقتصادية محددة في الحسبان. واعتُبر تثقيف المستهلكين ومساعدتهم على تحديد الاختيارات الصائبة بشأن الجوانب الرئيسية للسفر الجوي جانباً هاماً من جوانب حمايتهم.

٣-٢-٣-٢ لاحظت عدة دول ومنظمات أن وضع المبادئ الأساسية بشأن حماية المستهلك ينبغي أن تكون متماشية مع الوثائق الحالية، ولا سيما الاتفاقية لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، التي اعتُمدت في مونتريال في ٢٨ مايو ١٩٩٩ (أي "اتفاقية مونتريال"). وفي هذا الصدد، شجعت الدول التي لم تصدق بعد على اتفاقية مونتريال على أن تصدق عليها.

٤-٢-٣-٢ فيما يتعلق بوضع المبادئ الأساسية بشأن حماية المستهلك بطريقة تتسم بالكفاءة والسرعة، جرى الإعراب عن التأييد لإنشاء فريق خاص مكرس لهذا الموضوع، يمكن أن ينبثق عن هيئات الايكاو الحالية مثل فريق خبراء تنظيم النقل الجوي. وينبغي توجيه الدعوة إلى الخبراء المعيّنين من الدول الأعضاء في مختلف الأقاليم للمشاركة.

٥-٢-٣-٢ نظراً لفوائد تزويد مستخدمي خدمات النقل الجوي بمعلومات واضحة عن الأسعار، كان ثمة تأييد للحاجة لإدراج شفافية الأسعار كجزء من المبادئ الأساسية بشأن حماية المستهلك.

٦-٢-٣-٢ أعربت الدول عن تأييدها للتدابير الرامية لتعزيز ترابط النقل الجوي وأيدت التعاون في تحديد العوائق التي تعترضه. وفيما يتعلق بالمزيد من العمل الذي تضطلع به الإيكاو في هذا المجال، وخاصة ذلك الذي يتركز على تحليلات التكاليف والمنافع، جرى الإلماح إلى أنه من المطلوب المزيد من النظر فيه، بما في ذلك النظر فيه من قِبَل فريق خبراء أمن الطيران وفريق خبراء التسهيلات.

٧-٢-٣-٢ أحاطت منظمة السياحة العالمية للأمم المتحدة المؤتمر علماً بقرارها إدخال تعديلات على العملية المتعلقة بوضع مشروع اتفاقيتها بشأن حماية السائحين ريثما يتم استعراض نتائج المؤتمر. ووافق المؤتمر على الحاجة لتفادي تطبيق مجموعات مختلفة من القواعد، استناداً إلى ما إذا كان أي شخص يعتبر راكباً جويّاً أو سائحاً، وخاصة في حالات الاضطرابات الهائلة أو حالات "القوة القاهرة".

٨-٢-٣-٢ وأعربت بعض الدول عن تأييدها للشروع فوراً في العمل بغية اعتماد الاستنتاجات الأولية خلال الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية للإيكاو.

٣-٣-٢ الاستنتاجات

١-٣-٣-٢ على ضوء الوثائق التي تم بحثها، وعقب المناقشة التي دارت بشأن حماية المستهلك بمقتضى البند ٣-٢ من جدول الأعمال، خلُص المؤتمر إلى ما يلي:

(أ) تحظى أهمية حماية مصالح المستهلكين بتأييد شامل، شأنها في ذلك شأن الحاجة إلى التقارب والتوافق؛

(ب) المبادئ الأساسية بشأن حماية المستهلك، التي تشكل مسائل مثل شفافية الأسعار ومساعدة الركاب في حالات تأخر الطائرات والإلغاءات والمنع من ركوب الطائرة، وكذا الأشخاص من ذوي الإعاقات، ستفيد الركاب والمشغلين على السواء؛

(ج) ينبغي تشجيع الدول على أن تصبح أطرافاً في اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، المعتمدة في مونتريال في ٢٨ مايو ١٩٩٩؛

(د) ينبغي للدول أن تعزز القدرة على الوصل التي يوفرها النقل الجوي وأن تعمل على تحديد وإزالة العوائق أمام القدرة على الوصل، وينبغي للدول أن تضمن تقديم البيانات والمعلومات عن الركاب المتوافرة للسلطات الحكومية وشركات الطيران والمطارات والمصادر الأخرى ذات الصلة إلى الإيكاو لتسهيل هذه الجهود؛

(هـ) ثمة حاجة لنهج مُنسَّق بين المنظمات، بما في ذلك منظمة السياحة العالمية للأمم المتحدة.

التوصيات

٤-٣-٢

التوصية ٢-٣/١ — حماية المستهلك

يوصي المؤتمر بما يلي:

(أ) ينبغي للايكاو أن تواصل رصد تطورات حماية المستهلك وأن تلعب دور الريادة في وضع إرشادات في مجال السياسة العامة، مع مراعاة مصالح الدول وقطاع الطيران والمسافرين جواً وغير ذلك من الجهات الفاعلة في مجال الطيران؛

(ب) ينبغي للايكاو، على وجه الخصوص، أن تعد في الأجل القريب مجموعة من المبادئ الأساسية الرفيعة المستوى وغير الإلزامية بشأن حماية المستهلك تحقق توازناً ملائماً بين حماية المستهلكين وقدرة قطاع الطيران على المنافسة وتراعي احتياجات الدول للمرونة، نظراً للخصائص الاجتماعية والسياسية والاقتصادية المختلفة للدول؛ وينبغي أن تكون هذه المبادئ الأساسية متسقة مع الصكوك السارية، ولاسيما اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، المعتمدة في مونتريال في ٢٨ مايو ١٩٩٩؛

(ج) ينبغي للايكاو أن تنشئ فريقاً خاصاً مكرساً يُستمد من هيئات قائمة مثل فريق خبراء تنظيم النقل الجوي، بما في ذلك خبراء معينين من الدول أو الهيئات الإقليمية بدعوة من الايكاو، وذلك بغية تسهيل إعداد المبادئ الأساسية بطريقة تتسم بالكفاءة والسرعة؛

(د) ينبغي للايكاو أن تستمر في لعب دور الريادة في حماية المستهلك في مجال النقل الجوي وينبغي لها أن تتعاون مع المنظمات الدولية الأخرى، بما في ذلك منظمة السياحة العالمية للأمم المتحدة، بشأن مجالات الاهتمام المشترك وذلك بغية تحقيق جملة من الأمور من بينها تفادي ازدواجية الجهود؛

(هـ) ينبغي للدول أن تشجع على اعتماد وتطبيق تدابير لحماية المستهلكين تهدف إلى زيادة القدرة على الوصل التي يوفرها النقل الجوي؛

(و) ينبغي للايكاو أن تتخذ الإجراءات الضرورية، ويمكن أن يكون ذلك من خلال إشراك هيئات ملائمة مثل فريق خبراء أمن الطيران وفريق خبراء التسهيلات، من أجل الأعمال اللاحقة بشأن تحليل التكاليف والمنافع المتصلة بقدرة النقل الجوي على الوصل.

البند ٢ من جدول الأعمال: بحث القضايا الرئيسية وإطار تنظيم اللوائح ذي الصلة
٢-٤: المنافسة العادلة

١-٤-٢ الوثائق

١-١-٤-٢ نظر المؤتمر في البند ٢-٤ من جدول الأعمال بالاستناد إلى ورقات العمل التالية: WP/4 (الأمانة العامة) WP/32 (الإمارات العربية المتحدة) و WP/39 (مصر) و WP/48 (الدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني) و WP/51 (مقدمة من أيرلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء ودول أخرى أعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني) و WP/62 (الولايات المتحدة) و WP/85 (كوريا) و WP/86 (كوريا) و WP/90 (المجلس الدولي للمطارات) و WP/99 (الاتحاد الدولي لعمال النقل).

٢-١-٤-٢ وأحاط المؤتمر علماً أيضاً بورقتي المعلومات التاليتين: IP/4 (أيرلندا) و IP/14 (كوريا).

٢-٤-٢ المناقشة

١-٢-٤-٢ إن مبدأ الفرص العادلة والمتساوية منصوص عليه في اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو) حيث اتفقت الدول على أنه يجوز "إنشاء خطوط دولية للنقل الجوي على أساس تكافؤ الفرص" وعلى "إتاحة فرصة عادلة لكل دولة لاستثمار مؤسسات للنقل الجوي الدولي".

٢-٢-٤-٢ وأثيرت طائفة واسعة من المسائل ضمن إطار موضوع المنافسة العادلة. وركز عدد من الدول على التحديات التي تواجهها شركات الطيران الأصغر، وخاصة من البلدان النامية، عند التنافس مع ناقلين أكبر بكثير، وهو تحدٍ يجعله أصعب بكثير في بعض الحالات عمليات دمج وتحالفات شركات الطيران وكذلك التدابير الانفرادية أو التمييزية التي تحرم من الفرص المنصفة. وركزت دول أخرى على مسائل مرتبطة بالتطبيق غير المتسق لقوانين وسياسات المنافسة، بما في ذلك معايير منح الحصانة من مكافحة الاحتكار. ولاحظت بعض الدول الآثار السلبية على المنافسة التي تسببها الحواجز أمام دخول الأسواق. وأكدت دول أخرى على أن تحرير الأسواق يجب أن يسير جنباً إلى جنب مع التدابير الملموسة لضمان المنافسة العادلة.

٣-٢-٤-٢ أيد عدد من الدول عمل الايكاو على وضع قواعد أساسية بشأن المنافسة العادلة، وذلك للقيام في الوقت ذاته بتوفير فهم أوضح لما هو عاجل وما هو غير عادل ولبيان التدابير الملائمة لمعالجة المشاكل. ومن بين التدابير التي تم تحديدها الوضع والإنفاذ الفعال لقوانين منافسة تنطبق على النقل الجوي الدولي، وقواعد واضحة وقوية بشأن إعانات الدول وإدراج بنود ملائمة بشأن المنافسة العادلة في اتفاقات الخدمة الجوية استناداً إلى نماذج الايكاو. وذكرت دول أخرى مبادئ المنافسة العادلة الرامية لمنع سيطرة الناقلين المهيمنين على الأسواق وضمان الدخول المنصف لجميع الناقلين ومنع التمييز وحظر الممارسات التعسفية. غير أن عدداً من الدول الأخرى لم توافق على الاقتراح بوضع مبادئ أساسية واستشهدت (أ) بأن محاولات التوصل لتوافق الآراء بشأن مبادئ أساسية سيتبين أنها مستحيلة نظراً للاختلافات الكبرى في آراء الدول وممارستها؛ (ب) لأن مسائل العدل يمكن معالجتها بفعالية في القنوات الثنائية القائمة ومن خلال استخدام لغة الايكاو النموذجية؛ (ج) لأن العديد من شركات الطيران والمطارات مملوكة للدولة (والمبادئ الأساسية التي تخالف ذلك ستكون بالتالي مخالفة لمبدأ سيادة الدول في اتفاقية شيكاغو) و (د) لأن المبادئ الأساسية بشأن المنافسة العادلة قد يساء تفسيرها أو استخدامها كحاجز أمام المنافسة.

٤-٢-٤-٢ وعلى الرغم من هذه الاختلافات، كان هناك اتفاق على نطاق واسع على أن المنافسة العادلة هي مبدأ عام هام في تشغيل الخدمات الجوية الدولية، وينبغي أن تولي الدول الاعتبار الواجب لشواغل الدول الأخرى عند تطبيق قوانين

المنافسة على النقل الجوي الدولي. وكانت هناك مناقشات حول ما إذا كان ينبغي أن تعتمد جميع الدول قوانين منافسة محددة متعلقة بالنقل الجوي الدولي. غير أنه كانت ثمة موافقة على أنه ينبغي تشجيع التعاون بين سلطات المنافسة القائمة بغية تعزيز نهج أكثر توافقاً وأن الايكاو يمكن أن تلعب دوراً رائداً في تسهيل هذه العملية. وفي هذا الصدد، أعربت دول عن تأييدها للمزيد من وضع إرشادات الايكاو بشأن مسائل المنافسة ولقيام الايكاو بوضع خلاصة وافية لسياسات وممارسات المنافسة ولقيام الايكاو بتنظيم منتدى للتبادل بين سلطات المنافسة لتعزيز التعاون والحوار وتبادل المعلومات (ويمكن أن يكون ذلك على غرار، أو بالارتباط مع، مؤتمر الايكاو للمفاوضات بشأن الخدمات الجوية).

٢-٤-٢-٥ ولوحظ، بشأن مسألة مختلفة، أن المنافسة بين المطارات قد ازدادت، واقترح أن هذا ينبغي أن يتيح للمسة تنظيمية خفيفة" سيتسنى في إطارها للشركاء التجاريين أن يتشاوروا حول النتيجة التي يتم التوصل إليها بشأن مسائل مثل الرسوم. واعترض على هذا الاقتراح عدد من الدول، أكدت أن السلطات التنظيمية يجب أن تستمر في الإشراف، على الرغم من أنه لوحظ أنه يمكن النظر في مستويات مختلفة للإشراف التنظيمي.

٢-٤-٢-٦ وقام الرئيس، بتأييد من نائب الرئيس من إندونيسيا، بتشكيل فريق مخصص للمساعدة في تعجيل أعمال المؤتمر للتوصل إلى توافق في الآراء بشأن وجهات النظر المختلفة المعرب عنها خلال الاجتماع. وكان الفريق المخصص مشكلاً من ممثلين من الدول الأعضاء التالية: إندونيسيا وأيرلندا وجمهورية كوريا والاتحاد الروسي والإمارات العربية المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية.

٢-٤-٣ الاستنتاجات

٢-٤-٣-١ على ضوء الوثائق التي تم بحثها، وعقب المناقشة التي دارت بشأن المنافسة العادلة في إطار البند ٢-٤ من جدول الأعمال، خلُص المؤتمر إلى ما يلي:

- (أ) وفقاً لاتفاقية شيكاغو، المنافسة العادلة مبدأ عام هام في تشغيل الخدمات الجوية الدولية؛
- (ب) تظل سياسات الايكاو بشأن المنافسة، القائمة على أساس الممارسات الملحوظة، سياسات صالحة، ومنها مثلاً إدراج بنود الايكاو النموذجية بشأن المنافسة في اتفاقات الخدمات الجوية. وينبغي أن تستمر الايكاو في رصد التطورات وتحديث سياساتها وإرشاداتها، حسب الاقتضاء، استجابة للتغيرات في القطاع وممارسات الدول؛
- (ج) ثمة حاجة معترف بها لكي تولي الدول الاعتبار لشواغل الدول الأخرى في تطبيق القوانين والسياسات الوطنية أو الإقليمية المعنية بالمنافسة على النقل الجوي الدولي فضلاً عن الحاجة للتعاون بين هيئات المنافسة، بما في ذلك في سياق إقرار التحالفات وحالات الاندماج؛
- (د) في هذا الصدد، ينبغي أن تلعب الايكاو دوراً رائداً في تحديد ووضع أدوات لتعزيز الحوار وتبادل المعلومات فيما بين الهيئات المعنية بهدف تعزيز المزيد من النهج التنظيمية المتوافقة. ويمكن أن تشمل مثل هذه الأدوات قيام الايكاو بوضع خلاصة وافية تفصيلية لسياسات المنافسة والممارسات الوطنية والإقليمية وكذلك تنظيم منتدى لتعزيز التعاون والحوار وتبادل المعلومات.

التوصية ٢-٤/١ — المنافسة العادلة

يوصي المؤتمر بما يلي:

- (أ) ينبغي أن تضع الدول في الاعتبار أن المنافسة العادلة هي أحد المبادئ العامة الهامة في تشغيل الخدمات الجوية الدولية؛
- (ب) ينبغي أن تضع الدول قوانين وسياسات للمنافسة تنطبق على النقل الجوي، مع مراعاة مسألة السيادة الوطنية. وينبغي للدول وهي تقوم بذلك أن تراعي إرشادات الايكاو بشأن المنافسة؛
- (ج) ينبغي أن تولي الدول الاعتبار الواجب لشواغل الدول الأخرى في تطبيق قوانين وسياسات المنافسة الوطنية و/أو الإقليمية على النقل الجوي الدولي؛
- (د) ينبغي أن تولي الدول الاعتبار الواجب لإرشادات الايكاو في اتفاقات الخدمات الجوية وقواعد المنافسة الوطنية والإقليمية؛
- (هـ) ينبغي أن تشجع الدول التعاون بين هيئات المنافسة الوطنية و/أو الإقليمية، بما في ذلك في إطار إقرار التحالفات أو حالات الإدماج؛
- (و) ينبغي أن تستحدث الايكاو أدوات مثل منتدى للتبادل لتعزيز التعاون والحوار وتبادل المعلومات بين الدول الأعضاء لتعزيز اتباع نهج أكثر توافقاً إزاء النقل الجوي الدولي؛
- (ز) ينبغي أن تضع الايكاو خلاصة وافية لسياسات وممارسات المنافسة السارية على الصاعدين الوطني والإقليمي؛
- (ح) ينبغي أن تواصل الايكاو رصد التطورات في مجال المنافسة في النقل الجوي الدولي، وأن تقوم، حسب الضرورة، بتحديث سياساتها وإرشاداتها بشأن المنافسة العادلة من خلال فريق خبراء تنظيم النقل الجوي.

البند ٢ من جدول الأعمال: بحث القضايا الرئيسية وإطار تنظيم اللوائح ذي الصلة
٢-٥: الضمانات

١-٥-٢ الوثائق

١-١-٥-٢ نظر المؤتمر في البند ٢-٥ من جدول الأعمال بالاستناد إلى ورقتي العمل التاليتين: WP/3 (الأمانة العامة) و WP/63 (منظمة السياحة العالمية).

٢-٥-٢ المناقشة

١-٢-٥-٢ كان ثمة اتفاق عام فيما يتعلق بالحاجة المستمرة لضمانات في عملية التحرير بغية تأمين مشاركة جميع الدول الفعّالة والمستديمة في نظام النقل الجوي الدولي، على النحو المنصوص عليه في اتفاقية شيكاغو. ورأت دول عديدة أن إرشاد الايكاو في هذا المجال مفيد لوضع السياسات ولتطوير قطاعها للنقل الجوي.

٢-٢-٥-٢ جرى الإعراب عن التأييد الإجماعي تقريباً فيما يتعلق بالصلاحية والصحة المستمرتين لإرشادات الايكاو بشأن تدابير الضمان المتعلقة بالمشاركة وبضمان استمرارية الخدمات وبمسألة المساعدات والإعانات الحكومية والخدمات الجوية الأساسية وخطة طرق تطوير السياحة والامتثال عن الإجراءات الانفرادية، وكذلك بالنسبة لحاجة المنظمة إلى الإبقاء على إرشاداتها مواكبة للتطورات ومستجيبة للتغيرات ومتطلبات الدول.

٣-٢-٥-٢ جرت الموافقة على نطاق واسع على أنه في الممارسات التنظيمية، ينبغي أن تتبع الدول إرشادات الايكاو السياسية بشأن الضمانات وفقاً لاحتياجاتها ووضعها. وجرى التأكيد بصفة خاصة على الرأي أن الدول ينبغي أن تمتنع عن اتخاذ إجراءات انفرادية ستؤثر سلباً على الدول الأخرى والنمو المنظم والفعال والمستدام للنقل الجوي.

٤-٢-٥-٢ أحاط المؤتمر علماً بالرأي أن تدابير الضمان لا ينبغي استخدامها كوسيلة لإعاقة تقدم التحرير. وجرى أيضاً الإحاطة علماً باقتراح أن تعمل الايكاو مع الدول والمنظمات المهتمة والجهات المعنية لتعزيز إرشاداتها، وينبغي أن تتشاور مع الدول عند وضع إرشادات بشأن تدابير الضمان.

٣-٥-٢ الاستنتاجات

١-٣-٥-٢ على ضوء الوثائق التي تم بحثها، وعقب المناقشة التي دارت بشأن الضمانات بمقتضى البند ٢-٥ من جدول الأعمال، خلص المؤتمر إلى ما يلي:

(أ) في سياق عملية تحرير قطاع النقل الجوي الدولي، ما تزال بعض الدول تحتاج إلى ضمانات نظراً للتفاوت في مستويات النمو وفي قدرة الناقلين الجويين، ولاختلاف المعطيات الجغرافية، وكذلك الحاجة لتأمين التنمية المستدامة؛

(ب) إن المواد الإرشادية التي وضعتها الايكاو بشأن تدابير الضمانات المتعلقة بتحقيق المشاركة الفعّالة في النقل الجوي الدولي، وبضمان استمرارية الخدمات وبمسألة المساعدات والإعانات الحكومية،

والخدمات الجوية الأساسية، والامتناع عن الإجراءات الانفرادية، تظل صالحة ولا بد من إبقائها مواكبة للتطورات ومستجيبة للتغيرات ومتطلبات الدول؛

ج) ينبغي للدول، في ممارساتها التنظيمية، أن تولي العناية الواجبة للمصلحة المشتركة لمجتمع الطيران وشواغل الدول الأخرى. وينبغي إيلاء اهتمام خاص لإرشادات الايكاو السياسية بشأن الامتناع عن الإجراءات الانفرادية التي يمكن أن تؤثر سلباً على النمو الفعّال والمستدام للنقل الجوي الدولي.

التوصيات

٤-٥-٢

التوصية ٢-٥/١ - تدابير الضمانات

يوصي المؤتمر بما يلي:

أ) ضمن سياق عملية التحرير، ينبغي للدول أن تولي العناية الواجبة للمبادئ التي اتفق عليها مجتمع الطيران خلال مختلف المنتديات التي نظمتها الايكاو بشأن الضمانات التي تكفل المشاركة الدائمة والفعّالة لجميع الدول في النقل الجوي الدولي، بما في ذلك مبدأ إيلاء عناية خاصة لمصالح واحتياجات البلدان النامية؛

ب) في سياق الممارسات التنظيمية، ينبغي أن تمتنع الدول عن اتخاذ إجراءات انفرادية ستؤثر سلباً على المصلحة المشتركة لمجتمع الطيران والنمو الفعّال والمستدام للنقل الجوي الدولي؛

ج) ينبغي للايكاو أن تروّج لدى الدول وأن تشجعها على الأخذ في ممارساتها التنظيمية بمواد الايكاو الإرشادية المتعلقة بتدابير الضمانات، وعلى إطلاع المنظمة والدول الأخرى على خبراتها المكتسبة في مجال التحرير التجاري للقطاع؛

د) ينبغي أن تواصل الايكاو رصد التطورات المستجدة بشأن الضمانات، وينبغي أن تجعل المواد الإرشادية ذات الصلة بها مواكبة لها ومستجيبة لتغيرات الدول واحتياجاتها وأن تعمل، حيث يكون ذلك مطلوباً، بالاشتراك مع الدول والمنظمات المهمة والجهات المعنية بالطيران لوضع المزيد من الإرشادات.

البند ٢ من جدول الأعمال: بحث القضايا الرئيسية وإطار تنظيم اللوائح ذي الصلة
٦-٢: فرض الضرائب وغير ذلك من الجبايات على النقل الجوي الدولي

١-٦-٢ الوثائق

١-١-٦-٢ نظر المؤتمر في البند ٦-٢ من جدول الأعمال على ضوء ورقات العمل التالية: WP/10 (مقدمة من الأمانة العامة) و WP/26 (مقدمة من البحرين باسم الهيئة العربية للطيران المدني) و WP/66 (مقدمة من منظمة السياحة العالمية) و WP/75 (مقدمة من المجلس الدولي للمطارات ومن اتحاد النقل الجوي الدولي).

٢-٦-٢ المناقشة

١-٢-٦-٢ كان هناك اتفاق عام على أنّ تكثيف الضرائب والرسوم على النقل الجوي له تأثير اقتصادي سلبي على التنمية المستدامة للقطاع وعلى حماية المستهلك. وأعرب المؤتمر عن قلقه إزاء مسألة انتشار الضرائب، التي تتجاوز نطاق سياسات الايكاو الحالية للضرائب المفروضة على النقل الجوي الدولي، بصيغته الواردة في الوثيقة Doc 8632، سياسات الايكاو بشأن فرض الضرائب على النقل الجوي الدولي.

٢-٢-٦-٢ وأكد المؤتمر أن سياسات الايكاو بشأن الضرائب، الواردة في الوثيقة Doc 8632، تظلّ سارية، وأنّ المنظمة ينبغي لها أن تعمل بجدّ على تعزيزها. وجرى التسليم أيضا بأهمية استخدام الدول، فيما تبرمه من اتفاقات ثنائية، للترتيبات التنظيمية الاختيارية التي اقترحتها الأمانة العامة بشأن فرض الضرائب على بيع أو استخدام خدمات النقل الجوي الدولي.

٣-٢-٦-٢ وأعرب عن رأي مفاده أن الدول هي ذات السيادة فيما يتعلق بمسائل الضرائب وأنّ الحكومات ينبغي أن تتوخى، بحسب ظروفها الاقتصادية، المرونة في سعيها لتحصيل الدخل من الضرائب، وأن النقل الجوي لا ينبغي أن يُستثنى من ذلك.

٤-٢-٦-٢ وأعرب أيضا عن رأي مفاده أنّ جميع الضرائب المطبقة ينبغي أن تكون عادلة ومنصفة وغير تمييزية، وأنّ الدول ينبغي لها أن تتحاشى فرض الضرائب عندما يؤدي ذلك إلى اختلال السوق. وقيل أيضا إنّ الضرائب تشكل عائقا يحول دون تحصيل الإيرادات التي يمكن استخدامها في تحسين منظومة النقل الجوي.

٥-٢-٦-٢ وكان هناك تأييد لكي تعمل الايكاو مع المنظمات ذات الصلة على تقييم الأثر الاقتصادي للضرائب المفروضة على السفر الجوي وعلى القطاع. لكن ورد الإعراب عن رأي مفاده أنّ الدول هي التي تحدد كيفية قياس هذا الأثر.

٣-٦-٢ الاستنتاجات

١-٣-٦-٢ وعلى ضوء الوثائق التي تم بحثها وعقب المناقشات التي دارت بشأن مسألة فرض الضرائب على النقل الجوي، ضمن إطار البند ٦-٢ من جدول الأعمال، خلص المؤتمر إلى ما يلي:

أ) شهدت السنوات الأخيرة انتشار أنواع عديدة من الضرائب والجبائيات في مجال النقل الجوي. وهذا الاتجاه، وكذا انعدام الشفافية والممارسات التمييزية ضد النقل الجوي مقارنة بوسائل النقل الأخرى، هي أمور تتسبب في شواغل كبيرة داخل قطاع الطيران، وهو سيؤثر تأثيرا سلبيا على نمو النقل الجوي المستدام، وسيؤثر في نهاية المطاف على التنمية الاقتصادية الوطنية، ولاسيما في البلدان النامية؛

(ب) على الرغم من الصعوبات السياسية والمالية التي تواجهها العديد من الدول وما ينجم عنها من ضغوطات على مسؤولي التنظيم ومشغلي المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية من القبول بتحويل الضرائب، فإن مقررري السياسات والحكومات الوطنية حري بهم أن ينظروا في اتخاذ تدابير لتحسين الوضع؛

(ج) الايكاو لديها سياسات واضحة بشأن فرض الضرائب ورسوم الانتفاع، وهي سياسات تظل سارية. وينبغي حث الدول على اتباع وتطبيق هذه السياسات في ممارساتها التنظيمية، حسبما نص عليه المرفق (هـ) والمرفق (و) من قرار الجمعية العمومية A37-20. وينبغي للايكاو أن تواصل اتخاذ التدابير اللازمة لتعزيز دراية الدول بسياسات المنظمة فيما يتعلق بالضرائب ورسوم الانتفاع، وأن تشجع على تطبيق هذه السياسات بعزم أكبر.

٢-٣-٦-٢ وأشار المؤتمر إلى أنه على الدول أن تنظر الترتيبات التنظيمية التالية لإدراجها ضمن المادة الخاصة بالضرائب من اتفاق الخدمات الجوية النموذجي، وذلك باعتبارها من الخيارات التي يمكن استخدامها حسب تقديرها في اتفاقات الخدمات الجوية:

"... يتعهد كل طرف بأن يقلل، بأقصى قدر ممكن، جميع أشكال الضرائب المفروضة على بيع أو استخدام خدمات النقل الجوي الدولي، بما في ذلك الضرائب على الخدمات غير اللازمة بالنسبة للطيران المدني الدولي أو التي تميز ضده، وبأن يخطط لإلغاء هذه الضرائب حالما تسمح ظروفه الاقتصادية بذلك".

٣-٣-٦-٢ وهذا البند هو خيار تستخدمه الدول حسب ما تراه مناسباً. ويمكن لها أن تختار، بدلا من ذلك، استخدام ترتيبات مذكرة التفاهم أو مذكرة التعاون. وسوف يتم إيراد هذه الترتيبات، وكذا البند، في المادة الخاصة بالضرائب من اتفاق خدمات النقل الجوي النموذجي.

٤-٦-٢ التوصيات

التوصية ٢-٦/١ - فرض الضرائب على النقل الجوي الدولي

يوصي المؤتمر بما يلي:

(أ) ينبغي للدول أن تطبق سياسات الايكاو وممارساتها التنظيمية، حسبما نص عليه المرفق (هـ) من قرار الجمعية العمومية A37-20. ولما كانت المنظمة لديها سياسات واضحة وسارية بشأن الضرائب، فإن الدول ينبغي أن تكفل اتباع هذه السياسات من قبل السلطات المعنية بفرض الضرائب، وذلك بغية تحاشي فرضها بتحيّز على الطيران المدني وهو الأمر الذي من شأنه أن يؤثر سلباً على قدرة قطاع الطيران التنافسية وعلى الاقتصادات الوطنية للدول؛

(ب) على الدول أن تتحاشى الازدواج الضريبي في مجال النقل الجوي؛

(ج) ينبغي للايكاو أن تواصل اتخاذ التدابير اللازمة لتعزيز دراية الدول بسياسات المنظمة فيما يتعلق بالضرائب، وأن تشجع على تطبيق هذه السياسات بعزم أكبر؛

(د) ينبغي أن تتعاون الايكاو مع رابطات القطاع المعنية من أجل وضع تحليل ومواد إرشادية للدول فيما يتعلق بالأثر المترتب في النقل الجوي عن الضرائب وسائر الجبايات.

البند ٢ من جدول الأعمال: بحث القضايا الرئيسية وإطار تنظيم اللوائح ذي الصلة
٧-٢: اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية

ملاحظة: نظر المؤتمر في هذا البند من جدول الأعمال في ثلاثة أجزاء: أ) تحديث منظومة الطيران وب) تمويل مهام المراقبة وج) إدارة الهيكل.

أ) تحديث منظومة الطيران

١-٧-٢ الوثائق

١-١-٧-٢ نظر المؤتمر في البند ٧-٢ أ) من جدول الأعمال بالاستناد إلى ورقات العمل التالية: WP/19 and WP/21 (الأمانة العامة) و WP/52 (مقدمة من أيرلندا، نيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني) و WP/101 (الدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني) و WP/88 (المجلس الدولي للمطارات) و WP/74 (المجلس الدولي للمطارات ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية واتحاد النقل الجوي الدولي).

٢-٧-٢ المناقشة

١-٢-٧-٢ كان ثمة تأييد عام لورقتي عمل الأمانة العامة بشأن تحديث منظومة الطيران. ورأى المؤتمر أن سياسات الايكاو وإرشاداتها الحالية بشأن الرسوم ذات صلة بالموضوع، بما في ذلك تلك المتعلقة بتمويل المطارات وخدمات الملاحة الجوية عن طريق رسوم الانتفاع. وكان من رأي العديد من الدول أنه ينبغي وضع المزيد من الإرشادات بصدد تمويل حزم التحسينات في منظومة الطيران. وأعربت دول أخرى عن رأيها أنه لا توجد حاجة لوضع مزيد من الإرشادات إذ يرى أنه من السابق لأوانه ومن المتكرر في الوقت ذاته وضع دليل جديد بشأن تمويل منظومة النقل الجوي. فضلا عن ذلك، جرى الإعراب عن أن وضع دليل جديد بقصد استكمال المواد الإرشادية القائمة من المحتمل أن تكون نتائجه عكسية وأن يعوق جهود الايكاو لتعزيز استخدام مبادئ التمويل الرئيسية التي تتضمنها الإرشادات الحالية.

٢-٢-٧-٢ لوحظ أن منظومة الملاحة الجوية المستقبلية ستكون متشعبة وباهظة التكلفة للغاية، وأنه ستكون ثمة حاجة لوضع آليات تمويل جديدة. وجرى الإعراب عن التأييد للعمل الذي سيتم الاضطلاع به بشأن نظم الحوافز الاقتصادية ومفهوم "أفضل الخدمات لأفضل المعدات" و"أفضل الخدمات للكفاءة" والنهوج القائمة على الأداء من منظور من البوابة إلى البوابة. وكان من رأي بعض الدول أنه ينبغي أن تضع الايكاو مواد إرشادية جديدة لمعالجة مثل هذه المسائل، في حين رأت دول أخرى أنه ينبغي أن يتم أولاً تقييم مدى ملاءمة المواد الإرشادية المحدثة من أمد قريب والواردة في سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (الوثيقة 9082 Doc) وفي الطبعة الخامسة التي ستصدر من دليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (الوثيقة 9161 Doc).

٣-٢-٧-٢ كان ثمة توافق آراء بشأن الحاجة لإنشاء فريق عمل متعدد التخصصات يتألف من الايكاو وممثلي الدول وجميع الأطراف المهتمة الأخرى بغية المزيد من النظر في هذه المسائل. واقترح أنه يمكن أن يسعى فريق العمل في البداية لتحديد البارامترات والتعاريف، مثلاً، لسياسات أولوية الخدمة والتحقق من فعالية هذه السياسات. ويمكن بعد ذلك أن ينظر فريق العمل في الكيفية التي قد تطبق بها السياسات على صعيد الممارسة، و، أخيراً، كيفية التعبير عنها في سياسات الايكاو الحالية والمواد الإرشادية الأخرى. ويمكن أن يقدم فريق العمل نتائج إلى فريق خبراء اقتصاديات المطارات وفريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية لتقرير ما إذا كان يمكن وكيف يمكن تعديل الإرشادات الحالية لتضمينها نتائج فريق العمل. وجرى أخيراً ملاحظة أنه من الضروري تقرير ما إذا كانت مثل هذه الممارسات متوافقة مع سياسية الايكاو بشأن عدم التمييز.

٣-٧-٢ الاستنتاجات

١-٣-٧-٢ على ضوء الوثائق التي تم بحثها، وعقب المناقشة التي دارت بشأن تحديث منظومة الطيران، خص المؤتمر إلى ما يلي:

أ) سياسات وإرشادات الايكاو بشأن تمويل الهيكل الأساسي للنقل الجوي عن طريق رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية وعن طريق التمويل المسبق للمشروعات وعن طريق تخصيص تكاليف النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية تظل صائبة؛

ب) ينبغي أن يتم في سياق تحديث منظومة النقل الجوي تقييم ملاءمة سياسات الايكاو وموادها الإرشادية المحدثة منذ أمد قريب والواردة في سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (الوثيقة 9082 Doc) ودليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (الوثيقة 9161 Doc)؛

ج) ينبغي إنشاء فريق عمل متعدد التخصصات بغية النظر في التحديات الاقتصادية والتشغيلية المرتبطة بالتحسينات في خدمات الملاحة الجوية بصفة خاصة، وبتنفيذ منظومة النقل الجوي بصفة عامة.

التوصيات

٤-٧-٢

التوصية ١/٧-٢ - تحديث نظام النقل الجوي

يوصي المؤتمر بما يلي:

أ) ينبغي أن تواصل الدول تنفيذ سياسات الايكاو وإرشاداتها التي يمكن تطبيقها على تمويل الهيكل الأساسي للنقل الجوي عن طريق رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية؛

ب) ينبغي أن تتشئ الايكاو، بالتعاون مع الدول والمنظمات الدولية والقطاع، فريق عمل متعدد التخصصات للنظر في التحديات المرتبطة بوضع حوافز تشغيلية واقتصادية، مثل أولوية الخدمات، لإتاحة المنافع المبكرة للتكنولوجيات والإجراءات الجديدة، على النحو المبين في حزم التحسينات في منظومة الطيران، لدعم التحسينات التشغيلية، مع القيام في الوقت ذاته ببلوغ الحد الأقصى للسلامة والسعة وكفاءة المنظومة الشاملة، مع مراعاة الاحتياجات المحددة المعرب عنها في المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية.

ج) ينبغي للايكاو أن تتخذ التدابير اللازمة لضمان التوعية والتعريف على نطاق واسع بسياساتها وإرشادات وموادها الأخرى المتصلة بتمويل الهيكل الأساسي وضمان أنها تظل ملائمة وحالية ومستجيبة للوضع المتغير.

ب) تمويل مهام المراقبة

الوثائق ٥-٧-٢

١-٥-٧-٢ نظر المؤتمر في البند ٧-٢ ب) من جدول الأعمال بالاستناد إلى ورقتي العمل التاليتين: WP/7 (الأمانة العامة) و WP/76 (بنجلاديش).

٢-٧-٥-٢ أحاط المؤتمر علماً أيضاً بورقة المعلومات التالية: IP/12 (مقدمة من أيرلندا، نيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء ويوروكوتترول).

٢-٧-٦ المناقشة

٢-٧-٦-١ رأت دول عديدة أن الأحكام بشأن مهام المراقبة المدرجة في سياسات الايكاو بشأن الرسوم في الوثيقة Doc 9082 (أي مراقبة السلامة والمراقبة الأمنية والاقتصادية) كافية. وأعربت دول أخرى عن أن سياسات الايكاو الحالية تتناول خدمات المطارات والملاحة الجوية فقط ولكنها لا تتناول تمويل مهام المراقبة عن مستوى الدولة أو الإقليم. ولذلك اقترح أن تقوم الايكاو بوضع مزيد من المواد الإرشادية لشموله رسوم مهام المراقبة على مستويي الدولة والإقليم، مع ضمان ألا تصبح هذه الرسوم رسوما مزدوجة مطبقة بالفعل في المطارات أو في خدمات الملاحة الجوية.

٢-٧-٦-٢ تم تذكير المؤتمر بالمناقشة التي جرت في الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية للايكاو بصدد "رسوم السلامة"، مع ملاحظة أن تطبيقها يجب أن يكون متسقا مع سياسات الايكاو الحالية بشأن الرسوم.

٢-٧-٦-٣ نظر المؤتمر بصورة وافية في اقتراح بإنشاء رسم للسلامة والأمن على أساس الراكب قدره ٥ دولارات يقوم بتحصيله اتحاد النقل الجوي الدولي وتقوم بإدارته إدارة التعاون الفني للايكاو. ومع ذلك اعتبر هذا الاقتراح متناقضا مع مبادئ الايكاو الرئيسية لفرض الرسوم الخاصة بالصلة بالتكلفة والشفافية وعدم التمييز والتشاور مع المستخدمين. ولوحظ أن فعالية مهام المراقبة من حيث التكاليف يمكن تحقيقها من خلال نهج إقليمي (مثلا، عن طريق إنشاء، أو المشاركة في، منظمة إقليمية لمراقبة السلامة/الأمن).

٢-٧-٧ الاستنتاجات

(أ) إن مهام رقابة السلامة والأمن والرقابة الاقتصادية هي من مسؤولية الدول، وبغية تمويل هذه المهام، يمكن للدول أن تختار أموال أو رسوم حكومية. وبالفعل فبالنسبة لبعض الدول ذات الموارد المالية المحدودة، فليس من الممكن أو العملي دائما استخدام التمويل الحكومي؛

(ب) إن الإرشادات التي وضعتها الايكاو بشأن تمويل مهام الرقابة على مستوى المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية لا تزال أمرا هاما وينبغي الإبقاء على حداثة هذه الإرشادات لكي تستخدمها الدول وفقا لاحتياجاتها. بناء على سياسات الايكاو بشأن الرسوم الواردة في الوثيقة المعنونة: سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (Doc 9082)، فقد وضعت إرشادات إضافية بشأن تمويل مهمة رقابة السلامة على الصعيد الإقليمي من خلال الرسوم. ومع ذلك، ونظرا إلى التحديات المرتبطة بمهام رقابة التمويل على مستوى الدول والمستوى الإقليمي، ينبغي المضي في تحسين سياسات الايكاو وإرشاداتها في هذا الشأن؛

(ج) اقتراح رسم على أساس الراكب لتمويل أنشطة مراقبة السلامة والأمن لا يتماشى مع سياسات الايكاو بشأن الرسوم، ولا سيما تلك بشأن علاقة الرسوم المقترحة بالتكلفة والشفافية وعدم التمييز والتشاور مع المستخدمين.

٢-٧-٨ التوصيات

٢-٧-٢ - تمويل مهام المراقبة

يوصي المؤتمر بما يلي:

أ) ينبغي للايكاو أن تواصل وضع إرشاداتها بشأن التمويل المستدام لمهام رقابة السلامة والأمن على صعيد الدول مع القيام في الوقت نفسه برصد الوضع بالنسبة لتمويل الرقابة الاقتصادية؛ لضمان عدم فرض رسوم متعددة على المنتفعين بشأن هذه المهام؛

ب) ينبغي للايكاو المضي في بحث إمكانيات وضع آليات جديدة لكفالة التمويل المستدام لمهام الرقابة على مستوى الدول وعلى المستوى الإقليمي، بما في ذلك رسوم الانتفاع المتماشية مع سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (الوثيقة 9082 Doc) ، مع مراعاة الأحوال المختلفة التي تشهدها شتى الدول.

ج) إدارة الهيكل الأساسي

٩-٧-٢ الوثائق

١-٩-٧-٢ نظر المؤتمر في البند ٧-٢ ج) من جدول الأعمال بالاستناد إلى ورقات العمل التالية: WP/6 و WP/9 (الأمانة العامة) و WP/92 (جمهورية كوريا) و WP/88 (المجلس الدولي للمطارات) و WP/71 و WP/72 و WP/73 (منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية) و WP/99 (الاتحاد الدولي لعمال النقل).

٢-٩-٧-٢ أحاط المؤتمر علماً أيضاً بورقات المعلومات التالية: IP/2 (الأمانة العامة) و IP/18 (البرازيل) و IP/16 (إندونيسيا).

١٠-٧-٢ المناقشة

١-١٠-٧-٢ أيد المؤتمر ورقات عمل الأمانة العامة بشأن إدارة الهيكل الأساسي وأقر بمنافع إنشاء هيئات مستقلة لتشغيل المطارات وخدمات الملاحة الجوية. وكان ثمة توافق آراء بصدد الأثر الإيجابي لحسن الإدارة وعملية التشاور ذات المغزى والمنظمة وذات النفع المتبادل بين مقدمي الخدمة والمنتفعين بها في إدارة المطارات وخدمات الملاحة الجوية. وجرى الإعراب عن رأي أنه ينبغي إدخال جميع الأطراف المعنية في عملية التشاور، بما في ذلك العمالة.

٢-١٠-٧-٢ جرت الإحاطة علماً بنتائج استقصائي الايكاو بشأن تنفيذ مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية، وطلب من الايكاو أن تواصل جمع المعلومات من الدول بشأن مستوى تنفيذ السياسات المعنية برسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، ونشر هذا المعلومات وتحديثها بانتظام في شكل إضافة بالوثيقة 9082 Doc، فضلا عن رصد التغيرات في إضفاء الطابع التجاري على المطارات وخدمات الملاحة الجوية وخصخصتها.

٣-١٠-٧-٢ أحاط المؤتمر علماً بأن الإيرادات من غير الطيران ضرورية من أجل الاستدامة المالية للمطارات وأن أغلبية المطارات على النطاق العالمي تعاني من خسائر، إذ أن معظم المطارات التي تقل الحركة فيها عن مليون راكب لا تغطي إيراداتها مصروفاتها.

٤-١٠-٧-٢ تم تقديم اقتراح، لا يطلب من المطارات وفقا له استخدام الإيرادات من غير الطيران لخفض الرسوم عن طريق "خزانة موحدة" وأنه يجوز للمطارات أن تحتفظ بالإيرادات من غير الطيران لتمويل استثمارات مستقبلية. وأيدت بعض الدول هذا الاقتراح، في حين رأت دول أخرى أن سياسات الايكاو بشأن الرسوم في الوثيقة 9082 Doc تتيح مرونة كافية لأي دولة لتختار

ما إذا كان ينبغي تشغيل المطار في إطار ترتيب خزانة موحدة أو خزانة ثنائية أو خزانة مختلطة. وقد اقترح آخر لينظر فيه المؤتمر، يحتج بأن المراقبة الاقتصادية للمطارات ينبغي إبقاؤها في الحد الأدنى. وجرى الإعراب عن رأي مؤداه أنه ينبغي أن تضمن الدول أن مصالح مقدمي الخدمات والمستخدمين ينبغي تحقيق التوازن بينها من خلال المراقبة الاقتصادية وينبغي أن تكون لحماية المستخدمين النهائيين.

٧-٢-١٠-٥ أخيراً، شجع المؤتمر الايكاو على أن تواصل ضمان الوعي والمعرفة على نطاق واسع بسياساتها بشأن رسوم الانتفاع وبموادها الإرشادية الأخرى.

١١-٧-٢ الاستنتاجات

٧-١١-١-٢ على ضوء الوثائق التي تم بحثها، وعقب المناقشة التي دارت، خلص المؤتمر إلى ما يلي:

(أ) تدل الخبرة المكتسبة على النطاق العالمي على أنه حيث تقوم بتشغيل المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية هيئات مستقلة، تحسنت بصفة عامة الأوضاع المالية الشاملة والكفاءة الإدارية، وأن مؤشر حسن الإدارة والأداء دفع بالأداء قدما وكان القطاع الخاص ضروريا لتطور الهيكل الأساسي للمطارات والملاحة الجوية على الصعيد العالمي؛

(ب) حسبما تبين في الردود على الاستبيانات التي أرسلتها الايكاو، فقد نفذت، على الصعيد العالمي، توصيات مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية لعام ٢٠٠٨، في معظم الدول التي ردت على الاستبيان، غير أنه يتعين تحسين معدل تنفيذ التوصيات المحددة؛

(ج) فيما يتعلق بالمطارات، فإن الإيرادات من غير الطيران ضرورية للاستدامة المالية للمطارات على الصعيد العالمي؛

(د) نتيج سياسات الايكاو بشأن الرسوم في الوثيقة المعنونة: سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (Doc 9082) للدول مرونة كافية لتقرر ما إذا كان ينبغي لأي مطار أن يطبق ترتيب خزانة موحدة أو خزانة ثنائية أو خزانة مختلطة؛

(هـ) لكي تكون العلاقات والمشاورات مع المستخدمين ذات نفع متبادل، يوجد عدد من المبادئ الأساسية والعمليات والوسائل التي ينبغي أن تراعى، وقد يفيد دليل منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية لإدارة العلاقات بالزيائن كوثيقة مرجعية.

١٢-٧-٢ التوصيات

التوصية ٣/٧-٢ - إدارة الهياكل الجوية

يوصي المؤتمر بما يلي:

أ) ينبغي للدول أن تنتظر في إنشاء كيانات مستقلة لتشغيل المطارات وخدمات الملاحة الجوية، وأن تراعي في ذلك جدواها الاقتصادية ومصالح المنتفعين وسائر الأطراف المهتمة الأخرى، وأن تضمن تنفيذ التوصيات الصادرة في مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية؛

ب) ينبغي أن تعزز الدول أداء خدمات الملاحة الجوية ذات النوعية الرفيعة من خلال حسن الإدارة؛

ج) ينبغي للايكاو اتخاذ التدابير الملائمة لضمان الوعي والمعرفة على نطاق واسع بسياساتها بشأن رسوم الانتفاع وموادها الإرشادية المتعلقة بحسن إدارة المطارات وخدمات الملاحة الجوية وملكيته والسيطرة عليها وإدارتها، وضمان أن تظل ملائمة وحالية ومستجيبة للوضع المتغير؛

د) ينبغي للايكاو أن ترصد التغيرات في إضفاء الطابع التجاري على المطارات وخدمات الملاحة الجوية وخصخصتها، وأن تجمع المعلومات من الدول بشأن مستوى تنفيذ السياسات المعنية برسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، وأن تنشر هذه المعلومات في شكل إضافة بالوثيقة Doc 9082 وأن تقوم بتحديثها بانتظام.

البند ٢ من جدول الأعمال: بحث القضايا الرئيسية وإطار تنظيم اللوائح ذي الصلة
٢-٨: تنفيذ سياسات الايكاو وإرشاداتها

١-٨-٢ الوثائق

١-١-٨-٢ نظر المؤتمر في البند ٢-٨ من جدول الأعمال على ضوء ورقات العمل التالية: WP/16 و WP/24 (مقدمتان من الأمانة العامة)، و WP/61 (مقدمة من الولايات المتحدة)، و WP/27 (مقدمة من البحرين نيابة عن الهيئة العربية للطيران المدني)، و WP/42 (مقدمة من المغرب نيابة عن مجموعة من الدول العربية)، و WP/63 (مقدمة من منظمة السياحة العالمية)، و WP/99 (مقدمة من الاتحاد الدولي لعمال النقل).

٢-١-٨-٢ وأحاط المؤتمر أيضاً علماً بورقة المعلومات التالية: IP/17 (مقدمة من البرازيل).

٢-٨-٢ المناقشة

١-٢-٨-٢ أجمع المؤتمر على التسليم بدور الايكاو الريادي في التنظيم الاقتصادي وفي وضع إرشادات شاملة بشأن السياسة العامة. وأعربت الدول عن دعمها لأنشطة الايكاو فيما يتعلق بتحديث وتعزيز وتشجيع سياسات المنظمة وإرشاداتها وغير ذلك من المواد ذات الصلة بالتنظيم الاقتصادي. وكان هناك تأييد عام لضرورة الحفاظ على مبادئ الايكاو وسياساتها وإرشاداتها مواكبة للتطورات ومستجيبة للأوضاع المتغيرة ولمتطلبات الدول. وكان هناك أيضاً تأييد عام للمنظمة فيما يتعلق بمواصلة تعزيز الوعي واستكشاف الوسائل الكفيلة بتوطيد مركز سياساتها من أجل توسيع دائرة العمل والتقييد بها من جانب الدول.

٢-٢-٨-٢ وفيما يتعلق بإمكانية وضع ملحق جديد باتفاقية شيكاغو، لم يكن هناك توافق في الآراء بشأن الشروع من الآن في إعداده. ومع ذلك، جرى التسليم عامة بفائدة مثل هذا الملحق في تعزيز تنفيذ سياسات الايكاو وإرشاداتها. وكان هناك رأي مفاده أنّ الملحق الجديد قد يؤثر على سيادة الدولة ويتعارض مع حاجة الدول إلى تحرير النقل الجوي وفق النسق الخاصة بها. وأشار أيضاً إلى أنّ طابع القواعد والتوصيات الدولية المعتمدة في المجال الفني يختلف عن طابع مواد الإيكاو الإرشادية في مجال النقل الجوي. وأيدت دول أخرى فكرة وضع ملحق جديد لكنها رأت أن مثل هذا المشروع يتطلب مزيداً من الدراسة. وطلب عدة مندوبين أن تنظر الايكاو والدول معاً في هذه المسألة من أجل إجراء تحليلات لنطاق ومضمون الملحق الجديد.

٣-٢-٨-٢ وأجمع المؤتمر أيضاً على ضرورة وضع أولويات لعمل الايكاو في مجال النقل الجوي. وورد، فيما يتعلق بالجوانب العملية لتحديد هذه الأولويات، الإعراب عن آراء مختلفة. فقد اعتبرت بعض الدول أن المؤتمر كان قد حدد، في مداولاته السابقة، المجالات التالية باعتبارها من الأولويات: دخول الأسواق، وملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، والمنافسة العادلة وحماية المستهلك. واقترحت دول أخرى اعتبار مسألة تمويل البنية التحتية ومسألة الضرائب أيضاً من الأولويات، مشيرة إلى أن جميع بنود جدول الاجتماع السادس للمؤتمر هي على نفس القدر من الأهمية وهي مترابطة. واقترح تحديد هذه الأولويات وفق مبدأ الجدوى، والقيود الزمنية، وتعقد المهام، وما هو متاح من موارد. وأخيراً، تم الاتفاق على أن النقل الجوي هو من أولويات المنظمة وأن الهدف الاستراتيجي الجديد للايكاو، أي التنمية الاقتصادية للنقل الجوي، يتساوى مع غيره من الأهداف الاستراتيجية في الأهمية.

٤-٢-٨-٢ وأشار أيضاً إلى أنه لم يتم تحديد أية أولويات خلال المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية والمؤتمر الرفيع المستوى بشأن أمن الطيران. ولمساعدة الايكاو في هذه المهمة، اقترح أن يتم توجيه كتاب للمنظمة لمعرفة وجهات النظر بشأن

المسائل ذات الأولوية. غير أنّ هذا المقترح اعتبر غير عملي نظرا لقصره المدة التي تفصلنا عن موعد الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية للايكافو.

- ٥-٢-٨-٢ وأخيرا، جرى تذكير المؤتمر بأن ترتيب الأولويات هو من مهام مجلس الايكافو بموجب إجراءات المنظمة.
- ٦-٢-٨-٢ وقد ناقش المؤتمر مقترحا بشأن تضمين القوانين الوطنية آلية للتحكيم الإلكترونية في المنازعات، ولكن لم يلق هذا المقترح تأييدا.
- ٧-٢-٨-٢ وورد الإعراب عن رأي يفيد بضرورة أن تعترف الايكافو في موادها الإرشادية بمصالح عمال الطيران.

٣-٨-٢ الاستنتاجات

١-٣-٨-٢ وعلى ضوء الوثائق التي تم بحثها وعقب المناقشات التي دارت بشأن تنفيذ سياسات الإيكافو وموادها الإرشادية، ضمن إطار البند ٢-٨ من جدول الأعمال، خلص المؤتمر إلى ما يلي:

- (أ) النقل الجوي هو من الأولويات وذلك على حد ما سلم به المجلس حين اعتمد هدفا استراتيجيا جديدا بشأن التنمية الاقتصادية للنقل الجوي. وما من أحد ينازع في الدور الريادي الذي تقوم به الايكافو في التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي، وفي وضع إرشادات شاملة في مجال السياسة العامة لمساعدة الدول على تهيئة بيئة تنظيمية مواتية للنمو المستدام للنقل الجوي تخدم صالح جميع الجهات الفاعلة؛
- (ب) لا تزال سياسات الايكافو وإرشاداتها المتعلقة بالجوانب الاقتصادية لتنظيم النقل الجوي الدولي صالحة وإن كان يتعين تحديثها بحيث تستجيب للأوضاع المتغيرة واحتياجات الدول وأصحاب المصلحة في قطاع الطيران؛
- (ج) يتعين على الايكافو أن تكفل، بالتعاون مع القطاع، نشر الوعي على نطاق واسع بسياساتها، وتضمن حسن تنفيذ هذه السياسات، وكذا استخدام ما تُصدره من مواد إرشادية بشأن التنظيم الاقتصادي؛
- (د) هناك حاجة إلى أن تجري الايكافو تحليلات لنطاق ومضمون ملحق محتمل لاتفاقية شيكاغو، يتناول مسألة التنمية الاقتصادية المستدامة للنقل الجوي، وأن تعمل مع الدول على تبين جدوى هذا الملحق، بما في ذلك استكشاف الحلول الأخرى المقبول بها.

٤-٨-٢ التوصيات

التوصية ٢-٨/١ - تنفيذ سياسات الايكافو وموادها الإرشادية

يوصي المؤتمر بما يلي:

- (أ) ينبغي أن تسلم الدول بأهمية وصلاحيات سياسات الايكافو وموادها الإرشادية وتراعيها على النحو الواجب في ممارساتها التنظيمية؛
- (ب) على الدول ألا تدخر أي جهد في تأمين الوفاء بالالتزامات المنبثقة عن قرارات الجمعية العمومية في مجال النقل الجوي؛

- ج) تُشجّع الدول على أن تدرج ما تصدره الايكاو من مبادئ وسياسات ومواد إرشادية في تشريعاتها وقواعدها ولوائحها التنظيمية وكذا فيما تبرمه من اتفاقات بشأن الخدمات الجوية؛
- د) ينبغي للايكاو أن تواصل الترويج لإرشاداتها الخاصة بالسياسة العامة في مجال التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي وتشجع الدول على استخدام تلك المواد الإرشادية في ممارساتها التنظيمية؛
- هـ) ينبغي للايكاو أن تحرص على أن تكون سياساتها وإرشاداتها وغير ذلك من المواد التي تصدرها في مجال التنظيم الاقتصادي مواكبة للتطورات وحديثة ومستجيبة للأوضاع المتغيرة ولمتطلبات الدول؛
- و) ينبغي للايكاو، بالتعاون مع الدول، أن تواصل استكشاف سبل ووسائل إضافية لتعزيز مركز سياساتها من أجل تحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة لمنظومة النقل الجوي، وأن تقيّم جدوى وضع ملحق جديد باتفاقية شيكاغو، أو أي حلول أخرى مقبولة، لمسألة التنمية الاقتصادية المستدامة للنقل الجوي؛
- ز) ينبغي للايكاو أن تضع ترتيبًا للأولويات في أعمالها القادمة في مجال التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي بالاستناد إلى توصيات المؤتمر.
-

الكلمة الافتتاحية التي ألقاها رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو)،
السيد روبرتو كوبيه غونزاليس، في الجلسة الافتتاحية للمؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي
(مونتريال، ٢٠١٣/٣/١٨)

بالنيابة عن المجلس والأمين العام للايكاو، يسرني أن أرحب بكم جميعاً في المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي.

ينعقد مؤتمر النقل الجوي مرة كل عشر سنوات تقريباً بهدف تحديث سياسات الايكاو الرامية إلى تحقيق النمو الطويل الأمد للطيران المدني الدولي. وقد ركز المؤتمر الخامس للنقل الجوي الذي انعقد عام ٢٠٠٣ على موضوع التحرير. أما هذا العام، فإننا نخطو خطوة عملاقة إلى الأمام لنتناول استدامة النقل الجوي بشكل عام.

وما نعينه بالاستدامة هو إجراء العمليات التشغيلية، سواء المتعلقة بالركاب أو بالشحن الجوي، على نحو سليم ومأمون ومراعٍ للبيئة، بما يتيح لشركات الطيران والمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية والشركاء الآخرين في سلسلة إمدادات النقل الجوي توقعات معقولة بشأن الربحية. وتعني الاستدامة كذلك مساندة الاقتصادات بحيث تكون قادرة على المنافسة وتشجيع التنمية الإقليمية المتوازنة.

وقد حققنا أداءً جيداً في الفئات الثلاث الأولى. فعالم الطيران يتمتع الآن بأعلى مستويات السلامة مقارنة بأي فترة مضت، حيث تعدّ سنة ٢٠١٢ السنة الأفضل في مجال السلامة في تاريخ الطيران من حيث عدد الوفيات. كما أن عالم الطيران يتمتع الآن أيضاً بأعلى مستويات الأمن مقارنة بأي فترة مضت، حيث استُخلصت دروس قيمة عديدة من أحداث ١١ سبتمبر. وأصبحت طائرات اليوم الحديثة أكثر هدوءاً وكفاءةً في استخدام الطاقة من سابقتها. ونحن ملتزمون في هذه المجالات الثلاثة بمواصلة تحسين هذا الأداء الرصين.

أما المجال الذي لم يكن أداؤنا فيه بنفس المستوى فهو تيسير النمو المريح للقطاع.

قطاع الطيران يوفر حالياً ٦٠ مليون فرصة عمل حول العالم ويحقق نشاطاً اقتصادياً تفوق قيمته ترليون دولار ويحمل سنوياً أكثر من مليار ونصف المليار من السياح الدوليين. وأصبح النقل الجوي محركاً أساسياً للتنمية الاقتصادية والاجتماعية والثقافية حول العالم أكثر من أي وقت مضى. ومن المتوقع أن يستمر هذا النمو.

وتشير توقعات الايكاو الطويلة الأمد إلى أن تحقق الحركة الجوية المنتظمة نمواً يتجاوز الضعف بحلول عام ٢٠٣٠، لينمو عدد الركاب من ٢,٩ مليار راكب في العام الماضي إلى أكثر من ٦ مليارات راكب. وسيتضاعف كذلك عدد الرحلات المغادرة من ٣٠ مليون رحلة إلى ٦٠ مليون رحلة سنوياً في الفترة نفسها. أما على صعيد الشحن الجوي، فإن القيمة الإجمالية للبضائع المنقولة جواً تمثل ٣٥ في المائة من مجموع التجارة الدولية و٥,٠ في المائة من حجمها، وهو اتجاه يتوقع استمراره في المستقبل.

وإذا كانت فوائد النمو المتوقعة هائلة فإن ثمة احتمالاً ألا تتحقق بشكل كامل ما لم نهيئ السياق الملائم لمنظومة النقل الجوي العالمية بحيث تكون سليمة اقتصادياً لجميع الأطراف المعنية.

ويطرح ذلك في الأيام الخمسة القادمة تحدياً يتمثل في التوصل إلى توصيات عملية وملموسة لجعل الإطار التنظيمي العالمي قادراً على مواكبة وقائع القرن الحادي والعشرين.

ومن المسائل الفائقة الأهمية التي سنتناولها مسألة دخول الأسواق. فهي مسألة ضرورية لكفاءة النظام العالمي للنقل الجوي، غير أنها لا زالت مقيدة إلى حد كبير في الوقت الراهن. وعلينا أن نستجيب إلى الطلب المتواصل على إتاحة مزيد من الحريات للقطاع وعلى اعتماد نهج متعدد الأطراف يحل محل النظام الثنائي السائد حالياً.

وثمة مسألة أخرى ذات صلة وملحة بالقدر ذاته هي مسألة ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، إذ يتعين اعتماد قواعد أكثر مرونة لتعيين شركات الطيران وترخيصها والاستثمار الأجنبي في شركات الطيران المحلية ووصول شركات الطيران إلى أسواق رأس المال الدولية.

وعلينا أن نقترح تدابير لدعم الصحة المالية لقطاع النقل الجوي. فتحقيق الاستدامة يستدعي تقليص أو إزالة الفرق في هوامش الربح بين الناقلين الجويين والجهات المعنية الأخرى في سلسلة قيمة النقل الجوي.

وفي الوقت ذاته فإن المنافسة المتزايدة بين شركات الطيران وتحالفاتها، مقترنة بالتكتل المتزايد للقطاع في بعض الأسواق، أثارت شواغل بشأن المنافسة العادلة. ومع توسع نطاق التحرير حول العالم، فإن الحاجة مستمرة إلى تعزيز المشاركة المستدامة والفعالة لجميع الدول، ولا سيما البلدان النامية، في السوق العالمية.

وينبغي ألا ننسى الراكب. فمع أن مفهوم حماية المستهلك أصبح أكثر انتشاراً في العديد من أنحاء العالم اليوم، فإن لا وجود لأي قواعد عالمية بهذا الشأن. أما بخصوص الشفافية في الأسعار فكيف يتسنى تشجيع التقارب بين البرامج الوطنية أو الإقليمية لاعتماد نموذج دولي في هذا المجال؟

وثمة عقبة أخرى منتشرة ومعقدة تعرقل تحقيق الاستدامة، وهي الضرائب، حيث لا تزال الدول تفرض المزيد من الضرائب والرسوم على مقدمي خدمات النقل الجوي ومستخدميها. وقد تكون الأسباب في ذلك مشروعة، غير أن الأثر لا يزال ضاراً جداً على نمو قطاع السفر الجوي.

وهناك أيضاً الاستثمارات الضخمة في البنى الأساسية للمطارات والملاحة الجوية. ويتضمن ذلك في العديد من الحالات القطاع الخاص، مما يثير عدة مسائل إدارية هامة، منها مسؤوليات الدولة بموجب اتفاقية شيكاغو.

كما ترون فإن البرنامج معدّ لما أتوقع أن يكون من الناحية الفعلية إعادة تفكير جذرية بشأن إطارنا التنظيمي العالمي.

وأرى أن علينا أن نبدأ بدياجة اتفاقية شيكاغو التي تبين بوضوح موافقة الدول على مبادئ وترتيبات معينة تتيح العمل على النهوض بالطيران المدني الدولي بصورة مأمونة ومنظمة، وتوفير خدمات النقل الجوي الدولي على أساس تكافؤ الفرص وإدارتها بصورة اقتصادية ومحكمة.

فهذا وصف في منتهى الوضوح والشمول والطموح لمفهوم النقل الجوي المستدام.

وتنص المادة ٤٤ من الاتفاقية على الاتجاه المنشود لتحقيق الاستدامة، وتشمل الأهداف التي تحددها للايكادو في هذا المجال ما يلي:

(أ) تلبية احتياجات شعوب العالم لنقل جوي يتسم بالسلامة والانتظام والكفاءة والاقتصاد؛

(ب) منع الهدر الاقتصادي الناتج عن المنافسة غير المعقولة؛

(ج) ضمان الاحترام الكامل لحقوق الدول المتعاقدة وإتاحة فرصة عادلة لكل دولة متعاقدة لاستثمار مؤسسات للنقل الجوي الدولي.

ومع أن مقصد هذه الكلمات التي حُطت قبل قرابة ٦٩ عاماً لم يتغير، فإن العالم الذي نعيش وسطه اليوم قد تغير بشكل عميق لا رجعة فيه. ففي البيئة الاقتصادية والتجارية التي شملتها العولمة اليوم، تقع المسؤولية على عاتقنا كجهات

تنظيمية لإثارة التساؤلات حول أي موقف أو تفكير قديم يحول دون جعل قطاع الطيران قطاعاً صحياً من الناحيتين التشغيلية والمالية.

وقد اتخذت الايكاو بالفعل عدة خطوات هامة في هذا الاتجاه. فقد أقرّ المجلس مؤخراً بياناً جديداً بالنسبة لرسالة المنظمة وهو "بلوغ النمو المستدام لمنظومة الطيران المدني العالمية".

كما أقرّ المجلس هدفاً استراتيجياً جديداً عنوانه "التنمية الاقتصادية للنقل الجوي: تعزيز تنمية منظومة الطيران المدني لكي تكون سليمة وقادرة على الاستمرار من الناحية الاقتصادية". ويوجه هذا الهدف الاستراتيجي طاقاتنا ومواردنا نحو اعتماد سياسات وإرشادات في مجال تنظيم النقل الجوي وإدارة البنية الأساسية واقتصاديات أنشطة الطيران، بما يشمل حماية المستهلك والضرائب والمنافسة العادلة ورسوم الانتفاع. ويتضمن كذلك تيسير الحصول على التمويل للبنى الأساسية للطيران وتمويل شبكة النقل الجوي، فضلاً عن التنظيم والرقابة في المجال الاقتصادي.

وقبل أن أختتم هذه الكلمة، أودّ التركيز على النقطة التالية. لقد تمكنت مؤتمرات النقل الجوي كهذا المؤتمر على مر الأعوام من وضع سياسات وإرشادات عملية شاملة للدول بشأن التنظيم الاقتصادي لقطاع النقل الجوي الدولي. غير أن هذه السياسات والإرشادات، لسبب أو لآخر، لم تُنفذ على النطاق الواسع كما ينبغي، وهو ما يثير القلق بالنسبة لي. فهل لأنها لم تكن ملزمة؟ أم لأنها لم تُعمم ويُروج لها بالشكل الكافي؟ أم إننا بحاجة إلى المزيد من الوسائل العملية لزيادة فعاليتها؟

آمل أن تفكروا في هذه المسائل والاقتراحات. وأودّ أن استمع إلى مقترحات تشجع الدول على إدراج مبادئ الايكاو وسياساتها وإرشاداتها ضمن تشريعاتها وقواعدها وأنظمتها الوطنية وضمن اتفاقات الخدمات الجوية. فمن شأن ذلك أن يعزز إلى حد كبير فعالية ما نقوم به من عمل هنا.

لدينا أسبوع واحد معاً لنُحدث التحول اللازم في الإطار التنظيمي العالمي. لدينا خمسة أيام لصياغة مجموعة توصيات تُعرض على الجمعية العمومية المقبلة للايكاو في سبتمبر ٢٠١٣ لنُحدث تغييراً في مسار الطيران المدني الدولي على مدى عقود مقبلة.

إنها فرصة تُتاح لعدد قليل من الأشخاص في حياتهم. وما سنحققه على هذا الطريق يتوقف علينا جميعاً في هذه القاعة، وعلى التزامنا بالتغيير ومشاركتنا في هذه المناقشات.

وعلينا في المقام الأول ألا ننسى من هم الذين نقوم بهذا العمل لأجلهم. إنهم مواطنو العالم الذين يدفعون بشكل مباشر أو غير مباشر ثمن الخدمات التي نقدمها، سواء بشراء التذاكر أو بتسديد الضرائب. ونحن نتحمل مسؤولية الحفاظ على ثقتهم بنا.

إننا في الايكاو نتعاون عن كثب، بروح التعاون الدولي، مع شركائنا المعتادين، بما في ذلك المنظمات الدولية واللجان الإقليمية والقطاع ككل، وخاصة منظمة الجمارك العالمية في المسائل المتعلقة بال شحن، ومنظمة السياحة العالمية في المسائل المتعلقة بالسياحة.

ويسرني الآن أن أعطي الكلمة لصديقي العزيز، الدكتور طالب الرفاعي، الأمين العام لمنظمة السياحة

العالمية.

كلمة الأمين العام لمنظمة السياحة العالمية، السيد ط. الرفاعي،
في الجلسة الافتتاحية للمؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي
(مونتريال، ٢٠١٣/٣/١٨)

سيدي الرئيس، أود أن أشكركم على إتاحة هذه الفرصة لي لمخاطبة هذا الجمع الكريم في بداية هذه المداولات الهامة بشأن المسائل الأساسية في سياسات النقل الجوي الدولي.

وإنني أعترف وأقدر ما تمثله هذه الفرصة المتميزة واعتقد اعتقاداً راسخاً بأنها تعبر عن الاعتراف المتزايد بالتكافل الجوهرى بين النقل الجوي والسياحة.

وهي تعبر أيضاً عن الحاجة المتزايدة إلى التفكير الذي يتجاوز العزلة والعمل معا بشكل وثيق. ويمثل ذلك سيدي الرئيس السبيل الوحيد للمضي قدماً إذا كان لنا أن نكفل قيام النقل الجوي والسياحة بدورهما في إرساء أسس مجتمع أكثر استدامة في جميع دعائمه الثلاث، أي الاجتماعية والاقتصادية والبيئية.
أصدقائي الأعزاء،

إن الايكاو ومنظمة السياحة العالمية، وهما وكالتان شقيقتان ضمن منظومة الأمم المتحدة، هما الهيئتان الحكوميتان الدوليتان على الصعيد العالمي في مجالي الطيران والسياحة. ومن ثم من واجبنا أن نتقدم الصفوف كقوة وننير السبيل لتعاون أوثق وأكثر فعالية على جميع المستويات.

وإنني أدين لصديقي العزيز الأمين العام، السيد ريمون بنجامان، ولمدبر إدارة النقل الجوي بالايكاو، السيد بوبكر دجيبو، لإقرارهما بالحاجة إلى تعاون أوثق بين الايكاو ومنظمة السياحة العالمية ولاتخاذ هذه الخطوات الهامة لجعل هذا التعاون أمراً ممكناً.

أصدقائي، إنني اعتقد أن هذه لحظة حاسمة، يمكن أن تضع النقل الجوي والسياحة على مسار تلقتي فيه السياسات العامة بشأن المسائل المشتركة التي تعود الفوائد الجمة المتبادلة.

الطيران والسياحة: دافعان للنمو الاقتصادي والتنمية المستدامة

في عام ٢٠١٢، سافر أكثر من مليار سائح دولي في العالم للمرة الأولى خلال سنة واحدة. ووصل أكثر من نصف هؤلاء السياح إلى مقاصدهم عن طريق الجو، وكانت أجزاء كبيرة جداً من هذه المقاصد من المقاصد البعيدة المدى، ولاسيما في البلدان غير الساحلية والبلدان الجزرية النامية.

وولد هؤلاء السياح في رحلاتهم ١,٣ تريليون دولار من حيث الصادرات للبلدان التي زاروها، أي ما يقارب من ٦ ٪ من صادرات العالم من البضائع والخدمات و ٣٠ ٪ من صادرات الخدمات وحدها.

وتعني السياحة، التي لا يعرف الكثير أنها تشمل السفر الترفيهي وسفر الأعمال على حد سواء، خلق الوظائف (وظيفة من كل ١١ وظيفة في العالم أجمع)، وفرص للعمل للمؤسسات التجارية الصغيرة والمتوسطة الحجم، وتجديد المناطق الحضرية والريفية، وتشمل كذلك، عند توفر الإدارة السليمة، صون وتشجيع تراثنا الطبيعي والثقافي. والهام للغاية هو أن

السياحة تعني التقليل من الفقر. وتكفي الإشارة إلى أن النشاط السياحي بجميع البلدان التي تخرج من وضع البلدان الأقل نموا يُعد من النشاطات الاقتصادية الرئيسية بها.

ولقد حظت السياحة بأهمية خاصة في الاقتصادات الناشئة التي يتوجه إليها السياح. واليوم، حوالي نصف عدد رحلات السياح الدوليين التي تصل إلى مليار رحلة تحدث في بلدان ذات اقتصادات ناشئة ونامية، حيث يترتب عن عدد الرحلات تلك خلق وصون وظائف وإيرادات لأشخاص هم في أمس الحاجة إليها، ومن المتوقع أن تزداد حصتها في هذا المجال.

وتتوقع منظمة السياحة العالمية أن يزداد عدد السياح الدوليين المسافرين إلى الاقتصادات الناشئة إلى ضعف وتيرة عدد عمليات الوصول في الاقتصادات المتقدمة خلال السنوات العشرين المقبلة (٤,٤٪ مقابل ٢,٢٪). وبناء على هذا المعدل، ستتجاوز الاقتصادات الناشئة الاقتصادات المتقدمة من حيث عدد عمليات وصول السياح الدوليين بحلول عام ٢٠١٥ حيث ستستقبل مليار عملية وصول بحلول عام ٢٠٣٠.

ومن ثم فإن السياحة هي دعامة رئيسية للتقدم الاجتماعي والاقتصادي للاقتصادات المتقدمة والناشئة والنامية على حد سواء، مثل ما هو الأمر بالنسبة للطيران.

ومع ذلك، فإن نمو وتوسع هذه الظاهرة العالمية التي نطلق عليها السياحة لم تكن ممكنة بدون النقل الجوي .

إن التقدم غير العادي الذي سجلته السياحة الدولية خلال العقود الماضية - من ٢٥ مليون سائح في عام ١٩٥٠ إلى أكثر من مليار سائح في عام ٢٠١٢ - يرجع إلى حد كبير إلى التطورات التي طرأت على النقل الجوي وكذلك إلى نهوض الطبقة المتوسطة والغنى المتنامي بالبلدان الصناعية والناشئة وقوى العولمة. وعلى نفس الشاكلة، فإن نمو النقل الجوي مرتبط ارتباطا جوهريا بتوسع نطاق السياحة، وهو توسع ينتظر أن يستمر حيث أن منظمة السياحة العالمية تتوقع أن يصل عدد السياح الدوليين بحلول عام ٢٠٣٠ إلى ١,٨ مليار سائح، وسيصل ٥٢٪ منهم إلى مقاصدهم بواسطة الجو.

منظمة السياحة العالمية والايكاو: العمل خارج نطاق العزلة

عملت منظمة السياحة العالمية بشكل وثيق مع الايكاو منذ إبرامنا لاتفاق العمل في عام ١٩٧٨ والذي تقرر بموجبه أن نتشاور مع بعضنا البعض بشأن المسائل ذات الاهتمام المشترك لكفالة تحقيق أفضل تنسيق ممكن وتجنب ازدواجية الجهود.

ومؤخرا، في عام ٢٠١٠، توطد تعاوننا من خلال مذكرة تفاهم حددت تحديدا واضحا مجالات عديدة للاهتمام والعمل المشتركين. واليوم، أود التحدث عن مجرد ثلاثة مجالات منها مُدرجة على جدول أعمال هذا المؤتمر.

أولا، القدرة على الوصول والتنظيم الاقتصادي. إن الوصول إلى المقصد بواسطة الجو هو أحد الأمور الرئيسية بالنسبة للبلدان المتقدمة والبلدان النامية، ومن ثم، فإن ذلك يسري أيضا على تحرير سوق النقل الجوي.

ومع ذلك تظل المعاملة بالمثل في مجال الخدمات الجوية تحظى بالأهمية في بلدان كثيرة جدا بدلا من تقييم الفوائد الاقتصادية والاجتماعية العامة الناجمة عن فتح الأسواق. وتؤدي السياسات القطاعية المنفصلة بشأن النقل الجوي والسياحة إلى انفصام أساسي، غالبا ما يتسم بالتعارض، مما يشكل عائقا شديدا أمام تنمية السفر والسياحة ويؤثر بالتالي على مكاسبهما الاجتماعية والاقتصادية.

واليوم تتضخم هذه العراقيل المستمرة أمام دخول الأسواق عند تطبيقها على السياحة، مما يسفر عن عواقب وخيمة بالنسبة لمقاصد السياحة الصغيرة والاقتصادات الرئيسية على حد سواء. وبالنسبة للكثير من البلدان الفقيرة في العالم تمثل

السياحة، أو يمكنها أن تمثل، صادراتها الرئيسية، ولكن بدون خدمات جوية جذابة تظل الفوائد التي تعود بها السياحة على هذه البلدان فوائد محدودة.

ولقد بينت دراسات أجراها البنك الدولي أن مقدار الوصل مرتبط ارتباطا وثيقا بالمتغيرات الاقتصادية الهامة بما فيها درجة تحرير أسواق النقل الجوي. ويمكن تحسين الوصل الجوي من خلال تحرير الأنظمة بعناية مما يشمل دخول الأسواق والوصول إلى رؤوس الأموال في سياق السياحة والتجارة، ولاسيما من حيث "الأجواء الأكثر انفتاحا"، مما يححر ملكية الناقلين الجويين والقيود المفروضة على الرقابة، واستحداث إطار عام "يتجاوز العمل على الصعيد الثنائي".

وبينما تضطلع الدول ذات السيادة بالمسؤولية التنظيمية، فقد قامت الايكاو بدور رائد في تحرير النقل الجوي منذ مؤتمرها الأول للنقل الجوي في عام ١٩٧٧، إذ قدمت إرشادات شاملة ومنتزيدة للتحرير التدريجي الذي يتعين على كل دولة أن تقره حسب وتيرتها. وخلال المؤتمرات الخمسة الماضية، تحول النهج من النهج الذي يُدعى "ما إذا كان يتعين إعمال التحرير" إلى نهج "كيفية إعمال التحرير". ولقد ترتب عن ذلك قدر كبير جدا من الإرشادات غير أن عملية التنفيذ ربما قد تكون أقل من المرغوب.

وحدد المجلس التنفيذي لمنظمة السياحة العالمية، في اجتماعه الأخير، القيود السياسية بشأن القدرة على الوصل كعقبة رئيسية أمام النمو السياحي القوي، وقرر تحسين الوصل، ولاسيما الوصل الجوي، كأولية في أعمال المنظمة، الذي ينبغي أن تتابع الايكاو تطبيقه. وفي هذا المضمار، تحبذ منظمة السياحة العالمية تحول المناقشة بشأن الإطار التنظيمي، إلى جانب الضمانات الواجبة، إلى قرار واضح فحواه: "دعونا نطبق التحرير".

وفيما يتعلق بالمسألة الرئيسية الثانية أي الضرائب وغيرها من الرسوم، فبينما تشكل الضرائب والرسوم المقررة تقريرا سليما أداة ضرورية أساسية ومشروعة للحكومات في العالم أجمع، إلا إنه ثمة شاغل متنام بشأن انتشار الرسوم على النقل الجوي والسياحة على حد سواء.

وبينما يتعين على قطاع الطيران أن يسهم بطبيعة الحال بواجبه في هذا المجال، قد يسفر هذا الاتجاه بالفعل عن ضرر فادح بالاقتصاد، ولاسيما في المقاصد التي تعتمد اعتمادا كبيرا على السفر الجوي. وفي حالات كثيرة، تشكل الضرائب والرسوم خلا واضحا في السوق وعائقا تجاريا إذ أنها تعرقل المنافسة المُنصفة بين المقاصد.

وينبغي التصدي لهذه المسألة، مثلما هو الأمر بالنسبة لموضوع القدرة على الوصل، بواسطة النظر جماعة إلى مكاسب النقل الجوي والسياحة، وفق تحليل يتجاوز مفهوم العزلة وإرشاد الدول بشأن تأثير الضرائب وغيرها من الرسوم وبواسطة البحث، قدر الإمكان، عن حلول عالمية تكفل المساواة مثل الحل الذي تسعى الايكاو إليه الآن لمعالجة مسألة انبعثات الطائرات.

والمسألة الثالثة هي حماية المستهلك. فلا يوجد قدر كاف من القواعد المُلزِمة على الصعيد العالمي التي تحكم حقوق وواجبات المستهلكين من السياح ومنظمي السفر. ولقد شرعت منظمة السياحة العالمية في عملية، بمشاركة من الايكاو، لصياغة اتفاقية دولية تتناول العناصر الرئيسية المُحددة، بما في ذلك الأحكام غير المُلزِمة.

وبطبيعة الحال لا تعتمزم منظمة السياحة العالمية الاستعاضة عن، أو مضاعفة، أي أطر تنظيمية ذات صلة اعتمدها من قبل الاتحاد الأوروبي أو منظمات دولية أخرى مثل الايكاو. وينبغي أن يُسهم هذا المشروع في تحسين حماية كل من السياح ومقدمي الخدمات السياحية في العالم أجمع بواسطة إضفاء الصفة الدولية والمتعددة الأطراف على بعض المعايير القائمة بالفعل والعاملة بشكل فعال.

خطاب رئيسة لجنة النقل الجوي، السيدة ك. مكولي،
في الجلسة الافتتاحية للمؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي
(مونتريال، ٢٠١٣/٣/١٨)

يشرفني ويسعدني بصفتي رئيس لجنة النقل الجوي الانضمام إلى رئيس المجلس للترحيب بكم في مونتريال وفي هذا المؤتمر السادس للمؤتمر العالمي للنقل الجوي.

وأردد المشاعر التي أعرب عنها السيد كوييه في قوله إن هذا المؤتمر للنقل الجوي يتيح لنا فرصة فريدة لتحقيق تحول فعلي في الإطار التنظيمي العالمي. والتخطيط لاستدامة النقل الجوي مهمة ضخمة ومعقدة تتطلب الجمع بين الحكمة والخبرة والمساعي الحميدة من جانب كل الحاضرين في هذه القاعة.

ومن خلال تواجدكم هنا، من ١٣١ دولة و ٣٩ منظمة دولية، فأنكم تعبرون عن مدى التزامكم بتهيئة المناخ التنظيمي الذي يسمح لنا بتوفير خدمات النقل الجوي التي تتسم بالسلامة والانتظام والكفاءة والاقتصاد في السنوات القادمة. وهذا التحديث الذي تشد إليه الحاجة سيسمح أيضا بالاستجابة للطلبات المتزايدة من المستخدمين في الأسواق العالمية السريعة التطور.

وقامت الايكاو، كدليل على التزامها في هذه العملية، بالتحضير على نطاق واسع لهذا الاجتماع الرفيع المستوى الذي تلتقي فيه العقول والأفكار من مختلف أنحاء العالم. وقد انخرطت المنظمة لما يقرب من سنة في حوار عالمي مع مجتمع الطيران العالمي من أجل التوصل إلى فهم كامل للمسائل والشواغل الرئيسية بالنسبة للدول وقطاع الطيران والمستخدمين.

وفي أبريل ٢٠١٢، عقدت المنظمة ندوة دولية في مجال النقل الجوي من أجل استكشاف العوائق التي تحول دون استدامة النقل الجوي. وبرز من هذا المنتدى التفاعلي استراتيجيات أولية تم اختبارها وتطويرها خلال ست حلقات دراسية إقليمية واجتماعين. وكانت هذه الدورات موجهة إلى الدول وقطاع الطيران وعقدت ابتداءً من شهر يوليو الماضي في الرباط وبوينس آيرس والمارتينيك والسنغال وباريس وأوتاوا وواشنطن وأخيراً في هونغ كونغ في شهر يناير من هذا العام.

وكانت المعلومات الواردة من هذه الدورات الاستكشافية جوهرية ومفيدة للغاية. وكانت وجهات النظر والآراء المختلفة المطروحة حاسمة في ضبط الوثائق والعروض التقديمية التي ستشكل أساس مناقشاتنا هذا الأسبوع بشأن المقترحات السياسية المحددة، والتي صُممت كلها لضمان الاستدامة والتنمية الاقتصادية على المدى الطويل لشبكة النقل الجوي العالمي.

وتُمثل العنصر الأخير من أعمالنا التحضيرية في الندوة السابقة للمؤتمر التي انعقدت أمس والتي حضرها العديد منكم. ووجدت شخصياً أن التمعن في بحث وجهات نظر مختلف الجهات المعنية في سلسلة النقل الجوي بشأن السياسات الرئيسية التي تسمح بتحقيق الاستدامة مسألة محفزة للغاية. وأردنا أن يكون المشاركون صريحين وأم يتحلوا بالجرأة والروح البناءة. وقد تحقق كل ذلك.

وأغتنم هذه الفرصة لأشكر أعضاء اللجنة ومنسقي المناقشات على استعدادهم لدفعنا نحو التخلي عن أفكارنا التقليدية واستعراض سبل جديدة للنظر في الواقع الذي أصبح الآن معروفاً تماماً. وهذا هو الذي كان يشير إليه الرئيس قبل لحظات قليلة عندما دعانا إلى تجديد تفكيرنا وإجراءاتنا وفقاً لواقع القرن الحادي والعشرين.

وهناك صورة قوية تتبادر إلى ذهني عندما أفكر في تغيير وجهة نظرنا. فعندما أُنشئت الايكاو في عام ١٩٤٤، ماذا رأينا على خارطة العالم؟ الحدود الجغرافية والسياسية. وكان ذلك هو الحال على امتداد قرون عديدة وشكلنا تفكيرنا حول

هذا المفهوم من العالم. وعندما شاهدنا الصورة الأولى للأرض التي أخذت من الفضاء الخارجي، اختفت الحدود السياسية. فأرانا الكوكب الأزرق بطريقة جديدة تماما. وربما أحسن رواد الفضاء فهم ما كان يعنيه الفيلسوف والمخترع الأمريكي بكمينستر فولر عندما قال إن كوكبنا هو سفينة فضاء اسمها الأرض (Spaceship Earth) - حيث لا يوجد ركاب وإنما الطاقم فقط. فعلىنا جميعا أن نقدم إسهامنا ونعمل معاً من أجل تحقيق النجاح.

وإنني سعيدة لأن النقل الجوي قد أثبت صلابته باستمرار على مر السنين، في مواجهة تحديات تكون في كثير من الأحيان خطيرة وتبدو غير قابلة للتخطي. والكثيرون منا سيذكرون الآثار المدمرة للصدمة النفطية الأولى التي حدثت في منتصف السبعينات، والركود العميق الذي شهدته أوائل التسعينات، والأزمة الآسيوية في عام ١٩٩٧، والهجمات الإرهابية على الولايات المتحدة في ١١ سبتمبر ٢٠٠١، وظهور وباء المتلازمة التنفسية الحادة الوخيمة (السارس) في عام ٢٠٠٣، والأزمة العالمية المالية من ٢٠٠٨ إلى ٢٠٠٩، على سبيل المثال لا الحصر.

وطوال كل هذه المصاعب، لم يبق النقل الجوي العالمي حيا فحسب، ولكنه نما أيضا. وفي الواقع كان حجمه يتضاعف كل ١٥ سنة منذ عام ١٩٧٧. ويبرز هذا النمو مدى أهمية ازدهار قطاع النقل الجوي - ليس فقط لتحقيق الازدهار الاقتصادي - ولكن لتحقيق الانتعاش الاقتصادي والتنمية أيضا.

وفي الختام، أود أن أؤكد مدى أهمية نتائج هذا المؤتمر بالنسبة للجنة النقل الجوي التي أشرف برئاستها. وخلال الأشهر القادمة، سيركز برنامج عملنا على دور الايكاو في تعزيز الاستدامة والتنمية الاقتصادية في مجال النقل الجوي، وذلك تمشيا مع مهمة الايكاو المعتمدة مؤخرا والهدف الاستراتيجي الجديد في هذا المجال. لذلك، يجب علينا التوصل إلى أحدث الأفكار والمعلومات والكثير منها سينتج عن مداولات وتوصيات هذا المؤتمر.

سيداتي وسادتي، نحن نعمل في مشروع مشترك - وهو تزويد الدول بتوجيهات شاملة وفي حينها فيما يخص السياسات العامة، وتشجيع الدول على استخدام هذه التوجيهات وفقاً لاحتياجاتها وظروفها على المستوى الوطني والثنائي والمتعدد الأطراف.

وأشركم مقدماً على مساهمتكم في هذه الجهود وأتمنى لكم جميعاً كل النجاح والتوفيق في هذا المؤتمر.

الملاحظات الختامية التي ألقاها رئيس المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي

(مونتريال، ٢٢/٣/٢٠١٣)

المندوبون الموقرون،
سيداتي وسادتي،

أود أن أعتنم هذه الفرصة لأعرب لكم عن امتناني ليس لمجرد انتخابي رئيساً لهذا المؤتمر ولكن أيضاً لمساهمتمكم النشطة والقيمة في المناقشات التي سمحت لهذا الاجتماع بأن يُكلل بالنجاح.

وقد حضر هذا المؤتمر أكثر من ١٠٠٠ مشارك من ١٣١ دولة و ٣٩ منظمة مراقبة. وتُبرز هذه المشاركة غير المسبوقة أهمية هذا الحدث ودوره الحيوي في تشكيل مستقبل النقل الجوي الدولي.

وأود أيضاً أن أشيد بالسيد ريمون بنجامان، الأمين العام للإيكاو، والسيد طالب الرفاعي، الأمين العام لمنظمة السياحة العالمية، على مبادرتهم لإصدار لأول مرة في تاريخ كلتا المنظمين بيان مشترك عن الطيران والسياحة، مما يثبت استعدادهما لتحقيق أقصى درجات التضافر بين القطاعين.

فما هي الأشياء التي سمعناها خلال الأيام الخمسة الماضية؟

سمعنا نداءكم لكي تضطلع الإيكاو بدور قيادي أقوى في اقتصاديات النقل الجوي وجوانبه التنظيمية بصفة عامة. وسمعنا نداءكم لمعالجة شؤون النقل الجوي بطريقة عالمية وشاملة ومترابطة.

وسمعنا أيضاً نداءكم لتوسيع نطاق التعاون وتحسينه بين مختلف الجهات المعنية. وسمعنا مناشداتكم للحوار بين جميع الجهات المعنية في سلسلة القيمة التي يشكّلها قطاع النقل الجوي.

ولكن الأهم من كل ذلك، هو أننا سمعنا نداءكم لإجراء تحول نوعي.

وبالفعل، فإن هذا التحول يحدث الآن في هذه اللحظة التي نتحدث فيها.

وحتى إذا استغرق الأمر بعض الوقت للتوصل إلى توافق الآراء بشأن بعض الأمور، فقد اتفقنا على أهم شيء: وهو أنه لا يمكننا أن نحقق النجاح إلا إذا عملنا معاً.

وقد صدرت نتائج هامة عن هذا المؤتمر في عدة مجالات.

وتظل العديد من التحديات قائمة أمامنا:

- ونحن نعد الاتفاقات الدولية الجديدة بشأن الشحن الجوي وملكية شركات الطيران والسيطرة عليها،
- ونحن نضع المبادئ الرئيسية بشأن حماية المستهلك؛
- ونحن نسعى إلى تحقيق التوافق في الأمور المرتبطة بالمنافسة.

وقد وضعنا معاً أسس التغيير الذي سيؤمن التنمية المستدامة للنقل الجوي. وهذا هو التحول النوعي للتخلص من عالم الطيران المجزأ والتوجه نحو عالم يتسم بدرجة أكبر بكثير من التواصل والكفاءة والتكامل. ومن الأمثلة على هذا التكامل مشاركة منظمة السياحة العالمية في جهودنا، مما يؤمن لنا أسس توطيد التعاون والعمل المشترك بين قطاعي السياحة والنقل الجوي على المستوى الدولي.

وأود أن أتوجه بالشكر إلى الدول والشركاء في صناعة الطيران على وقتهم وطاقتهم ومواردهم للمساهمة في صياغة هذه الاستراتيجية العالمية.

وبهذه الكلمات، سيداتي وسادتي، وقبل أن أختتم أعمالنا، أود أن أشيد أيضاً بالجهود الكبيرة التي بذلتها أمانة الايكاو في تنظيم هذا المؤتمر ومساعدة المشاركين، ولا سيما المترجمين الفوريين والتحريريين وكل الموظفين الذي عملوا وراء الكواليس.

وكما برز خلال الندوة السابقة للمؤتمر التي انعقدت يوم الأحد الماضي، فنحن نمثل معاً مجتمعاً له مصالح مترابطة وسنظل دائماً مجتمعاً مشتركاً.

وأتمنى للجميع رحلة سالمة إلى ديارهم وأعلن رسمياً عن اختتام أعمال هذا المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي.

قائمة المشاركين

رئيس الوفد	CD
رئيس الوفد المناوب	ALT
استشاري رئيس الوفد	ACD
مندوب	D
رئيس مراقب	COBS
مراقب	OBS
استشاري	ADV

الدول الأعضاء والأسماء والمناصب في الوفود

أستراليا		أفغانستان	
CD	Borthwick, S.	D	Natiq, Y.
ALT	Lucas, S.		
ALT	Macaulay, K.		ألبانيا
D	Tiede, A.H.R.	CD	Hyseni, H.
OBS	Wheelen, A.J.	D	Bloomfield, H.
ADV	Bollard, J.R.		
D	Mallett, I.		الجزائر
		CD	Ben Amara, I.
		D	Benchemam,.
		D	Boultif, M.S.
		D	Kechacha, N.
		D	Laouar, A.
		D	Rimouche, N.
			أنغولا
		CD	Rosas, C.
		D	Junior Jacinto, M.
		D	Rosa, M.
			الأرجنتين
		CD	Rodríguez Grellet, A.
		CD	Tamburelli, P.
		D	De Arzuaga Pinto, H.
		D	González, D.R.
		D	González, R.O.
		D	Luongo, N.E.
		D	Tagino, G.I.
			أرمينيا
		D	Yegonian, A.

D	Dato Aminudin, Z.		بلجيكا
D	Matzan, S.	CD	Durineckx, F.
	Suziyati, H.	D	Fitzpatrick, D.
	بلغاريا	D	Ledur, D.
CD	Dimitrov, V.	D	Robert, G.
D	Nikolova-Boteva, T.		بنين
D	Rachev, A.	D	de Souza, A.J.M.
	بوركينافاسو	D	Houndeton, N.
CD	Ouedraogo, J.B.	D	Iyani, B.B.
ALT	Sawadogo, A.		بوليفيا
D	Dieguimde, M.	CD	Coimbra Busch, L.
D	Zeba/Traore, L.	D	Jacob Escalante, M.
	كمبوديا	D	Urrutia Plaza, J.
CD	Mao, H.	D	Vega Guzman, M.
ACD	Kunakor, S.		البوسنة والهرسك
	الكاميرون	CD	Ratkovica, D.
CD	Nkili, R.	D	Micic, M.
D	Azoh-Mbi, S.		بوتسوانا
D	Bekolo Ahandza, E.M.	CD	Thebe Tsaone, R.
D	Bobuin Bisiya, W.A.	ALT	Morekisi, G.
D	Boertien, M.	D	Kebede Eyob, E.
D	Edou Mvelle, A.R.		البرازيل
D	Elessa, G.	CD	Pacheco Dos Guaranys, M.
D	Kamhoua, T.	D	Bertolino, A.
D	Labarang, A.	D	Bezerra, R.
D	Ndum Fidelis, N.	D	Botelho De Queiroz, J.R.
D	Ongolo Zogo, V.	D	Catanant, R.
D	Onguetou, M.P.	D	Cavalcante, A.P.
D	Owona Assoumou, T.	D	Crema, D.
D	Tankam, P.	D	Da Cruz, L.
D	Zoa Etundi, E.	D	Dalcolmo, B.
	كندا	D	De Andrade, J.
CD	Rioux, M.	D	De Macedo Rebouças, A.A.
ALT	Jones, W.-A.	D	Figueiredo, R.
D	Allen, M.	D	Jardim, P.
D	Bellem, N.	D	Medeiros, N.
D	Chaulk, D.	D	Silva, R.
D	Constantin, R.	D	Taunay Filho, J.
D	Cuenco, P.	D	Vieira, J.L.
D	Damours, R.		بروناي دار السلام
D	Delisle, M.	CD	Lim Kee, A.
D	Eamon, G.	D	Ahmad, H.
D	Jager, E.		

D	Tai, F.	D	Kaduck, R.
D	Tsang, Y.P.	D	Lalumiere, O.
D	Wu Chia, C.D.	D	Lee, V.
D	Xiao, J.	D	Loken, M.
D	Xu, Q.	D	Mackeigan, M.
D	Yang, W.	D	Neubauer, F.
D	Zhang, Q.	D	Reble, D.
	كولومبيا	D	Redah, G.
CD	Sancllemente Alzate, A.	D	Stacey, C.
ALT	Palomino Pineda, J.	D	Thachet, J.
D	Bejarano, C.		الرأس الأخضر
D	Garcia, L.	CD	Brazao Leao Monteiro, C.A.
D	Muñoz Gómez, A.	D	Medina Americo, F.
D	Mantilla Moncaleano, M.S.	D	Monteiro, C.
D	Rios Ospina, H.H.	D	Pinheiro Pires De, O.A.
	الكونغو		تشاد
CD	Dzota, S.F.	CD	Douga Mahamat, S.
ACD	Gassackys Ferréol, C.P.	D	Abakar, M.
D	Badila, M.	D	Traouingue, S.
D	Makaya Batchi, B.		شيلي
D	Okondza Azouangoli, H.	CD	Alarcón, J.F.
	كوستاريكا	ALT	Binder, J.R.
D	Vargas, J.	D	Espinoza, C.
	كوت ديفوار	D	Lisboa, Á.
D	Coulibaly, S.	D	Novoa, G.
C	Silue, S.	D	Ortiz Acheritogaray, F.P.
	كوبا	D	Sepúlveda, L.J.
CD	Cordero Puig, A.	D	Silva Duncan, S.
D	Acosta Ortiz, J.		الصين
D	Castillo De La Paz, J.F.	CD	Xia, X.
D	Nevot González, O.	D	Bai, W.
D	Nieves, R.	D	Chan Weng, H.S.
D	Ruiz Rodriguez, Y.	D	Chen, M.
D	Vásquez González, M.	D	Ding, C.
D	Vinas Valdés, N.	D	Freitas Gomes, M.C.
	الجمهورية التشيكية	D	Lam Wai, S.P.
D	Cecak, P.	D	Lei Ka, W.N.
D	Skrna, M.	D	Li Kwok-Chu, R.
C	Zebrakovský, K.	D	Liang, N.
	جمهورية الكونغو الديمقراطية	D	Ma, T.
CD	Muaka Mvuzolo, H.	D	Nan, L.
D	Kanyanga Tshimanga, A.	D	Ng Shung, C.C.
		D	Shi, B.
		D	Shum, Y.-L.
		D	Sun, Y.

	فيجي			الدنمارك
CD	Sharma, S. N.		CD	Ludvigsen, K.
D	Lagicere, A.G.		ACD	Larsen, K.L.
D	Mani, R-A.E.		ACD	Remmer, N.
			D	Geirhovd, R.
	فنلندا		D	Saxe, T.
CD	Tupamaki, M.			الجمهورية الدومينيكية
D	Skjäl, J.		CD	Rodriguez Ariza, L.
D	Vuokila, S.		D	Abraham, J.L.
	فرنسا		D	Mildred Garcia, F.
CD	Schwach, P.		D	Fernandez Zucco, A.
ALT	Bissauge, P-Y.		D	Franco, B.
D	Assice, J.		D	González, A.L.
D	Buttin, T.		D	Jacobo, R.
D	Gerard, C.		D	Leroux, C.
D	Lansman, P.		D	Lister Marin, P.
D	Orus, S.		D	Taveras, J.P.
D	Pape, P.		D	Torres Robiu, J.
D	Risse, E.		D	Valdez Marte, J.
D	Théoleyre, F.		D	Veras Rosario, C.A.
D	Wachenheim, M.		D	Villanueva Santiago, H.A.
D	Zizi, F.			إكوادور
ADV	Timsit, L.		CD	Terán, A.
	غابون		ACD	Arellano, I.
CD	Biye, E.J.D.		D	Carrera, L.
D	Bemengue, S.		D	Lara, M.T.
D	Epeme, R.		D	Patras, A.
D	Mabignath, S.		D	Soto, F.
D	Mamfoumbi, N. A.		D	Yerovi, R.
D	Matsoungou, J.-P.			مصر
D	Oyinamono, D.		D	Elzain, S.
D	Pambault, E.B.		D	Ibrahim, A.
	غامبيا		D	Mahmoud Abdallah, I.H.
D	Cham, B.		D	Metwally, M.
D	Manga, E.S.		D	Sherif, M.
D	Nying, C.			اثيوبيا
	جورجيا		CD	Woseneleh, H.
CD	Latsabidze, A.		ALT	Teferra, M.
D	Markozia, K.		D	Endeshaw, Y.
	ألمانيا		D	Mekonnen, T.
CD	Reichle, G.		D	Yissehak, Z.
ACD	Goehr, A.			

	غينيا - بيساو		D	Bartkowski, M.
CD	Nabiam, N.		D	Grutter, R.
D	Corobum, D.A.		D	Hoppe, L.
	غيانا		D	Lindner, H.
CD	Sulaman, S.		D	Mendel, J-W.
	هايتي		D	Mildenberger, T.
CD	Flambert, J.M.		D	Monning, R.
ALT	Descollines, J.D.		D	Schwierczinski U.
D	Franck, A.		D	Wisberg, W.
	هنغاريا			غانا
CD	Szakmáry, I.	CD	Kwame, M.V.	
D	Bárdos Pál, P.	D	Allotey, S.C.M.	
D	Sipos, A.	D	Amaleboba, P.	
	آيسلندا	D	Amedior, J.Q.	
CD	Maack, P.K.	D	Blankson, G.K.	
ALT	Sigurdartottir, H.S.	D	Cofie, F.	
D	Alvarsson, K.	D	Hanson, A.C.	
D	Olafsdottir, I.	D	Hoffman, C.	
	الهند	D	Hugh-Tamakloe, E.B.	
CD	Mishra, A.	D	Obeng-Koranteng, K.	
D	Bhave, Y.	D	Sey, F.	
D	Dutta, S.	D	Smith, C.P.	
D	Harbola, A.K.	D	Tackie-Komme, J.	
D	Manokaran, R.	D	Valis-Akyianu, S.	
D	Seshadri, S.			اليونان
D	Sukul, P.N.	CD	Damianakis, E.	
D	Zaidi, N.	D	Andritsou, I.	
	اندونيسيا	D	Vlachou, A.	
CD	Susantano, B.	D	Zarkadas, S.	
D	Amir, E.			غواتيمالا
D	Bakti, H.	CD	Montufar, L.O.	
D	Chandra, D.A.	ACD	Garzaro Mendez, R.	
D	Demosta, N.B.	D	Menzez Solis, J.A.	
D	Firmantoro, D.	D	Rosales Salaverria, H.A.	
D	Hardianti, M.D.			غينيا
D	Iskandar, Y.	CD	Keita Elhadj, D.	
D	Khusnu, M.	D	Cisse, O.	
D	Kristanto, K.	D	Keita, K.	
D	Masri, S.	D	Sow, B.	
D	Mayrianti, C.	D	Thiam Sekou, O.	
D	Murjatmodjo, D.			غينيا الاستوائية
		CD	Miko Angue, M.T.	
		D	Abeso Fuma, F.	

D	Simpson, V.	D	Nadir, S.U.
	اليابان	D	Pamuraharjo, H.
CD	Iizuka, A.	D	Parto, S.K.
D	Furuhata, M.	D	Pertiwi, S.
D	Koda, T.	D	Ramon, A.
D	Komicha, M.	D	Ratmono, S.
D	Nakamura, E.	D	Samad, A.
D	Ohara, E.	D	Sari, F.E.
D	Sakai, T.	D	Soebagio, A.
D	Umezawa, D.	D	Suebu, F.
D	Yoshioka, W.	D	Sumiarsa, E.A.
	الأردن	D	Wardhaya, T.
CD	Abu Hmaidan, K.A.	D	Weber, L.J.
D	Tarawneh, B.	D	Wibawa, H.
D	Akleh, A.	D	Wiharsoyo, Y.
	كازاخستان		جمهورية ايران الاسلامية
CD	Bekturov, S.	CD	Shahbazilar, H.
D	Bekturov, A.		ايرلندا
D	Kuttykadam, A.	CD	Fearon, J.
	كينيا	D	Curran, N.
CD	Nabukwesi, S.	D	Fitzpatrick, D.
ALT	Kioko, H.		اسرائيل
D	Achapa, D.	CD	Romm, G.
D	Adan, M.	D	Don-Yehiya, I.
D	Arika, V.	D	Lion, J.
D	Aroni, E.N.	D	Melchior, A.
D	Awori, M.	D	Subissati, P.
D	Bodo, N.		ايطاليا
D	Karume, L.	CD	Quaranta, A.
D	Mwakio, B.	D	Bardaro, A.
D	Wakiaga, P.	D	De Laurentis, M.
	الكويت	D	Giannini, G.
CD	Alzamel, N.	D	Gueli, C.
D	Al-Buloushi, N.	D	Lacriola, G.
D	Alkoot, S.	D	Laschena, G.
D	Alrajhi, A.	D	Padula, E.
	قيرغيزستان	D	Sezzi, I.
CD	Imanaliyevich Sultanov, K.		جامايكا
D	Abdykadyrovich Nazarov, M.	CD	Derby, O.
		D	Gordon, M.
		D	Haven, W. B.
		D	Hepburn, M.

		جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية	
CD	موريشيوس Appadu, T.	CD	Singkham, V.
		D	Simphalyvong, S.
	المكسيك		لبنان
CD	Retana Rozano, S	CD	El Haiby, D.
D	Chavez López, U.	OBS	Chaouk, H.
D	Méndez Mayora, D.		
D	Rosas Torres, M.F.		
D	Valle Álvarez, D.M.		
	منغوليا		ليسوتو
CD	Sengee, B.	CD	Sesinyi, M.
D	Dorj, E.	D	Dlangamandla, T.
D	Ganbaatar, N.	D	Mahlatsi Mamoholi, M.
D	Orgodol, E.	D	Mofubelu, P.
	المغرب	D	Morojele, P.
CD	Lakhel, N.		ليبيا
D	Boulmane, A.	CD	Sayeh, M.
D	Khamlichy, B.	CD	Shaebelain, N.
D	Lahboubi, A.	D	Mohamed Naser, I.A.
D	Mansour, M.	D	Mohamed, M.
D	Mezhar, M.		لتوانيا
D	Mohamed, M.	CD	Veitas, V.
D	Moumni Hicham, A.	D	Danilevicius, V.
	موزمبيق	D	Zegunyté, V.
CD	Pinto, A.		مدغشقر
	ناميبيا	CD	Razafy, R.J.
CD	Simana, A.		Mansour S. M.
D	Limbo, C.	M	Voahangy, R.
	نيبال		ماليزيا
CD	Ghimire, S.	CD	Azharuddin, D.
ALT	Acharya, S.	D	Ahmad, Z.
D	Chitrakar, R.	D	Heng, L.Y.
D	Pokharel Rajan	D	Mazlan, M.R.
D	Rawal, M.S.	D	Tay, S-H.
ADV	Chhetryy, R.K.		ملديف
	هولندا	CD	Faizal, I.
CD	De Groene, P.	D	Rasheed, A.
D	De Jong, H.		مالي
D	De Jonge, W.	CD	Maiga, I.S.
D	Mauritz, J.	D	Khadidjathe, C.T.
D	Mendes de Leon, P.	D	Coulibaly, T.A.
D	Pel, N.		

	باكستان		نيوزيلندا
CD	Khan, M.Z.	CD	Matthews, M.
D	Chachar, M.U.	D	Mcdonnell, N.
D	Ghayas, K.	D	Van de Geer, S.
		D	Ward, K.
	بنما		نيكاراغوا
CD	Vergara, I.	CD	Salazar Sánchez, C.
	باراغواي	ACD	Aráuz Betanco, E.
CD	Viveros de Bazan, M.L.	D	Bonilla Vilchez, C.
D	Caballero Canisa, H.R.	D	Lemus Carrión, E.
D	Colman, H.	D	Real Sequeira, C.
D	Torres de Rodríguez, A.		
D	Galeano Marten, J.		النيجر
D	Recalde, R.	CD	Amadou Seydou, Y.
D	Rojas, A.	D	Aoua, B.
	بيرو	D	Halidou, M.
CD	Gamarra Trujillo, R.	D	Ibrahima, S.
D	Arámbulo Juárez, R.	D	Madougou Ba, O.
D	Lazo Escalante, J.E.	D	Sidibé, F.
D	Mantilla De Las Casas, P.	D	Yacouba, I.
D	Sotomayor Yalán, D.E.		
D	Vojvodic Vargas, W.M.		نيجيريا
	الفلبين	CD	Maduekwe, O. U.
CD	Ferrer Neil, F.R.	D	Adegorite, O.A.
CD	Lotilla, J.P.	D	Ajagbe, Y.
D	Arcilla, C.	D	Alawani, P.O.
D	Badiola, B.	D	Aliu, O.B.
	بولندا	D	Ene-Ita, A.
CD	Olowski, P.	D	Musa, H.
ACD	Polkowska, M.	D	Naibi, M.
D	Zagrajek, P.	D	Odugbesan, B.
	البرتغال	D	Okoronkwo, P.I.
CD	Trinda de Santos, L.	D	Osiagwu, J.
ALT	Demée De Brito, F.	D	Ozonwanji, M.O.
ALT	Soares, P.	D	Wariya, J.
D	Faleiro, M.H.		
	قطر		النرويج
CD	Alnoaimi, A.	CD	Nodeland Stein, E.
ALT	Al-Haroon, S.	D	Aalstad, H.
D	Al-Hajri, M.F.	D	Ek, O.
ADV	Heereman, R.	D	Geirhovd, R.
		D	Hanssen, A.-K.
		D	Koefoed, K.
		D	Kolstad, P.
		D	Ovre Tomm, A.
		D	Skaar Knut, M.
		D	Slettvoll, A.S.

	السنگال				جمهورية كوريا
CD	Hane, A.T.		CD	Park, M.-S.	
D	Dieng, M.		D	Ahn, S.	
D	Sy, M.M.		D	Bae, J.	
	سيشيل		D	Choi, D.	
CD	Faure, G.		D	Hwang Sung, Y.	
ALT	Marengo, F.		D	Jeong, J.	
	سيراليون		D	Jung Ji, Y.	
CD	Tarawaley, B.A.		D	Kang Dae, K.	
D	Kamara, A.B.		D	Kang, M.	
D	Rogers, E.		D	Kim, J-I.	
	سنغافورة		D	Lee, G.-Y.	
CD	Yap Ong, H.		D	Lee, N.	
ALT	Tan, M.		D	Lee Yeong, H.	
D	Heung, E.		D	Min, J.	
D	Hong, L.N.		D	Oh, K.	
D	Marican, Z.		D	Oh, K-I.	
D	Ng, N.		D	Park, H-G.	
D	Ng, T.C.		D	Park, J.	
D	Ong, C.Y.		D	Park Won, S.	
D	Poh, E.			الاتحاد الروسي	
D	Sim, M.K.		ACD	Novgorodov, A.A.	
D	Song, M.		D	Batalov, A.	
D	Tan, E.		D	Burkot, A.	
D	Tay, L.		D	Khvostunkov, A.	
	سلوفاكيا		D	Korovkin, V.	
CD	Valickova, R.		D	Korsakov, A.A.	
	سلوفينيا		D	Korsakov, A.A.	
CD	Krapez, A.		D	Kruglov, A.	
ALT	Ferjan, K.		D	Malikova, N.	
	جنوب أفريقيا		D	Malyshev, Y.	
CD	Mdladlana, M.		D	Papoyan, A.	
ALT	Chikunga, L.S.		D	Pastukhov, V.	
D	Brightness Khoza, G.N.		D	Saakyan, L.	
D	Elon, N.V.		D	Savina, G.	
D	Godwin, N.B.		D	Sharomova, V.	
D	Hay, D.		D	Subbotin, D.V.	
D	Legodi, M.K.			المملكة العربية السعودية	
D	Mabaso, L.		CD	Jamjoom, M.A.	
D	Maeko, A.V.		D	Alaufi, A.H.	
D	Maseko, Z.F.		D	Albalawi, B.	
			D	Almoghraby, A.	
			D	Bazhair, M.	
			D	Fallatah Yarub, B.O.	
			D	Kabli Talal M.B.	
			D	Nadrah Essam, J.N.	

	تايلند		
D	Jittra, S.	D	Ndaba, T.
		D	Ndlovu, S.
	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة	D	Peege, B.
CD	Mojoski, D.	D	Richman, A.
D	Andonova, E.	D	Rockman, N.N.
		D	Seedat Asruf, A.A.
	توغو	D	Tharage, N.V.
D	Agondo, K.	D	Van Schalkwyk, M.C.
D	Dobou, K.S.	D	Vorster, S.
D	Pagnou, M.	D	Zweigenthal, C.
D	Sikao, S.		
			اسبانيا
	ترينيداد وتوباغو	CD	Arias, A.L.
CD	Lutchmedial, R.	ALT	Aguado, V.M.
D	Henry, R.	D	De Castro A. B.
		D	Herrero, J.
		D	Maestre Moreno, I.
	تونس		
CD	Mechri, F.		السودان
		CD	Bajouri, A.
	تركيا	D	Abdelsadi. A.
CD	Aka, S.H.	D	Ahmed, A.
ALT	Albayrak, B.	D	Ahmed, A.
ALT	Atasci, A.	D	Belai, H.
ALT	Bastug, N.	D	Elbushra, G.
ALT	Celik, S.	D	Elsheikh, Y.A.
D	Arslan, D.	D	Mohamed, E.
D	Birdal, O.		
D	Cinkilic, R.		سوازيلند
D	Erciyes, Ç.	CD	Dube, S.
D	Güç, E.	D	Dlamini, W.
D	Kesici, B.	D	Kunene, C.
D	Kotil, T.	D	Litchfield, D.
D	Yalcin, H.	D	Mnisi, S.
D	Yillikci, K.		
			السويد
	أوغندا	CD	Cherfils, I.
CD	Namono Daisy	ALT	Österberg, L.
ALT	Twijuke, J.W.K.	D	Berlin, C.
D	Kagoro, J.T.	D	Gradin, A.
D	Kanyunyuzi, J.	D	Jansson Saxe, H.
D	Muneeza, S.	D	Posluk, S.
D	Ruhesi, R.		
			سويسرا
	أوكرانيا	CD	Zuckschwerdt, M.
CD	Grechko, O.	ALT	Keller, M.
D	Babeichuk, D.	ADV	Sikon, R.

		الوفود المراقبة
	ALADA	
OBS	Donato, M.	
OBS	Folchi, M.O.	
	ALTA	
OBS	De Gunten, A.	
OBS	Dolabela Portela, J.	
	ASECNA	
OBS	Kossi-Mazouka, A.C.	
OBS	Obame-Edou, C-J.	
	BAGASOO	
COBS	Akatue, E.A.	
	CANSO	
OBS	Achterhuis, A.	
OBS	Chiang, H.E.	
OBS	Cripwell, P.	
OBS	Dibate, B.	
OBS	Fang, C-W.	
OBS	Gonsalves, B.	
OBS	Hoeven, E.	
OBS	Huang, W.C.	
OBS	Martis, G.	
OBS	Poole, J.	
OBS	Schwenk, R.	
OBS	Tisdall, A.	
	COCESNA	
OBS	Trabanino Aguirre, J.C.	
	COMESA	
OBS	Marawa, A.	
	EAST AFRICAN COMMUNITY	
OBS	Matindi, L.E.	
	ECAC	
OBS	Reverdy, P.	
OBS	Sciacchitano, S.	
	ECCAS	
OBS	Ilang'lkwa Bonkanya, E.	
	ECOWAS	
OBS	Baldeh, H.	
OBS	Ganemtore, P.A.	
	AACO	
OBS	El Diab, M.	
	AAPA	
OBS	Herdman, A.	
OBS	Lim, B.	
	ACAC	
OBS	El Alj, M.	
OBS	Elomari, L.	
OBS	Enany, A.	
	ACI	
OBS	Allard, S.	
OBS	Bashir, A.M.A.	
OBS	Bradbrook, C.	
OBS	Caron, K.	
OBS	Chau, P.	
OBS	Deillon, R.	
OBS	Echevarne, R.	
OBS	Edwards, D.	
OBS	Fevzi, S.	
OBS	Gamper, D.	
OBS	Garcia, A.A.	
OBS	Gittens, A.	
OBS	Kim, J.H.	
OBS	Lee, P. Y.	
OBS	Lucas, P.	
OBS	Nazareno, M.L.	
OBS	Piccolo, F.	
OBS	Principato, G.	
OBS	Rodriguez, J.	
OBS	Rossell, M.	
OBS	Yousef, W.	
OBS	Zulauf, N.	
	AFCAC	
COBS	Sosina, I.	
OBS	Ba Cire, D.	
	AFRAA	
OBS	Chingosho, E.	
	AFRICAN UNION	
OBS	Adiron, A.	

	IFALPA		EUROCONTROL
COBS	Wykoff, D.	OBS	Brenner, F.
OBS	Couchman, C.	OBS	Heerbaart, A.
OBS	Dominguez, R.	OBS	Redeborn, B.
OBS	Jackson, M.		
OBS	Phillips, J.		EUROPEAN UNION
OBS	Raffin, P.	COBS	Ruete, M.
OBS	Walsh, J.	OBS	Geil, K.
		OBS	Kaera, K.
		OBS	Ross, C.
	IFATCA		FIATA
COBS	Stilwell, R.	OBS	Donald, R.
OBS	Cortes Obrero, G.	OBS	Gottlieb, B.
		OBS	Gottlieb, W.
	ILO		
OBS	Seligson, D.		GLOBAL EXPRESS ASSOCIATION (GEA)
		OBS	Grau Tanner, C.
	ITF		
OBS	Balnis, R.		IAC
OBS	Einan, V.	OBS	Iatsouk, V.
OBS	Mocho Rodriguez, G.		
	JAA TO		IATA
OBS	Auer, A.	OBS	Cirilo, C.
		OBS	Comber, M.
	LACAC	OBS	Dong, Y.L.
OBS	Ospina, M.	OBS	Eagles, R.
		OBS	Faktaufon, G.
	TIACA	OBS	Fantoli, C.
OBS	Evans, O.	OBS	Franq, A.
OBS	Fernandez, D.	OBS	Gill, M.
OBS	Presti, S.	OBS	Guedes Dias, J.
OBS	Steen, M.	OBS	Jain, C.
OBS	Zubkov, V.	OBS	Koh, T.
		OBS	Kronenburg, C.
	UEMOA	OBS	Lanthier, R.
OBS	Manzi Mèhèza, N.	OBS	Tyler, T.
OBS	Salambere, R.M.	OBS	Vegh, M.
		OBS	Windmuller, T.
	UNWTO		
OBS	Lyle, C.		IBAC
OBS	Rifai, T.	OBS	Edwards, K.
	WORLD BANK		ICCAIA
OBS	Schlumberger, C.	COBS	Nakamura, D.
		OBS	Gagnon, M.
		OBS	Heijl, M.

**AVIATION AND TOURISM
MANAGEMENT**

King, J.

BOMBARDIER AEROSPACECherry, S.
Gignac, M.
Haddad, R.
Knaapen, L.
Sanchez, E.**CONCORDIA**

Fernandes Oliveira, H.

COVENTRY UNIVERSITY

Athousaki, R.

DRS TECHNOLOGIESConnolly, P.
Van Den Heuvel, B.**ECTAR**Bergonzi, D.
Camara, C.T.**EFTA SURVEILLANCE AUTHORITY**

Scheving Thorsteins, A.

ETIHAD AIRWAYS

Poonosamy, V.

FEDEX EXPRESSSparks, N.
Taylor, S.**HOLLAND & KNIGHT**

Mosner, A.M.

ICGKetchum, M.
Mosalve, C.**IDS TECH INC**Miranda, A.
Misra, S.**WORLD ECONOMIC FORUM**

OBS Bernard, M.

WTO-OMT

OBS Carzaniga, A.

WTTC

OBS Scowsill, D.

OTHER DELEGATIONS**ADB AIRFIELD SOLUTIONS**

Majoulian, N.

ADMBureau, L.
Rostworowski, A.**ADPI**

Thenevin, F.

**AÉROPORT INTERNATIONAL DE
GENÈVE**

Deillon, R.

AÉROPORTS DE PARIS

Sallier, D.

AIR TRANSPORT NEWSGuertin, P.
Iatrou, K.**AIRCRAFT FLEET RECYCLING
ASSOCIATION**

Bruenderman, C.

ASSAEROPORTI

Baronci, S.

ATAG

Dodd, H.

**ATLAS AIR WORLDWIDE HOLDINGS,
INC.**

Pommer, R.

ATRSDresner, M.
Oum, T. H.

NJASAP-NETJETS ASSOCIATION OF SHARED AIRCRAFT PILOTS(USA)

Coley, G.,

O P S

Moussouanga, G.

PEOPLES' FRIENDSHIP UNIVERSITY OF RUSSIA, CLS

Hergott, A.

PRESS

Tison, M.

PURDUE UNIVERSITY

Mendelsohn, S.

SARASOTA MANATEE AIRPORT AUTHORITY

Piccolo, F.

SOUTHWEST AIRLINES PILOTS' ASSOCIATION

Henry, K.

Jenkins, R.

Pepper, J.

STRATEGIC AVIATION SOLUTION

Wraight, S.

STUDENTS

Almouboudi, Y.

Belanger, J.P.

Brazeau, G.

Cho, H.

Dusablon-Mailhot, L.

Harrington, A.

Hautamaki, J.

Horokhova, N.

Kopanev, A.

Nadeau, J.

Roy, J.

Rudari, L.

Spence, T.B.

Watier, C.

UNITED TECHNOLOGIES CORPORATION

Hansell, C.

INTELCAN

Ata, G.

Glanz, Z.

Goyette, B.

INTERVISTAS CONSULTING, INC.

Tretheway, M.

LEIGHFISHER

Van Beek, S.

LYNDEN AIR CARGO

Bradford, E.A.

MALAYSIA AIRPORTS HOLDINGS BERHAD

Ahmad, A.M.T.S.B.

MCGILL INSTITUTE OF AIR & SPACE LAW

Batiste L-A.

Eberg, A.

Hiriart, M.

Khadjavi, H.

Khan, A.

Ko, J. L-J.

Nazarin, R.

Sankaran, R.

Van Fenema, P.

Xie, Y.

Yang, C.

NARITA INTERNATIONAL AIRPORT CORPORATION

Hama, S.

One, K.

NATIONAL AIRLINES COUNCIL OF CANADA

O'Rourke, M.A.

Petsikas, G.

Therriault, L.

NATIONAL UNIVERSITY OF SINGAPORE

Lee, J.W.

NAV CANADA

Crichton, J.

WAGRAM (CANADA)

Gervais, R.G.

WALA

Di Cio, G.

WWACG

Rindisbacher, E.

Smith, M.

UPS

Jensen, T.F.

Smalls, D.

UQAM

Berthiaume, S.

Cote, P.

Poulin, A.

Toujani, T.

ورقات العمل

رقم ورقة العمل	بند جدول الأعمال	العنوان	مقدمة من
1 Rev.		جدول الأعمال	الأمانة العامة
2		الترتيبات الإدارية	الأمانة العامة
3	٥-٢	تدابير ضمانات التحرير التجاري للنقل الجوي	الأمانة العامة
4	٤-٢	المنافسة العادلة في النقل الجوي الدولي	الأمانة العامة
5	٣-٢	حماية المستهلك وتعريف حقوق المستهلك في سياقات مختلفة	الأمانة العامة
6	٧-٢	خصخصة المطارات وخدمات الملاحة الجوية وإضفاء الطابع التجاري عليها	الأمانة العامة
7	٧-٢	تمويل مهام الرقابة	الأمانة العامة
8 Rev.	١-٢	القيود المفروضة على الطيران الليلي	الأمانة العامة
9	٧-٢	تنفيذ لتوصيات مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية لعام ٢٠٠٨	الأمانة العامة
10	٦-٢	فرض الضرائب على النقل الجوي الدولي	الأمانة العامة
11	١-٢	تخصيص الخانات الزمنية	الأمانة العامة
12	٢-٢	ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم	الأمانة العامة
13	١-٢	توسيع نطاق دخول الأسواق في مجال النقل الجوي الدولي	الأمانة العامة
14	١-٢	تحرير خدمات الشحن الجوي	الأمانة العامة
15	٣-٢	شفافية الأسعار في النقل الجوي الدولي	الأمانة العامة
16	٨-٢	تطبيق سياسات الايكاو وإرشاداتها في مجال النقل الجوي	الأمانة العامة
17	١-١	الإنجازات التي تحققت منذ انعقاد المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي	الأمانة العامة
18	٢-١	الجوانب الاقتصادية لأمن الطيران	الأمانة العامة
19	٧-٢	تمويل منظومة النقل الجوي	الأمانة العامة
20	٣-٢	تحسين القدرة على الوصل والتسهيلات في مجال النقل الجوي	الأمانة العامة
21	٧-٢	تمويل هياكل النقل الجوي	الأمانة العامة
22	١-١	استدامة النقل الجوي وتنميته الاقتصادية	الأمانة العامة
23	١-١	سلسلة القيمة الخاصة بالنقل الجوي: سمات الصناعة خلال العقد الماضي	الأمانة العامة
24 Rev.	٨-٢	سبل المضي قدما: خطة عمل من أجل تنفيذ إطار تنظيمي محسّن	الأمانة العامة

رقم ورقة العمل	بند جدول الأعمال	العنوان	مقدمة من
25	١-٢	تنظيم الخانات الزمنية وأثارها على تحرير النقل الجوي	البحرين باسم الهيئة العربية للطيران المدني
26	٦-٢	السياسات الحكومية وأثارها الاقتصادية على شركات الطيران	البحرين باسم الهيئة العربية للطيران المدني
27	٨-٢	إصدار الملحق رقم (٢٠) لاتفاقية الطيران المدني الدولي	البحرين باسم الهيئة العربية للطيران المدني
28	١-٢، ١-١	مقترحات لتحرير دخول الأسواق	شيلي
29	٢-٢	مقترح بشأن تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم	شيلي
30	٣-٢	اقترح تدويل وتوحيد الأنظمة الخاصة بحماية المستهلك في مجال النقل الجوي	شيلي
31 Rev. (E)	٣-٢	Tourism perspective on consumer protection	منظمة السياحة العالمية التابعة للأمم المتحدة
32	٤-٢	وجهات نظر الدول العربية فيما يتعلق بالمنافسة العادلة	الإمارات العربية المتحدة
33	١-١	آراء بشأن النهوض بأعمال الايكاو عن تحرير النقل الجوي	الإمارات العربية المتحدة
34	٢-٢، ١-٢	الاتفاق المتعدد الأطراف بشأن تحرير النقل الجوي الدولي	نيوزيلندا
36 (E, S)	١-٢	Liberalization of air cargo services	رابطة النقل الجوي لأمريكا اللاتينية والكاريبي
37	٢-١	أثر الحصار الاقتصادي والتجاري والمالي الذي تفرضه الولايات المتحدة على كوبا في قطاع الطيران المدني	كوبا
38	٢-٢	التعيين والملكية والسيطرة: خبرات كوبا في التفاوض مع بلدان الاتحاد الأوروبي	كوبا
39	٤-٢، ١-١	آثار تحالفات واندمجات شركات الطيران في مجال المنافسة العادلة ومنع الاحتكار	مصر
40	١-٢	اعتماد مبدأ الشفافية في تحرير النقل الجوي للوصول إلى الأسواق	مصر
41	٢-٢	تجربة مصر في تحرير ملكية شركات الطيران	مصر
42	٨-٢	التحكيم الالكتروني كوسيلة لتسوية الخلافات في بيئة تتسم بالتحرير الكامل	المملكة المغربية
43	٣-٢	تشكيل فريق عمل متخصص لدراسة وضع نص نموذجي للوائح حماية المستهلك في مجال النقل الجوي	المملكة العربية السعودية
44 Rev.	١-٢	تحرير دخول الأسواق	تركيا
45	٣-٢	المواءمة بين لوائح حماية المستهلك	الولايات المتحدة الأمريكية
47 (E, F)	٣-٢	African air transport and the protection of the consumer	اللجنة الأفريقية للطيران المدني
48	٤-٢	المنافسة العادلة والنقل الجوي الأفريقي	اللجنة الأفريقية للطيران المدني

رقم ورقة العمل	بند جدول الأعمال	العنوان	مقدمة من
49	٢-٢	بنود ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم بالاتفاقات الثنائية للخدمات الجوية	أيرلندا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي/اللجنة الأوروبية للطيران المدني
50	٢-٢	القيود الوطنية على ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم	أيرلندا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي/اللجنة الأوروبية للطيران المدني
51	٤-٢	المبادئ الأساسية للمنافسة العادلة	أيرلندا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي/اللجنة الأوروبية للطيران المدني
52	٧-٢	أداء خدمات الملاحة الجوية	أيرلندا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي/اللجنة الأوروبية للطيران المدني
53	١-١	التطورات التنظيمية والخاصة بقطاع الطيران للاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني	أيرلندا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي/اللجنة الأوروبية للطيران المدني
54	١-٢	تحرير عملية دخول الأسواق	أيرلندا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي/اللجنة الأوروبية للطيران المدني
55	٣-٢	المبادئ الأساسية لحماية المستهلكين	أيرلندا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي/اللجنة الأوروبية للطيران المدني
56	١-١	التحالفات الاستراتيجية في إقليم أمريكا اللاتينية	لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني
57	١-١	نموذج الإشراف المشترك على تبادل الطائرات بين مختلف الدول	لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني
58	٢-١	الجدوى الاقتصادية للنظام الإقليمي للتعاون في مجال مراقبة السلامة	لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني
59	٢-٢	القيود المفروضة على دخول الأسواق	لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني
60	١-٢	تحرير دخول الأسواق	الولايات المتحدة الأمريكية
61	٨-٢	تحديد أولويات العمل في الايكافو في مجال النقل الجوي	الولايات المتحدة الأمريكية
62	٤-٢	المنافسة العادلة والتعاون التنظيمي في قطاع الطيران	الولايات المتحدة الأمريكية
63 (E)	١-٢ ، ٢-٢ ، ٨-٢ ، ٥-٢	A tourism perspective on international air transport regulation	منظمة السياحة العالمية التابعة للأمم المتحدة
64	١-٢	تسهيل تطوير طيران الأعمال الدولي	الولايات المتحدة الأمريكية
65 (E)	١-١	Making travel and tourism a more effective tool for sustainable development	منظمة السياحة العالمية التابعة للأمم المتحدة
66 (E)	٦-٢	A tourism perspective on taxes and duties	منظمة السياحة العالمية التابعة للأمم المتحدة

رقم ورقة العمل	بند جدول الأعمال	العنوان	مقدمة من
67 (E)	٢-٢ ، ١-٢	Liberalization: addressing restrictive regulations	الاتحاد الدولي للنقل الجوي
68 Rev. (E)	٣-٢	Consumer protection: A joined-up approach required between governments and industry	الاتحاد الدولي للنقل الجوي، الاتحاد العربي للنقل الجوي، اتحاد الخطوط الجوية لآسيا والمحيط الهادئ، رابطة النقل الجوي لأمريكا اللاتينية والكاريبي
69 (S)	٣-٢	Derechos de los pasajeros: Cuestión de "fuerza mayor" como eximente de la obligación de los transportistas aéreos	رابطة أمريكا اللاتينية لقانون الطيران والفضاء
70 Rev. (E)	٣-٢ ، ١-١	Promotion of the Convention for the unification of certain rules for international carriage by air (Montreal Convention of 1999)	كندا، المانيا، الامارات العربية المتحدة، الولايات المتحدة الأمريكية، الاتحاد الدولي للنقل الجوي
71	٧-٢	تطوير أفضل الممارسات في علاقات العملاء	منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية
72	٧-٢	قياس وتقييم أداء خدمات الملاحة الجوية	منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية
73	٧-٢	إدارة وأداء "مقدمي خدمات الملاحة الجوية"	منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية
74 Rev. (E)	٧-٢	Guiding principles for service priority policy	المجلس الدولي للمطارات، منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية، الاتحاد الدولي للنقل الجوي
75 (E)	٦-٢	The economic impact of unjustified and excessive taxation	المجلس الدولي للمطارات، الاتحاد الدولي للنقل الجوي
76 (E)	٧-٢	Funding of oversight functions	بنغلاديش
77 (E)	٣-٢	Consumer protection progress, position and recommendations for a realistic, practical implementation of consumer protection measures	جنوب أفريقيا
78 (E)	١-٢	Benefits of air services liberalisation to the Singapore economy	سنغافورة
79 (E)	٣-٢	Consumer protection in air transport - Singapore's experience	سنغافورة
80	١-١	سيادة المجال الجوي	منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية
81 (E)	٢-٢ ، ١-٢	Issues of labour and social policy to be considered in connection with liberalization of international air transportation	الاتحاد الدولي لرابطات طيارى الخطوط الجوية
82 (E)	١-٢	Indonesia's perspective on liberalization of market access	أندونيسيا
83 (E)	٣-٢	Consumer protection regulation	أندونيسيا
84 (E)	٢-٢	Air carrier ownership and control principle	أندونيسيا
85 (E)	٤-٢	Antitrust immunity for airline alliances	جمهورية كوريا
86 (E)	٤-٢	Enhancing fair competition in the international air transport	جمهورية كوريا
87 (E)	١-٢	Proposal for information sharing and ICAO guidelines for Fair Slot Operation	جمهورية كوريا

رقم ورقة العمل	بند جدول الأعمال	العنوان	مقدمة من
88 (E)	٧-٢	Economics of airports	المجلس الدولي للمطارات
89 (E)	١-٢	Market access: slots and night restrictions	المجلس الدولي للمطارات
90 (E)	٧-٢ ، ٤-٢	Airport competition	المجلس الدولي للمطارات
91 (E)	٣-٢	Passenger protection under cases of flight disruption	المجلس الدولي للمطارات
92 Rev. (E)	٧-٢	Aviation industry development model securing infrastructure investments from airport non-aviation revenues	جمهورية كوريا
93 (A, E)	١-٢	إمكانية تطوير اتفاقية متعددة الأطراف لتحرير النقل الجوي العالمي	الإمارات العربية المتحدة
94 (E)	٢-٢	Differences between carrier ownership and control principles in designation clauses in air services agreements and national laws regulating the subject	البرازيل
95 (E)	٣-٢	Harmonization of consumer protection regulation	البرازيل
96 (E)	١-٢	Needed: Rapid liberalization of air cargo services through a new multilateral approach	الرابطة الدولية للشحن الجوي
97	١-٢	توسيع نطاق دخول الأسواق ليشمل النقل الجوي الدولي على نحو استباقي وتقدمي ومنظم ومحمي	الصين
98 (E)	٣-٢	Enhancing consumer protection by legislation	الصين
99 (A, E, F, S)	١-٢ ، ٢-٢ ، ٤-٢ ، ٦-٢ ، ٧-٢ ، ٨-٢	الحاجة إلى استراتيجية لمعالجة الآثار السلبية لاستمرار تحرير الأسواق: هل نمط النقل البحري "أعلام المواعمة" يساهم في صناعة الطيران المستدامة؟	الاتحاد الدولي لعمال النقل
100 (E)	١-١	Market liberalization and its effect on national and regional economies, consumers and communities	المجلس الدولي للمطارات
101 (E, F)	٧-٢	Financing of airports and air navigation services	اللجنة الأفريقية للطيران المدني
102 (E)	٣-٢ ، ١-١	Promotion of the Convention for the Unification of Certain Rules of International Carriage by Air (1999 Montreal Convention)	رابطة أمريكا اللاتينية لقانون الطيران والفضاء
103 Rev. (S)	١-٢	Función de la OACI en la reglamentación del transporte aéreo	فنزويلا

ورقات المعلومات

رقم ورقة المعلومات	رقم البند	العنوان	مقدمة من
1	2.3	Effectiveness of consumer protection regulations	Secretariat
2	2.7	Financial situation of airports and air navigation service providers	Secretariat
3	2.1	Liberalisation of code share frameworks: Australia's experience	Australia
4	2.4	EU competition rules	Ireland on behalf of EU

رقم ورقة المعلومات	رقم البند	العنوان	مقدمة من
5	2.2	Market liberalization – Polish experience	Poland
6	2.1	Developments in the Liberalization of International Air Transport Services in the Latin American Regions	LACAC
7	2.3	Customer service and total quality criteria and guidelines in air and airport services	LACAC
8	2.1	Assessing bilateral air services agreement: the WTO's air services agreement projector (ASAP)	WTO
9	2.1	Slot coordination framework in South Africa	South Africa
10	1.1	Indonesia's civil aviation development	Indonesia
11	2.1	Slot Allocation	Ireland on behalf of EU
12	2.7	Funding of oversight functions in Europe	Ireland on behalf of EU, and Eurocontrol
13	2.1	Liberalization of international air transport in Brazil	Brazil
14	2.1, 2.4	Changes in the air transport market and regulatory policies by Low Cost Carriers (LCCs) participation	Republic of Korea
15	2.3	Legal framework and implementation of air passenger protection programme	Republic of Korea
16	2.7	Single air navigation provider of Indonesia	Indonesia
17	2.1, 2.8	Air services agreements prioritization methodology	Brazil
18	2.7	Public-Private partnerships of Guarulhos, Viracopos and Brasilia International Airports	Brazil
19	2.1	Africa's Strategy for Market Access and Catalyst for Air Transport Growth	AFCAC
20	2.2	Relaxing the Rules for Airline Designation	AFCAC
21	2.3	The Australian Consumer Protection Framework	Australia
22	2.1	Vietnam's Air Transport Market, Legislations and Regulations and Policy during 2003-2013	Viet Nam

Identify the trends. Optimize your planning.



The ICAO [Global Air Transport Outlook \(GATO\)](#) to 2030 summarizes the latest and most expansive passenger and freight traffic forecasts ever produced by ICAO. Designed to help regulators and the aviation industry respond to evolving passenger and shipper needs over the next 20 years, the publication also includes forecasts of corresponding aircraft movements and extended global

forecasts of passenger and freight traffic to 2040, in support of greenhouse gas emissions analyses.

This unique document benefits from an expanded system of routes and more sophisticated econometric techniques, as well as the worldwide expertise of ICAO and the extensive data provided by its Member States.



| ICAO

www.icao.int/store

اىكاو



منظمة الطيران المدني الدولي
999 University Street
Montréal, Quebec, Canada
H3C 5H7

Tel.: +1 514 954-8219
Fax: +1 514 954-6077
Email: info@icao.int

ISBN 978-92-9249-320-2



www.icao.int