

## المؤتمر العالمي للنقل الجوي: التحديات وفرص التحرير

مونتريال، ٢٤-٢٩/٣/٢٠٠٣

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

### تحرير خطوط الشحن الجوي

(وثيقة مقدمة من الأمانة)

<p><b>ملخص</b></p> <p>تتناول هذه الوثيقة السمات المحددة للشحن الجوي الدولي والمعاملة التنظيمية من جهة الدول فيما يخص ذلك المجال. وتناقش الوثيقة ضرورة ادخال الاصلاح التنظيمي وتقتراح اجراءات من أجل المزيد من التحرير لذلك القطاع.</p> <p>يرد الاجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ٦-١.</p>
<p><b>المراجع</b></p> <p>Doc 9626 دليل تنظيم النقل الجوي الدولي</p>

#### ١- مقدمة

١-١ يمثل الشحن الجوي أحد العناصر المهمة للنقل الجوي الدولي<sup>١</sup>. وقد شهد العقد الأخير نموا له أهميته في حركة الشحن الجوي على نطاق العالم، حيث سجل معدل ذلك النمو متوسطا سنويا أعلى من معدل نمو حركة الركاب (فيما عدا عام ٢٠٠١ الذي شهد انخفاضا في المعدلين). ويؤدي الشحن الجوي للبضائع دورا تزداد أهميته في الاقتصاد العالمي، بالإضافة الى التنمية الوطنية والتجارة الدولية لكثير من الدول، وهو في الغالب عامل حيوي للبلدان غير الساحلية والجزرية والدول النامية التي تتكون سلع التصدير الأساسية فيها من بضائع عالية القيمة أو قابلة للتلف.

١ في سياق هذه الوثيقة، يتضمن الشحن (والذي قد يستخدم كمرادف لشحن البضائع) الطرود العاجلة ولكنه لا يتضمن البريد (الذي يشير على وجه الحصر الى الأشياء التي يقوم بتسليمها اداريو البريد أو التي يستهدف تسليمها اليهم).

٢-١ وبينما وفر الاطار التنظيمي الحالي، الذي يتكون بصفة رئيسية من ٤٠٠٠ اتفاق ثنائي للخطوط الجوية تغطي كلا من خطوط الركاب وخطوط الشحن، الأساس للنمو والتطوير المستمرين لخدمة الشحن الجوي، الا أنه أصبح محل تساؤلات واعتبرته بعض الدول وصناعة الشحن الجوي بمثابة عائق رئيسي أمام الكفاءة المثلى والتشغيل الاقتصادي لشبكات وخطوط الشحن الجوي. وهناك دعوات متزايدة للإصلاح التنظيمي ادراكا للسمات المميزة لنقل البضائع جوا، ودعوات الى معاملة تنظيمية خاصة منفصلة عن تلك المتعلقة بخطوط الركاب. وتستعرض هذه الوثيقة المعاملة التنظيمية لعمليات الشحن الجوي، وتحدد بعض خصوصياتها. وتناقش النهج التنظيمية المحتملة بما في ذلك ترتيبات تنظيمية يوصى بها من أجل الاسراع بالتحجير ولا سيما لعمليات البضائع التي لا تحمل ركابا.

## ٢-٢ خلفية عامة

١-٢ يتصف الشحن الجوي الدولي بالسمات المحددة التالية:

- (أ) ان البضائع بطبيعتها (باستثناء الطرود المستعجلة) تعتبر عموما أقل حساسية من الركاب لاعتبارات الوقت المنقضي بين نقطة المنشأ ونقطة المقصد والطرق الجوية ونقاط التوقف. وبينما يجب نقل الركاب الى نقاط المقصد بدون تأخير، فان البضائع يمكن في الغالب أن تنتظر اذا لم يتوفر لها مكان على الفور، وكذلك يمكن نقلها على طرق مختلفة ويمكن امرارها بعدة نقاط وسيطة.
- (ب) وبينما يميل الركاب الى السفر في رحلات ذهاب وعودة فان البضائع تنقل عادة في اتجاه واحد فقط. وليست هناك طرق كثيرة يكون فيها حجم حركة البضائع متساويا أو متشابهة في الاتجاهين، بينما يوجد العديد من الطرق التي يكون فيها الحجم باتجاه ما أكبر بكثير من مثيله في الاتجاه الآخر.
- (ج) يميل الشحن الجوي بدرجة أكبر الى استخدام النقل متعدد الوسائط، الذي يشمل أشكالاً أخرى من النقل مثل الشاحنات أو السكك الحديدية أو السفن الى جانب الطائرات. وهذا يسمح للخطوط التي تقتصر على شحن البضائع أن تستخدم مطارات بعيدة وأقل ازدحاما ولا تعد ذات جاذبية لخطوط الركاب.

٢-٢ تشترك أنواع مختلفة من الناقلين الجويين في النقل الدولي للبضائع وتشمل ما يلي:

- (أ) شركات الطيران الدولية المنتظمة التي تشغل طائرات الركاب والطائرات مزدوجة الغرض و/أو الطائرات المخصصة بصورة كلية للشحن وتقدم خطوط شحن منتظمة وغير منتظمة ولقد شكل بعض هذه الشركات شعبة للبضائع للعمليات المكرسة للشحن (مثل شركة لوفتهانزا للشحن، وشركة نورثوست للشحن، وشركة طيران سنغافورة للشحن).
- (ب) الناقلون الدوليون المتخصصون في الشحن فقط الذين يشغلون طائرات مكرسة للشحن فقط ويتيحون خطوطا منتظمة وغير منتظمة (مثل شركة Cargolux).
- (ج) الناقلون الدوليون للطرود المستعجلة والطرود الصغيرة (والمعروفون أيضا باسم القائمين بعملية التكامل) والذين يشغلون طائرات الشحن ويعرضون خدمات متعددة الوسائط (مثل FedEx و UPS).
- (د) شركات الطيران الدولية غير المنتظمة المتخصصة في الشحن دون سواه، والتي يتيح بعضها خطوطا متخصصة مثل ما يخصص لنقل الحيوانات الحية والزهور والمعدات الثقيلة.

٢-٣ تنظر معظم شركات الطيران الدولية المنتظمة الى البضائع المنقولة جوا في بطن الطائرة كمصدر اضافي للدخل، وتعاملها بصورة تقليدية كنتاج فرعي لخطوط نقل الركاب. غير أنه يمكن في بيئة أكثر منافسة للدخل المتولد من الشحن الجوي أن يكتسب أهمية أكبر خاصة في طريق تنقل عليه أحجام من البضائع تكفي لتبرير استخدام طائرة مزدوجة الغرض (تحمل الركاب والبضائع على السطح الرئيسي). وفي الوقت الحالي ينقل الناقلون المزدوجون ما يزيد عن ٥٠ في المائة من البضائع الجوية الدولية المنتظمة وغير المنتظمة المدرة للدخل (الناقلون الجويون هم الذين يحملون البضائع في بطن الطائرة أو في طائرات النقل المزدوج على متن خطوط الركاب المنتظمة) بينما تنقل الطائرات التي تقتصر على أداء الشحن النسبة المتبقية.

٢-٤ والدول قد اتخذت اجراءات من جانب واحد وعلى المستوى الثنائي وعلى المستوى متعدد الأطراف لتحرير خطوط الشحن. ومن أمثلة الاجراء من جانب واحد على مستوى الدول ما حدث من الهند التي فتحت بعض مطاراتها للخطوط المكرسة للشحن دون سواه من خلال الناقلين الجويين دون طلب المعاملة بالمثل على المستوى الثنائي. ويقال بأن هناك ٢٨ اتفاقا ثنائيا من النوع الخاص "بالأجواء المفتوحة" وتتيح هذه الاتفاقات خطوطا لنقل البضائع فقط الى جانب حقوق اضافية للحركة في صورة ما يسمى بالحرية السابعة (حق نقل الحركة الجوية بين الشركاء الثنائيين ودولة ثالثة دون تطلب أي ربط بخط آخر أو مد هذا الخط من/الى دولة الناقل) بالنسبة للخطوط الجوية المنتظمة وغير المنتظمة. فضلا عن هذا، أدرجت دول عديدة في اتفاقاتها للخدمات الجوية أحكاما خاصة تتعلق بعمليات النقل الجوي، أو سمحت بمرونة أكبر فيما يخص الطرق. وتتضمن اتفاقية عهد الانديز "للسموات المفتوحة" حرية كاملة للرحلات التي تقتصر على نقل البضائع من النوع غير المنتظم لشركات طيران الدول الأعضاء داخل الاقليم وفيها بين الدول ذات العضوية والدول الثالث.

٢-٥ أما منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، وهي منظمة تضم ثلاثين دولة متقدمة، فقد قامت في عام ٢٠٠٢ باننتاج ونشر عملية فحص موسع للحالة الراهنة وفيما يخص المنظور طويل الأجل لصناعة الشحن الجوي، اضافة الى نموذج لبروتوكول شامل للاتفاقات الجوية الثنائية الحالية واتفاق منفصل متعدد الأطراف شامل<sup>٢</sup>. وتم أخذ دراسة منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية بعين الاعتبار في اعداد هذه الوثيقة واعداد الاقتراحات التي تضمنتها لادخال مزيد من التحرير لعمليات الشحن الجوي. كما يعتبر الشحن الجوي في رأي بعض أعضاء منظمة التجارة العالمية نشاطا من أنشطة الطيران التي يحتمل ادراجها في ملحق خدمات النقل الجوي للاتفاق العام لتجارة الخدمات.

### ٣- مناقشة

٣-١ في بيئة يزداد طابع العولمة والتحرير فيها بدرجة متزايدة، تحتاج عمليات الشحن الجوي الى أن تنتم بالكفاءة والاقتصاد والسرعة بقدر الامكان لتفي بمتطلبات المتفاعلين، خاصة بالنسبة للنقل الجوي ذي القيمة العالية وشحن البضائع الحساس للتوقيت الزمني. ويمكن للعديد من الأحكام الواردة في اطار الاتفاقات الثنائية الحالية للخطوط الجوية، نظرا الى أنها مصممة أساسا لنقل الركاب، أن تحد من قدرة الناقلين الجويين على الاستجابة للتطورات السوقية وعلى استغلال الامكانيات الاقليمية والعالمية للسوق التي كانت ستتوافر لو لم توضع تلك الأحكام.

٣-٢ ومن أمثلة المشاكل الرئيسية التي تواجه مستثمري شحن البضائع الخالص هناك قلة المرونة في حقوق التوصل الى الأسواق في ترتيبات الخطوط الجوية. ويجوز أيضا أن تنطبق القيود التي تفرض عادة على خطوط نقل

٢ "تحرير نقل البضائع بطريق الجو"، منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، مايو ٢٠٠٢.

الركاب فيما يتعلق بالطرق الجوية، وحقوق النقل، وتكرارية الرحلات، الخ. على خطوط شحن البضائع الخالص. وبما أنه لا يوجد سوى قدر محدود من التنسيق بين عمليتي نقل الركاب ونقل البضائع (مثلا بسبب اختلاف العملاء، واختلاف المتطلبات من حيث مواعيد المغادرة والوصول، وعدم التوازن في الحركة من حيث الاتجاه)، فإن هذه القيود التنظيمية كثيرا ما تجعل من الصعب على الناقلين الجويين أن يحتفظوا بخط جوي لنقل البضائع يكون قادرا على الاستمرار من الناحية الاقتصادية.

٣-٣ يخضع مستثمرو شحن البضائع الخالص أيضا لقيود تنشأ من طائفة من القواعد الأخرى التي تؤثر على فرص التشغيل و"القيام بالأعمال"، مثل اشتراطات الملكية والسيطرة الوطنيتين والقيود على استخدام الطائرات المؤجرة، والمناولة الأرضية والترتيبات التعاونية التجارية مثل الأماكن المحجوزة والمشاركة في الرموز. أما فيما يتعلق بالمشاكل التنظيمية الأخرى التي قد تصادف مستثمري الشحن الخالص فهي تشمل ما يلي: الحظر على تشغيل المطارات مما يحد كثيرا من المرونة في اعداد مواعيد الرحلات وبوجه خاص بالنسبة لخطوط نقل البريد الخاص والبريد المستعجل، وفي بعض الحالات ترجع المشاكل الى القيود المفروضة على الخانات الزمنية في المطارات والتي يمكن لرحلات نقل البضائع أن تستعملها خاصة في المطارات المزدهمة حيث كثيرا ما تعطى للعمليات المقصورة على نقل البضائع أولوية أقل من خطوط نقل الركاب.

٤-٣ ويجب أيضا لدى بحث ادخال المزيد من التحرير على قطاع الشحن الجوي، ادراك أن هناك بعض الشواغل التي لا تزال باقية بشأن ما اذا كان ينبغي اعطاء معاملة خاصة أو مستقلة لعمليات الشحن الجوي الدولي. ويمكن أن يكون بعض الناقلين وحكوماتهم في حالة تردد بالنسبة لاعطاء معاملة مستقلة متحررة للشحن الجوي حيث يعتبرون وضعهم التنافسي خليطا لا يتجزأ من عمليات نقل الركاب والبضائع. ويمكن أن يعكس هذا التفكير شاغلا مؤداه أن معاملة الشحن بصورة منفصلة قد تحمل في طياتها مخاطرة بفقدان الوضع القوي في مفاوضات الركاب وخاصة عندما لا يشغل الناقل خطوط الشحن الجوي الخالص. غير أنه عند اجراء الاصلاح المطلوب، تحتاج الحكومات الى قياس هذه الآراء في مقابل المنافع الاقتصادية العامة (التجارة والتنمية) التي يمكن توقعها من تحرير حق دخول الأسواق والمنافع لمستخدمي الشحن الجوي، مثل المصدرين، على وجه الخصوص.

٥-٣ هناك شاغل آخر يتعلق بتحرير الشحن الجوي هو التوازن التنافسي بين الأنواع المختلفة من الناقلين الجويين الذين ينقلون البضائع جوا، والذين ينقلونها الى جانب نقلهم للركاب والذي لا يحملون سوى البضائع (وهم مستثمرو البضائع فقط). ولناقلي البضائع فقط مزايا محتملة من حيث طاقة الاستيعاب والمرونة في استخدام مطارات أقل ازدحاما ولكن العديد منهم يواجهون بالمقارنة بناقلي الركاب والبضائع معا عيوباً من حيث التوصل الى المطارات المزدهمة وعبوباً تخص تسعير التكلفة الهامشية لخطوطهم.

٦-٣ تعتبر العمليات المزدهمة جزءاً من اطار تنظيم النقل للركاب ولذلك فهي تتأثر بصورة مباشرة من زاوية سرعة التحرير نتيجة للتطورات في ظل ذلك الاطار التنظيمي. وبالتالي فان استكشاف المزيد من تحرير الشحن الجوي الدولي يمكن أن يركز وبصورة ناعمة على التدابير الممكنة لخطوط الشحن الخالص التي يمكن أن تعامل بصورة منفصلة عن خطوط الركاب. وينبغي أن يكون الهدف الأساسي هو وضع اجراءات للخطوط الدولية للشحن الخالص (التي ما زالت تنقل ما يقرب من ٦٠ في المائة من مجموع حركة الشحن الجوي الدولي)، حيث تعد تلك الخطوط هي الأكثر تأثراً بالترتيبات الحالية التي صممت أساساً لخطوط الركاب.

٣-٧ إذا أخذنا بعين الاعتبار المشكلات التي تواجهها عمليات الشحن الخالصة، كما ورد تفصيلها في الفقرتين ٣-٢ و ٣-٣ أعلاه، أنفاً فإن مستثمري خطوط الشحن الخالص يحتاجون بصفة أساسية الى ترتيبات تنظيمية تنص على مزيداً من المرونة في الطرق والتشغيل وحقوق حركة أكثر ولا سيما " الحقوق المتجاوزة " وتخفيف اشتراطات الملكية الوطنية واستخدام الطائرات المؤجرة اضافة الى حريات " القيام بالأعمال " الأخرى (مثل المناولة الأرضية). ويمكن أن تأخذ الدول بعين الاعتبار الاجراءات التي وردت أدناه في مفاوضاتها الخاصة بالنقل الجوي وفي التعامل مع عمليات الشحن الخالص.

(أ) فيما يختص بحقوق الحركة، يمكن ايلاء الاعتبار لمنح حقوق تتجاوز الحريتين الثالثة والرابعة لأن منح مثل تلك الحقوق (مثل الحريات الخامسة الى السابعة) سوف يضيف مرونة الى التخطيط لخطوط الشحن الجوي، ولا سيما في ضوء الحقيقة القائلة بأن تدفقات حركة الشحن غالباً ما تكون حركة في اتجاه واحد وسوف تسمح هذه الحقوق أيضاً لمستثمري الشحن الجوي بأن ينظموا أكثر الخطوط مباشرة وكفاءة بدلاً من الاقتصار على طرق جوية أنشئت أساساً لخطوط نقل الركاب. وسوف تعالج العمليات المثبتة والاحتمالات المثلى في حركة العودة مسألة عدم توازن الحركة في الاتجاهات وتعزز الكفاءة الاقتصادية والتجارية لنقل البضائع جواً وتسمح بتحسين الخطوط للمستخدمين.

(ب) وفي مجالات الطرق الجوية والمرونة التشغيلية، يمكن ايلاء الاعتبار لأحكام أكثر تحرراً تسمح ضمن جملة أمور أخرى بما يلي: (١) تشغيل رحلات في أي من الاتجاهين أو في كليهما وخليط من أرقام الرحلات المختلفة في اطار عملية واحدة للطائرة، وحذف التوقف عند أي نقطة أو نقاط، (٢) التكرارية غير المقيدة ونوع الطائرات المستخدمة في أداء الخدمات وسعتها، (٣) ابرام اتفاقات تجارية مع ناقلين آخرين مثل الأماكن المحجوزة والمشاركة في الرموز والترتيبات بين الخطوط، (٤) ازدواج في الحركة على نفس الطائرات الناشئة من أقاليم الأطراف المعنية بالاضافة الى تلك الناشئة من أطراف ثالثة.

(ج) فيما يتعلق باشتراطات الملكية والسيطرة، تنطبق الترتيبات التنظيمية المتحررة التي نوقشت في الوثيقة ATConf/5-WP/7 على ناقلي الشحن دون غيره.

(د) فيما يختص بتأجير الطائرات تعد القدرة على استخدام الطائرات المؤجرة ذات أهمية كبيرة لعمليات الشحن الجوي ذلك أنها يمكنها تعزيز المرونة في صناعة نقل البضائع جواً من خلال تسهيل اعداد عملية الشحن برأسمال محدود. ويمكن للتأجير أيضاً أن يسد الفجوات في السعة وأن يخفض التكاليف ومستويات الديون. ويمكن له أن يسهم في تعزيز المنافسة لأنه يسمح لناقلي البضائع الأصغر حجماً بالدخول الى السوق وهو الأمر الذي لم يكن ممكناً من الناحية المالية بدون طائرة مؤجرة. وبناء على ذلك ينبغي السماح بالتأجير بشكل عام شريطة الامتثال لاشتراطات السلامة الجوية ذات الصلة. وهناك اقرار بوجود شواغل بشأن بعض جوانب السلامة الجوية وبعض الجوانب الاقتصادية لهذه الممارسة. كما تختلف المعاملة التنظيمية للدول. ولذلك تبرز حاجة الى معاملة أكثر عمومية وتوحيداً على المستوى الدولي ولا سيما لعمليات الايجار بالطواقم. وقد نوقش ترتيب تنظيمي ممكن لمعالجة هذا الشاغل في الوثيقة ATConf/5-WP/9 بشأن تأجير الطائرات.

(هـ) يمكن ايلاء الاعتبار لترتيبات أكثر تحرراً لجوانب أخرى تتعلق على وجه التحديد بالعمليات الخاصة بالشحن فقط، بما في ذلك حريات التسعير والنقل متعدد الوسائط والمناولة الأرضية والتخزين (وكل من الأخيرين يجب أن يخضعا مع ذلك لاعتبارات السلامة والأمن) وكذا التخليص الجمركي والتسهيلات الأخرى.

## ٤- الخلاصات

١-٤

ان المؤتمر مدعو الى أن يخلص الى ما يلي:

(أ) يجب التفكير في أن يجري لعمليات الشحن الجوي خاصة عمليات الشحن الجوي الخالص التحرير المتسارع والاصلاح التنظيمي بالنظر الى ما تتميز به تلك العمليات من سمات، وكذا طبيعة صناعة الشحن الجوي والمنافع المحتمل تحقيقها على صعيد التجارة والتنمية الاقتصادية من مثل ذلك الاصلاح.

(ب) ويجب على الدول:

- (i) أن تفكر في امكانية التحرير من جانب واحد لفرص التوصل الى السوق للخطوط المكرسة لشحن البضائع دون اقتضاء المعاملة بالمثل على المستوى الثنائي أو المفاوضات الثنائية.
- (ii) بحث تدابير لفك قيود الخطوط المقتصرة على شحن البضائع في المفاوضات الحالية والمستقبلية الخاصة بتلك الخطوط والمعاملة التنظيمية المرتبطة بها. وتتضمن الفقرة ٣-٧ قائمة جزئية بتلك الاجراءات.

## ٥- ترتيبات تنظيمية موصى بها

١-٥

يمكن أيضا تناول تحرير الشحن الجوي بما في ذلك الشحن المقتصر على البضائع، وذلك من خلال الاتفاقات القائمة والمستقبلية فيما يخص الخطوط الجوية عن طريق أحكام ملحق يتعلق بخطوط الشحن الجوي. ويمكن استخدام مثل ذلك الملحق من خلال الدول في مراحل مختلفة من تحرير خطوط النقل الجوي الدولي. وسوف يكون للملحق عنصران أساسيان. أولهما الأحكام التي تضمن لكل مستثمر في مجال الشحن التوصل دون تمييز (سواء عمل في الشحن المزدوج أو الشحن المقتصر على البضائع) وذلك الى التسهيلات المشتركة مثل المخالصة المتعلقة بما يجري شحنه والمناولة والتخزين والخدمة متعددة الوسائط اضافة الى عناصر توجد لتحريرها آثار تنافسية مثل التشارك في الرموز والتأجير وترتيبات الأماكن المحجوزة والتسعير. ان فك مثل تلك القيود ربما لم يمتد من قبل الا ليشمل عمليات الركاب. كما أنه باستخدام ملحق عندما يتحقق في وقت لاحق تحرير عناصر في الاتفاق الرئيسي من أجل خطوط الركاب، سوف تمتد نفس المعاملة لتشمل خطوط النقل الجوي للبضائع بصورة متجانسة. وفي مراحل التحرير اللاحقة ربما لن تعود هناك حاجة الى الملحق (بل في الحقيقة، سوف يكون الملحق المقترح مكررا فيما يتصل بالعديد من اتفاقات " الأجواء المفتوحة " لأن جميع العناصر في الملحق سيكون قد تم تحريرها في الاتفاق الرئيسي. والعنصر الثاني الأساسي هو أن الملحق سوف يحرر الخطوط المقتصرة على شحن البضائع الى أقصى مدى ممكن. وسوف يتيح ذلك العنصر حريات الجو من الثالثة الى السابعة لجميع خطوط البضاعة التي يجري تشغيلها على أساس منظم وغير منظم. ويرد وصف المرونة التشغيلية في اطار عام وهي تشمل العناصر التي ينظر اليها عادة باعتبارها هامة لجميع عمليات الشحن التي تقتصر الى البضائع.

٢-٥

ان الملحق المقترح لن يخلق نظاما منفصلا قائما بذاته لعمليات الشحن الجوي والتي قد تبقى خاضعة للأحكام الواردة في الاتفاق الرئيسي مثل السلامة والأمن اضافة الى اشتراطات أخرى تخضع لها خطوط النقل الجوي الدولي، مثل قواعد تخصيص الخانات الزمنية والاجراءات في المطارات المزدحمة. والصيغة الواردة في الملحق التي تقترحه الأمانة تعد نموذجا، وقد تجد الدول ضرورة في تعديل تلك الصيغة لتلبية ما تمليه ظروفها الخاصة. فعلى سبيل المثال، اذا كان اتفاق ثنائي أو متعدد الأطراف قد حقق بالفعل تحرير الخطوط غير المنتظمة، فلن تكون هناك حاجة لادراج الخطوط غير المنتظمة المقتصرة على الشحن في الملحق الخاص بالشحن الجوي.

٣-٥ والترتيبات التنظيمية التالية الواردة في صيغة مشروع ملحق نموذجي تقترح لينظر فيها المؤتمر حتى تستخدمها الدول المتعاقدة تحت سلطتها التقديرية في الاتفاقات الثنائية أو الإقليمية أو متعددة الأطراف في مجال خطوط الجوية. وقد جرى ادخال النص على ذلك في اتفاقات خطوط الجوية النموذجية (انظر الوثيقة ATConf/5-WP/17).

### ملحق خطوط الشحن الجوي

توافق الأطراف على ما يلي:

- (١) يحق لكل شركة طيران معينة عند الاشتراك في عملية نقل دولي للبضائع بطريق الجو
- (أ) أن تمنح معاملة خالية من التمييز فيما يتعلق بالتوصل الى تسهيلات المخالصة للبضائع والمناولة والتخزين والتسهيلات عموماً.
- (ب) أن تستخدم و/أو تشغل بصورة مباشرة وسائل أخرى للنقل.
- (ج) أن تستخدم الطائرات المؤجرة، شريطة أن تمتثل عملية التشغيل لتلك الطائرات للقواعد القياسية للسلامة والأمن التي تنطبق على الطائرات الأخرى لشركات الطيران المعنية.
- (د) أن تدخل في ترتيبات تعاونية مع الناقلين الجويين الآخرين ويشمل ذلك ضمن أمور أخرى التشارك في الرموز والأماكن المحجوزة والنقل في الرحلة الواحدة بواسطة أكثر من شركة.
- (هـ) أن تحدد التعريفات الخاصة بها لنقل البضاعة وهي التعريفات التي لا يجوز أن يطلب ايداعها لدى هيئات طيران أي طرف (أي من الطرفين).

٢- بالإضافة الى الحقوق الواردة في الفقرة ١ أعلاه، لكل شركة طيران معينة عندما تشترك في عمليات نقل مكرسة للبضائع ضمن خطوط منتظمة أو غير منتظمة أن تتيح مثل تلك الخطوط من وإلى اقليم كل طرف (أي من الطرفين)، دون تقييد بالنسبة للتواتر، أو لطاقة الاستيعاب، أو للطريق، أو لنوع الطائرة، أو لمنشأ أو مقصد البضائع.

### ٦- الاجراء المعروض على المؤتمر

١-٦ ان المؤتمر مدعو الى ما يلي:

- (أ) أن يستعرض ويعتمد الخلاصات الواردة في الفقرة ٤.
- (ب) أن يوصي باعتماد الملحق النموذجي بشأن خطوط الشحن الجوي الوارد في الفقرة ٥.

— انتهى —