



الدورة الثانية عشرة لشعبة تسهيلات النقل الجوي (FAL/12)

القاهرة، مصر، من ٣/٢٢ إلى ٢٠٠٤/٤/٢

البند رقم ٥: تحديث تسهيلات المطارات وأنظمة تأدية الخدمات
٢-٥: برامج التسهيلات الوطنية والاقليمية وفي المطارات

إشراف الدول على المطارات التي تمت خصصتها

في الشؤون المتعلقة بالتسهيلات

(وثيقة مقدمة من الأمانة)

١- مقدمة

١-١ ان الخصخصة، عندما تكون مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بتغيير الملكية والادارة في تأدية خدمات المطارات، وتكون ذات صلة فضفاضة بأي تحريف أو تحرك ينأى بالتسهيلات والخدمات بعيداً عن ملكية الحكومة وادارتها.

٢-١ لعل السمة الأهم في الخصخصة هي أنها أساساً عملية سياسية، تنطوي على تغيير في دور الدولة ببيع ممتلكات الدولة أو القطاع العام، وينقل شؤون الادارة من يد الدولة الى المصادر الخاصة. ويؤدي ذلك لا محالة الى قضايا متصلة بالمسؤولية العامة والمسؤولية القانونية. ومثلاً ان المطار الذي كان القطاع العام يملكه من قبل، قد لا يكون خاضعاً للقواعد نفسها في مجال المسؤولية القانونية بعد أن ينتقل الى القطاع الخاص.

٣-١ ان الجمعية العامة للأمم المتحدة، في دورتها العامة الـ ٩٣ في ديسمبر ١٩٩٢، قد ساندت الخصخصة في سياق اعادة الهيكلة الاقتصادية والنمو الاقتصادي والتنمية المستدامة. وبموجب القرار A47/171 الصادر عن الجمعية العامة - بينما لاحظت الجمعية أن كثيراً من البلدان تعلق أهمية متزايدة، في سياق سياساتها المتعلقة باعادة الهيكلة الاقتصادية، لتخصيص المنشآت - قد حثت الدول الأعضاء على مساندة الجهود الوطنية للدول، عندما يطلب منها ذلك في تنفيذ الخصخصة. وفي ١٩٩٣ واصلت الجمعية العامة خطى موقفها بشأن الخصخصة باصدار القرار A48/180، الذي كان مما يتضمنه أن طلب من الأمين العام تعزيز أنشطة منظومة الأمم المتحدة فيما يتعلق بتشجيع المبادرات الخاصة بتنفيذ برامج الخصخصة.

٢- القضايا التنظيمية

١-٢ ان الأمر المسلم به أساساً الذي ينشئ قاعدة قانونية عالمية فيما يتعلق بإيجاد المطارات وارد في المادة ٢٨ من اتفاقية الطيران المدني الدولي، التي تقضي بأن تقوم كل دولة متعاقدة، بقدر ما يكون الأمر ممكناً من الناحية العملية، بأن توجد في أراضيها المطارات وخدمات اللاسلكي وخدمات الأرصاد الجوية والتسهيلات الأخرى المتعلقة بالملاحة الجوية، لتسهيل الملاحة الجوية الدولية وفقاً للقواعد والتوصيات، أو التي تنشأ بين الحين والحين، اعمالاً للاتفاقية. وبالإضافة الى ذلك تقضي أيضاً اتفاقية شيكاغو، في المادة ١٠، بأن على كل طائرة تدخل أراضي دولة ما عليها - اذا كانت لوائح تلك الدولة تقضي بذلك - ، أن تحط في مطار تحدده تلك الدولة، لأغراض الجمارك والفحوصات الأخرى. وكل دولة متعاقدة في اتفاقية شيكاغو يمكنها أيضاً، طبقاً لأحكام الاتفاقية، أن تعين للطائرة التي تمر من خلال المجال الجوي الكائن فوق الدولة وفوق دولة أخرى، الممر الذي تستطيع أن تسلكه داخل أراضي الدولة المعنية والمطارات التي تستطيع استعمالها داخل أراضي الدولة.

٢-٢ ان الملحق التاسع لاتفاقية شيكاغو يتضمن خطوطا ارشادية عن التسهيلات، خصوصا في تذييله ١١ و١٢، اللذين يمكن استعمالهما في حالة سياسة جديدة وتحسين يتأثران في مطار تجري خصصته. والتذييل ١٢، الذي يتضمن خطوطا ارشادية لانشاء وتشغيل لجان للنقل الجوي الوطني والتسهيلات في المطارات، يدعو الى أن تقوم لجنة تسهيلات في المطار بتنفيذ برنامج التسهيل الوطني لتلك الدولة، وأن تنظر في المشكلات الناشئة عن الافراج عن الطائرات والركاب والأمتعة والبضائع والبريد والسلع، والى تقديم ما يلزم من توصيات الى السلطات المختصة، بقصد تخفيف المشكلات. وأهمية تلك الأحكام الواردة في الملحق تكمن في أن الدول - مهما كانت هيكلية المطار من حيث الشركات التي تديره أو الجهة التي تحكمه، فقد زودت الدول بخطوط ارشادية موضوعة لاستمرار الرقابة التنظيمية على مطاراتها. وعلى عكس ذلك فان المطار الذي تمت خصصته يستبقي الالتزام الواقع عليه بتنفيذ أحكام الملحق التاسع.

٣-٢ لا نزاع في أن مسؤولية الدولة لا تتلشى لمجرد أن أحد المطارات قد أخضع للملكية الخاصة أو لرقابة ادارة من القطاع الخاص. ففي النقل الجوي الدولي، ان مجرد الالتزام الواقع على الدولة بتوفير خدمات المطارات بموجب المادة ٢٨ من اتفاقية شيكاغو، وان تعين في الواقع المطارات داخل أراضيها لأغراض الحط فيها، اعمالا للمادتين ١٠ و٦٨، يفرض مسؤولية قانونية على عاتق الدولة بأن تتحمل - طبقا للقانون الدولي العام - أية مسؤولية ناشئة نتيجة لفعل من جانب المطارات الموجودة في أراضيها. وأحكام اتفاقية شيكاغو، التي هي معاهدة دولية، ملزمة للدول المتعاقدة في الاتفاقية، وهي بذلك من مبادئ القانون الدولي العام.

٤-٢ لا تستطيع لا الدولة ولا المطار أن يتفاديا المسؤولية بحجة الخصصة. فالمسؤولية أولا تقع على عاتق الدولة كي تستمر في تنظيم سياسة النقل الجوي في أراضيها، بصرف النظر عن قيام شركات بادارة المطار أو عن الوضع الاقتصادي للمطار. ولذا فان توفير التسهيلات والتدابير الوافية للرقابة على الحدود والامتثال لها، أمر ينبغي ألا تؤثر فيه الخصصة.

٣- الاجراء المعروض على الشعبة

١-٣ ان الشعبة مدعوة الى ما يلي:

- أ) أن تحيط علما بمحتويات هذه الورقة عند نظرها في البند ٥-٢ من جدول الأعمال.
- ب) أن توصي الدول المتعاقدة أن تكفل استمرار تطبيق أحكام الملحق التاسع في حالة خصصة أي مطار.

- انتهى -