



## الجمعية العمومية – الدورة السابعة والثلاثون

تقرير اللجنة الاقتصادية

عن

البندين ٤٩ و ٥٠ من جدول الأعمال

(مقدم من رئيس اللجنة الاقتصادية)

وافقت اللجنة الاقتصادية على التقرير المرفق بشأن البندين ٤٩ و ٥٠.

**البند ٤٩ من جدول الأعمال: تحرير خدمات النقل الجوي الدولي**

١-٤٩ نظرت اللجنة الاقتصادية في هذا البند من بنود جدول الأعمال تحت الموضوعين التاليين: تقرير المجلس والعمل في المستقبل، والمسائل التنظيمية الأخرى.

**تقرير المجلس والعمل في المستقبل**

٢-٤٩ في ورقة العمل ٥، قدم المجلس إلى الجمعية العمومية تقريراً عن الأعمال الرئيسية التي أنجزتها الإيكاو منذ دورة الجمعية العمومية الماضية في إطار برنامجها للسياسات الاقتصادية، وقدم نظرة موجزة على التطورات الهامة في الصناعة والتطورات التنظيمية في ميدان التنظيم الاقتصادي وتحرير خدمات النقل الجوي الدولي. وعرفت الورقة، بالإضافة إلى ذلك، التحديات التي تواجهها الإيكاو في هذا الميدان، وقدمت إلى المنظمة خطة عمل للسنوات الثلاث القادمة. واشتملت الخطة، فيما اشتملت عليه، على التعاون مع الدول والمنظمات الدولية، وأصحاب المصلحة الآخرين في الطيران، لنتاول المسائل التي هي موضع اهتمام مشترك، والنظر في عقد مؤتمر عالمي بشأن النقل الجوي، ومواصلة تقديم تسهيلات مؤتمر الإيكاو للمفاوضات بشأن الخدمات الجوية إلى الدول، ومساعدتها في مسائل تنظيم النقل الجوي. ودُعيت الجمعية إلى تأييد الخطة.

٣-٤٩ في ورقة العمل ٢٤٢، قدمت ٥٣ دولة إفريقية، أعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني تقارير عن جهودها والمنجزات التي حققتها في تحرير خدمات النقل الجوي في أفريقيا. وقدمت الورقة أيضاً الموقف الأفريقي إزاء التحرير في العالم بأسره، وبحثت بعض الحواجز التي يمكن أن تؤدي، بلا داع، إلى وضع البلدان النامية في وضع غير موات. لذلك حثت الدول الأفريقية الدول والمجموعات الإقليمية على الامتناع عن اتخاذ تدابير من جانب واحد يمكن أن تؤثر تأثيراً سلبياً على النقل الجوي الدولي، وأيدت الإيكاو باعتبارها الجهة الوحيدة التي تبتت - في النهاية - في جميع المسائل المتعلقة بالنقل الجوي، بما في ذلك التحرير. ودعت المجلس إلى مساعدة الدول الأفريقية في تنفيذ قرار ياموسوكرو، حسب الاقتضاء، واقترحت أن تضع الإيكاو مبادئ توجيهية بشأن التحرير لضمان التوحيد والانطباق في العالم أجمع، بما في ذلك المسائل المتعلقة بآليات تسوية المنازعات.

٤-٤٩ في ورقة العمل ١٩٠، أعربت الولايات المتحدة عن وجهة نظر مفادها أن الإيكاو يجب أن تواصل تأييد النظر في خيارات تيسير دخول شركات الطيران إلى أسواق رأس المال الدولية كوسيلة لزيادة مساهمة النقل الجوي في التجارة، والسياحة، وإيجاد الوظائف، والنمو الاقتصادي. وقد أعدت مسودة اتفاقية لوثيقة متعددة الأطراف في هذا الموضوع يمكن بها لأعضاء الإيكاو، إن أرادوا، أن يعقدوا التزامات متبادلة لرفع الحواجز التي تعترض سبيل الاستثمارات عبر الحدود، بواسطة التعهد بالتخلي عن اللجوء إلى البند المتعلق بالجنسية. واقترحت الولايات المتحدة أن يضيف المجلس موضوع "تسهيل دخول شركات الطيران إلى أسواق رأس المال الدولية" إلى برامج عمل المنظمة، وأن ينظر في وضع اتفاق أو صك متعدد الأطراف وملزم قانوناً سيكون مفتوحاً لتتضم إليه الدول.

٥-٤٩ في ورقة العمل ٣٠٣، قدمت فنزويلا موجزاً لأهداف اتفاقية شيكاغو لأنها تشكل الإطار المفاهيمي والقانوني الذي تواصل الإيكاو، بناء عليه، المحافظة على دورها القيادي في ميدان النقل الجوي وتقديم، على وجه الخصوص، مواد إرشادية بشأن تنظيم سياسات النقل الجوي. ولفتت الانتباه إلى ضرورة تقديم الإيكاو إلى الدول الأدوات اللازمة لتنفيذ تحرير النقل الجوي الدولي تدريجياً، والانتقال تدريجياً من نظام المفاوضات الثنائية إلى نظام مفاوضات متعددة الأطراف

وفقاً لمصالح الدول. وتدعم فنزويلا أنشطة الإيكاو في مجال النقل الجوي، وتقترح أن تعقد الإيكاو مؤتمراً دولياً بشأن النقل الجوي.

٤٩-٦ في ورقة العمل ١٢٩، لفتت منظمة السياحة العالمية النظر إلى ضرورة تعزيز تحرير النقل الجوي الدولي، لا سيما في موضوع ملكية النقل الجوي وقواعد المراقبة. وأعربت عن اعتقادها بأن الإيكاو تستطيع أن تؤدي دوراً في تقديم الحافز الضروري للتحرير، واقترحت بعض النهج الممكنة، بما في ذلك استخدام مرفق إيكان (ICAN) لتشجيع التحرير المتجمّع الأطراف أو المتعدد الأطراف. وتعتقد منظمة السياحة العالمية أنه من المهم للغاية أن يعقد مؤتمر عالمي للإيكاو بشأن النقل الجوي يركز على تنفيذ الإرشاد السياسي للإيكاو بشأن التحرير، وبشأن تعريف الناقلين الجويين على نحو يتجاوز الملكية والمراقبة على الصعيد الوطني أو الإقليمي.

٤٩-٧ أبرزت الهند، في ورقة المعلومات التي قدمتها (WP/172) المبادرات التي أخذتها في السنوات الأخيرة لتعزيز التواصل الجوي مع أماكن عالمية مختلفة، بانتهاج سياسة تحريرية في المفاوضات بشأن الخدمات الجوية المتحررة، وتسهيل متطلبات تشغيل رحلات جوية خاصة للسياح، وإلغاء النظام القانوني لتقديم طلبات التعريفات والموافقة عليها.

٤٩-٨ ألفت جنوب أفريقيا، بواسطة ورقة المعلومات التي قدمتها (WP/211)، نظرة سريعة على التقدم المحرز فيما يتعلق بتحرير الخدمات الجوية، مؤيدة الموقف الأفريقي المشترك في موضوع التحرير وتنفيذ قرار ياموسوكرو. وشجعت الدول الأفريقية على تعزيز اللجان الاقتصادية الإقليمية بغية إقامة سوق أفريقية وحيدة للطيران. وحثتها أيضاً على تحرير الخدمات الجوية بواسطة التعاون الإقليمي، والقيام بدور رائد في تنمية صناعة الطيران.

٤٩-٩ وفي ورقة المعلومات (WP/261) قدمت ٢٢ دولة عضواً في لجنة أمريكا اللاتينية للنقل الجوي (LACAC) نظرة عامة عن التقدم المحرز في تحرير النقل الجوي في إقليم أمريكا اللاتينية في إطار لجنة أمريكا اللاتينية للنقل الجوي، بما في ذلك العمل الذي اضطلع به في وضع مسودة اتفاق إقليمي متعدد الأطراف للأجواء الحرة، على نحو يتفق مع نموذج الاتفاق المتعدد الأطراف للخدمات الجوية، الذي وضعته الإيكاو.

٤٩-١٠ بالنظر إلى تقرير المجلس الوارد في ورقة العمل ٥، أعربت اللجنة عن تقديرها للعمل الذي اضطلعت به وأنجزته الإيكاو منذ الدورة الماضية للجمعية. ولاحظت اللجنة، في استعراضها للاتجاهات والتطورات، أن الدول أحرزت تقدماً كبيراً في التحرير، وأن دولاً كثيرة استخدمت مواد السياسة والإرشاد التي وضعتها الإيكاو، كنماذج اتفاقات خدمات النقل الجوي. غير أن بعض الدول شعرت بأن كثيراً من التحديات ما زالت قائمة، وأن عمل الإيكاو يحتاج إلى مواصلة وتعزيز حيثما كان ذلك ملائماً.

٤٩-١١ فيما يتعلق بعمل المنظمة في المستقبل، كان ثمة دعم قوي لأن تواصل الإيكاو أداء دورها القيادي في التحرير، كما أمرت به الجمعية في قرارها A36-15. وأعربت أيضاً عن الدعم لوجهة النظر القائلة إن تحرير النقل الجوي يجب أن يُجعل واحداً من الأهداف الاستراتيجية للمنظمة، وأنه يجب أن تظل الإيكاو الهيئة العالمية الوحيدة التي تعالج مسائل النقل الجوي.

٤٩-١٢ وُجد أيضاً تأييد قوي لخطة المجلس، الرامية إلى تنظيم مؤتمر آخر للنقل الجوي في فترة السنوات الثلاث القادمة. وقيل إنه خلافاً للمؤتمر الذي عقد في عام ٢٠٠٣، الذي كانت له تغطية شاملة، ينبغي أن يركز هذا المؤتمر أكثر على القضايا الجديدة أو الرئيسية، مثل تحرير إكانيات الوصول إلى الأسواق، وملكبة الناقلات الجوية ومراقبتها. واعتقدت

بعض الدول أن المؤتمر يجب أن يستعرض الوضع الراهن، ويعالج المسائل التي هي موضع اهتمام عالمي، أخذاً في الحسبان التغيرات التي حدثت، واحتياجات الدول والمبادئ الأساسية التي وضعتها اتفاقية شيكاغو لتنمية النقل الجوي الدولي.

٤٩-١٣ كان ثمة تأييد واسع النطاق للاقتراح الوارد في ورقة العمل ١٩٠، الذي يقول إن المجلس ينبغي أن يضيف موضوع تسهيل دخول شركات الطيران إلى أسواق رأس المال الدولية إلى برنامج عمل المنظمة، وأن ينظر في إمكانية وضع صك قانوني ملزم في هذا الموضوع. غير أنه أعرب عن وجهة نظر مفادها أن الوقت ربما لم يحن بعد في هذه المرحلة لوضع صك قانوني ملزم. ووافقت اللجنة على أنه ينبغي أن يزداد المجلس نظراً في هذا الاقتراح وكذلك الاقتراح الوارد في ورقة العمل ١٢٩، في سياق نظره في العمل في المستقبل وعقد مؤتمر النقل الجوي.

٤٩-١٤ أُبدي شيء من القلق بشأن آثار التحرير، لا سيما في البلدان النامية، بالنظر إلى الفوارق في مراحل التنمية ومدى قدرة شركات الطيران فيها على المنافسة. واقترح أن توصل الإيكاو تقديم الإرشاد والمساعدة إلى هذه الدول في عملية التحرير. واقترح أيضاً أن تنتظر الإيكاو في القيام بمزيد من العمل لوضع مؤشرات إضافية يمكن أن تساعد على قياس مدى التحرير وتقدمه في العالم أجمع، وعلى سبيل المثال، مؤشر لحريات الحركة الجوية على أساس كل بلد على حدة.

٤٩-١٥ أيدت اللجنة، في معرض إنهاء نقاشها، عمل المنظمة في المستقبل في هذا الميدان، وطلبت أن ينظر المجلس على النحو الواجب في المقترحات التي قدمت ووجهات النظر التي أُبديت لتنفيذ برنامج عملها. وأحاطت اللجنة علماً بالمعلومات الواردة في ورقات العمل ١٧٢، و٢١١، و٢٦١.

#### مسائل تنظيمية أخرى

٤٩-١٦ في ورقة العمل ١٥١، لفتت البرازيل الانتباه إلى مسألة تتعلق بشفافية التسعير، حيث تختلف ممارسات شركات الطيران في بيان أسعار رحلاتها، والتكاليف الإضافية والضرائب. وقالت إنها تعتقد أن هذه الممارسات يمكن أن تخلق تشوهات تعوق رفاهية المستهلكين والكفاءة الاقتصادية. وقالت إن البرازيل اعتمدت لائحة لمعالجة هذه المشكلة واقترحت أن تعتمد الدول الأخرى لائحة مشابهة.

٤٩-١٧ في المناقشة التي جرت لهذه الورقة، كان ثمة اتفاق عام على أهمية الشفافية، والحاجة إلى تحسينها، بما في ذلك شفافية تسعير الرحلات الجوية، لما فيه مصلحة جمهور المسافرين. وبناءً على ذلك، اقترح أن تساعد الإيكاو الدول في تعزيز الشفافية. ووافقت اللجنة على أنه يجب أن ينظر المجلس في هذه المسألة في عمله في المستقبل، مشيرة إلى وجود لوائح تنظيمية في الاتحاد الأوروبي مشابهة لتلك القائمة في البرازيل.

**البند ٥٠ من جدول الأعمال: اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية**

١-٥٠ نظرت اللجنة، في اجتماعها الأول، في الجوانب الاقتصادية والإدارية للمطارات وخدمات الملاحة الجوية استناداً إلى تقرير مقدم من المجلس (WP/6). بالإضافة إلى ذلك، قدم الاتحاد الدولي لعمال النقل ورقة عمل (WP/260) وقدمت الهند ورقة معلومات (WP/171).

٢-٥٠ وأبلغ المجلس، في ورقة العمل WP/6، عن الأعمال الهامة التي أنجزتها الايكاو منذ انعقاد الدورة الأخيرة للجمعية العمومية فيما يخص مساعدة الدول على تشغيل المطارات وتقديم خدمات الملاحة الجوية بكفاءة وبشكل فعال من حيث التكلفة. وقدم المجلس أيضاً لمحة موجزة عن التطورات في الجوانب الاقتصادية للمطارات وخدمات الملاحة الجوية وقدم خطة عمل المنظمة لفترة الثلاث السنوات المقبلة.

٣-٥٠ ويتمثل أهم حدث منذ انعقاد الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية في تنظيم مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية، الذي انعقد في سبتمبر ٢٠٠٨، والذي اعتمد ١٥ توصية، حيث صدرت ١٠ توصيات منها لتعزيز سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (Doc 9082). وقد أيد المجلس في ١٧/١١/٢٠٠٨ (C-DEC 185/11) التوصيات الصادرة عن هذا المؤتمر، ونشرت النسخة المنقحة من الوثيقة Doc 9082 في يناير ٢٠٠٩ باعتبارها طبعتها الثامنة. ووزع كتاب المنظمة رقم SD 38/1-09/2 بتاريخ ٣٠/١/٢٠٠٩ على الدول الأعضاء لإطلاعها على نتائج هذا المؤتمر.

٤-٥٠ وبناء على توصيات المؤتمر، تعمل الأمانة العامة على تحديث إرشادات الايكاو ذات الصلة (أي دليل اقتصاديات المطارات (Doc 9562))، ودليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (Doc 9161) بمساعدة فريق خبراء اقتصاديات المطارات (AEP) وفريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (ANSEP).

٥-٥٠ وقدم المجلس أيضاً لمحة موجزة عن الاتجاهات التنظيمية والصناعية والتطورات في إدارة المطارات ووحدات خدمات الملاحة الجوية، مع تحديد بعض القضايا الرئيسية.

٦-٥٠ وبناء على توصيات المؤتمر، فإن تقييم القضايا الرئيسية والأهداف الإستراتيجية وخطة أعمال المنظمة، قدم المجلس خطة عمل المنظمة لفترة الثلاث سنوات المقبلة فيما يخص الجوانب الاقتصادية لإدارة الهياكل الأساسية. وستشمل العناصر التالية: تعاون الايكاو ومشاركتها مع الدول الأعضاء، وصناعة الطيران، والمنظمات الدولية المعنية والجهات المعنية الأخرى بشأن القضايا ذات الاهتمام المشترك في مجال اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية؛ ونشر السياسات بشأن الرسوم والترويج لها؛ ووضع الصيغة النهائية لتتقيح الوثيقة Doc 9082 والدليلين بشأن الاقتصاديات؛ وحلقات العمل الإقليمية المتعلقة بوضع أساس لاسترداد التكاليف والتدريب على رسوم المطارات على أساس تجاري؛ وإعداد مواد إرشادية جديدة بشأن القضايا الناشئة؛ ورصد الحالة المالية للمطارات وخدمات الملاحة الجوية والأثر المترتب على الرسوم؛ ووضع قاعدة بيانات على الشبكة بشأن رسوم الايكاو للمطارات وخدمات الملاحة الجوية (Doc 7100).

٧-٥٠ واقترح الاتحاد الدولي لموظفي النقل (ITF)، في ورقة العمل WP/260، إدراج ممثلي العمال والمهنيين في عملية التشاور وإدراج ذلك في الوثيقة Doc 9082. وأبدى الاتحاد المذكور تعليقا عن سياسات الايكاو بشأن الرسوم الواردة في الوثيقة Doc 9082 ودعا إلى استعراض الصيغ الحالية للرسوم فيما يخص خدمات الملاحة الجوية. وأعربت هذه الورقة

عن رأي مفاده أنه في حين ينبغي أن يكون لشركات الطيران نصيب في تكاليف تقديم خدمات الملاحة الجوية، يتعين إعادة تنظيم الدور الرئيسي الذي تقوم به الدولة (أي أنه لا ينبغي الاكتفاء بجلب أموال هذا النظام من المستخدمين فحسب، بل من الدولة أيضا)، وأن غياب الدعم العام والضغوط المفروضة لخفض عدد الموظفين يمكن أن تتطوي على آثار عكسية محتملة على أهداف الأداء فيما يخص السلامة، والكفاءة والانتظام. وتقترح أيضا إنشاء صناديق احتياطية من قبل مقدمي خدمات الملاحة الجوية، والتي ستطلب مراجعة بعض سياسات الايكاو في الوثيقة 9082 Doc.

٨-٥٠ أما الهند فقدمت، في ورقة معلومات WP/171، وصفا عن الخطوات التي اتخذتها حكومتها لوضع جهاز تنظيمي اقتصادي للمطارات (الهيئة التنظيمية الاقتصادية للمطارات) وكذلك السلطات والمهام المنوطة بها وأسلوب عملها.

٩-٥٠ وأعربت اللجنة، في ضوء النظر في تقرير المجلس، عن رضاها إزاء العمل الذي قامت به الايكاو وأنجزته منذ انعقاد الدورة الأخيرة للجمعية العمومية. وأعربت اللجنة أيضا عن دعمها القوي للعمل المستقبلي بشأن الجوانب الاقتصادية للمطارات وخدمات الملاحة الجوية كما قدم ذلك المجلس. وأحيط علما بالعمل الذي تقوم به الايكاو مع صناعة الطيران، لا سيما فيما يتعلق بنشر سياسات الايكاو بشأن الرسوم، وأنفق على أنه ينبغي أن يكون تنقيح أو تحديث الوثيقة (Doc 9082) وفقا لتوصيات المؤتمر وأن يستعرضها كل من فريق اقتصاديات المطارات وفريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية. أضف إلى ذلك أن اللجنة وافقت على ضرورة إجراء دراسة عن المطارات غير المجدية اقتصاديا وإعداد الإرشادات بشأن تمويل مهام المراقبة. وينبغي إنجاز هذا العمل بمساعدة الفريقين المذكورين. وأشار إلى أنه يمكن تحقيق رصد الحالة المالية ومقدمي خدمات الملاحة الجوية بواسطة استخدام سبل الايكاو القائمة لجمع البيانات.

١٠-٥٠ وأحاطت اللجنة علما بآراء الاتحاد الدولي لعمال النقل وأفادت أن السياسات الحالية للايكاو، فيما يخص الرسوم بشأن استخدام وزن الطائرات والمسافة التي تقطعها، تعبر عن توصيات المؤتمر وتقدم قدرا كافيا من المرونة. وفيما يخص طلب الاتحاد الدولي لعمال النقل بإدراج ممثلي العمال والمهنيين في عملية التشاور وإدراج ذلك في الوثيقة (Doc 9082)، شددت اللجنة على أنه ينبغي تنقيح السياسات والإرشادات وفقا لتوصيات المؤتمر، وبالتالي لم تؤيد اقتراح الاتحاد الدولي لعمال النقل.

١١-٥٠ وأحاطت اللجنة علما بالمعلومات الواردة في ورقة العمل WP/171.