

المؤتمر العالمي للنقل الجوي: التحديات وفرص التحرير

مونتريال، ٢٤-٢٩/٣/٢٠٠٣

البند ٣: استعراض نموذج اتفاق الخطوط الجوية

١-٣: نموذج اتفاق شامل للخطوط الجوية

نموذجاً اتفاقي خطوط جوية للتحرير الثنائي أو الاقليمي أو متعدد الأطراف

(وثيقة مقدمة من الأمانة العامة)

ملخص

تعرض هذه الوثيقة نموذجي اتفاقيين للخطوط الجوية (TASAs) للاسترشاد بهما واستخدامهما بصورة اختيارية من جهة الدول (على أساس انتقائي أو مع التطويع أو لكامل النص) وذلك في علاقاتها الخاصة بالنقل الجوي، وأحد نموذجي الاتفاقيين يخص الحالة الثنائية والأخر للحالة الاقليمية أو متعددة الأطراف. ان استخدام نموذجي اتفاقي الخطوط الجوية من شأنه أن يعزز الانسجام في تنظيم النقل الجوي الدولي والتنسيق العالمي لعملية التحرير الجارية.

يرد الاجراء المعروف على المؤتمر في الفقرة ٥-١.

المراجع

الوثيقة Doc 9626، دليل تنظيم النقل الجوي الدولي
الوثيقة Doc 9587، السياسة والمواد الارشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي
الوثيقة Doc 9644، تقرير بشأن المؤتمر العالمي للنقل الجوي حول تنظيم النقل الجوي الدولي: حاضرا ومستقبلا

١- مقدمة

١-١ طورت الايكاو بصورة نشطة منذ السبعينات بنوداً نموذجية لتستخدمها الدول على أساس ما لها من سلطة تقديرية وذلك في اتفاقاتها في مجال الخطوط الجوية. ولقد تم القيام بذلك العمل لهدف مزدوج هو تحقيق بعض

الانسجام في مضمون وصياغة بعض البنود المستخدمة في اتفاقات الخطوط الجوية مع اتاحة ارشادات للدول فيما يخص علاقاتها الثنائية. ولقد وجدت الدول بصفة عامة فائدة في ذلك العمل الذي تقوم به الايكاو واستمرت في طلب المزيد من العمل بشأن البنود النموذجية.

٢-١ وفضلا عن ذلك جرت تطورات ملموسة في المجال التنظيمي للنقل الجوي وفي صناعة النقل الجوي منذ المؤتمر العالمي الأخير للنقل الجوي (المؤتمر الرابع) الذي انعقد في عام ١٩٩٤. وفيما يتصل باتفاقات الخطوط الجوية، ظهرت بظهور التحرير أحكام جديدة ونهج مختلفة، وقد تطلب انتشار الاتفاقات الاقليمية تطويع الصيغ القائمة لتتوافق مع وضع تنظيمي مختلف.

٣-١ تعرض هذه الوثيقة اتفاقين نموذجيين للخطوط الجوية، أحدهما للاستخدام في الوضع الثنائي والآخر للاستخدام في السياق الاقليمي أو متعدد الأطراف. ونموذجا اتفاقي الخطوط الجوية شاملا ويغطين جميع الجوانب التي ترد في الأحوال العادية أو حتى في بعض الأحيان في أي اتفاق قائم من اتفاقات الخطوط الجوية. والنموذجان مبنيان أساسا على خبرات الدول وعلى المواد الارشادية للايكاو وهدفها هو المزيد من التسهيل لعملية التحرير باعطاء الدول أداة عملية لتمكينها من مواجهة تحديات التحرير واغتنام فرصه. كما يعزز تطوير النموذجين واستخدامهما دور الايكاو في تقديم الارشادات الى الدول في عملية تحرير النقل الجوي الدولي. ويعرض المرفق (أ) نموذج اتفاق للخطوط الجوية على الدول التي ترغب في التحرير على المستوى الثنائي ويعرض المرفق (ب)* نموذج اتفاق للخطوط الجوية ليستخدم في الحالات الاقليمية أو متعددة الأطراف.

٢- مفهوم نموذج اتفاق الخطوط الجوية

١-٢ حظيت دول عديدة بسنوات من الخبرة في التحرير التدريجي واستخدمت ارشادات الايكاو في عدد من المجالات. وفي ضوء هذه الخبرة المتصلة بالتحرير ومن أجل مساعدة جميع الدول على نحو أفضل في عملية التحرير، دعت الحاجة الى وضع قالب للارشادات القائمة بالايكاو والى اجراء المزيد من التطوير لتلك الارشادات في صيغة موسعة وأكثر شمولا وافادة.

٢-٢ ومن بين طرق تحقيق هذه الغاية اتاحة نموذج اتفاق للخطوط الجوية من أجل الدول لتستخدمه بما لها من سلطة تقديرية. ونموذجا اتفاقي الخطوط الجوية اللذين أعدتهما الايكاو وأرفقا بهذه الوثيقة لهما من المقاصد ما يلي:

(أ) توفير اتفاق اطاري شامل للخطوط الجوية تستطيع الدول أن تستخدمه حسب تقديرها في علاقاتها في مجال الخطوط الجوية لدى الأخذ بالتحرير، على أن ينص تحديدا على أكثر الأحكام تحررا وأيضا على النهجين الانتقالي والتقليدي عند الاقتضاء. وسيكون نموذجا الاتفاقيين بمثابة "وثيقتين حيتين" يجري تعديلها بمرور الوقت كلما ظهرت أحكام ونهج جديدة في العلاقات الخاصة بالخطوط الجوية.

(ب) توفير ارشادات اضافية عملية باضافة ملاحظات الى النص تشتمل على شرح وغير ذلك من المواد الخاصة بتطبيق الأحكام المتضمنة في نموذج اتفاق الخطوط الجوية. ومن ثم فان ملامح "الوثيقة الحية" المشار اليها أعلاه لنموذجي اتفاقي الخطوط الجوية سوف تمتد أيضا الى التطبيق.

* يرد المرفق (ب) (نموذج الاتفاق الاقليمي أو متعدد الأطراف في مجال الخطوط الجوية) في اضافة بالوثيقة ATconf/5-WP/17.

ان المزيد من تطوير المواد الاضافية، مثل ما يخص عواقب انتهاج نهج معينة والعلاقة بين أحكام اتفاق الخطوط الجوية سوف يبني أساسا على خبرات الدول.

(ج) أن تكون بمثابة "معياري" يقاس به التقدم وعمليات التغيير في مجال التحرير على المستويين الثنائي والاقليمي.

٣- نموذج اتفاق الخطوط الجوية الصادران عن الايكاو

١-٣ المحتوى — يتضمن نموذجا اتفاقي الخطوط الجوية بالصورة التي عرضا بها في المرفقين (أ) و(ب) نصا شاملا الى جانب ملاحظات تفسيرية مرتبطة بالنص، كما يتضمنان خيارات صياغية ونهجا بديلة لأحكام ترد عادة في مثل تلك الاتفاقات الخاصة بالخطوط الجوية. والنموذجان مبنيان على بنود نموذجية أو صياغة طورتها الايكاو على مر السنوات بشأن العديد من مواد اتفاقات الخطوط الجوية مثل الأحكام المتعلقة بالسعة والتعريفات وقوانين المنافسة و"أداء الأعمال التجارية" والسلامة وأمن الطيران. والمصدر الآخر للصياغة في أحكام نمودجي اتفاقي الخطوط الجوية هو الممارسة والاستخدام من جهة الدول في اتفاقاتها ولذلك فان نص معظم الأحكام يمثل استخلاصا لأكثر صور الاستخدام شيوعا وسريانا لدى الدول في هذا المجال.

٢-٣ ومعظم نماذج الايكاو القائمة المشار اليها في نمودجي الاتفاقيين يمكن الاطلاع عليها في وثيقة الايكاو رقم Doc 9587، بعنوان السياسة والمواد الارشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي، وهي ملخص باستنتاجات الايكاو وقراراتها والارشادات الخاصة بالسياسة المتبعة في هذا المجال. غير أن نص نمودجي اتفاقي الخطوط الجوية يتضمن أيضا مشروعات النماذج أو المرفقات المقترحة في ورقات العمل التالية الصادرة عن المؤتمر الخامس للنقل الجوي: WP/7 (الملكية والسيطرة) و WP/9 (تأجير الطائرات)، و WP/10 (الشحن الجوي) و WP/11 (الضمانات) و WP/12 (الاستمرارية والمشاركة) و WP/15 (فض المنازعات) و WP/16 (الشفافية). وفي حالة قيام المؤتمر بتعديل تلك الورقات، سيتغير النص الوارد في نمودجي اتفاقي الخطوط الجوية وفقا لذلك.

٣-٣ فيما يتصل بالتغطية، يبدأ نموذجا اتفاقي الخطوط الجوية بالنهج التقليدي الخاص بحقوق التشغيل والحقوق التجارية لشركات الطيران المعنية حيال مسائل من قبيل منح الحقوق والتعيين والتفويض والسعة والتعريفات والمنافسة العادلة وعدد يتعلق بهذا الأمر من نشاطات "تأدية الأعمال التجارية" بينما من الناحية الأخرى يقدم النموذجان النص فيما يخص "التحرير الكامل". وبين هذين النهجين توجد أحكام تمثل مرحلة أو أكثر من المراحل الانتقالية على أساس طائفة متنوعة من نهج التحرير الحديثة بما في ذلك بعض صيغ "الأجواء المفتوحة". وفي الحالات التي ليس فيها انتقال ذو أهمية من النهج التقليدي الى نهج التحرير الكامل، فاما أنه يجري تقديم نص موحد (مثل السلامة وأمن الطيران) أو تقديم نصوص بديلة (من قبيل بعض الأحكام الادارية مثل تطبيق القوانين).

٤-٣ ان الخيارات العديدة (مثل الصياغة البديلة أو الأحكام الداخلة في احدى المواد) والتي تقدم من خلال أي نهج ولا سيما النهج الانتقالي لا تعرض بأي ترتيب أو تتابع للأولويات. وقد لا تحتاج الدول الى استخدام جميع النهج الانتقالية أو مجرد استخدام أي منها، في الانتقال من البيئة التقليدية الى بيئة التحرير الكامل. ان هذه القدرة على اختيار نهج مختلفة للأحكام المختلفة في نمودج لاتفاق للخطوط الجوية من شأنها أن تسمح للدول بتشكيل الاتفاقات التي تتواءم على أفضل وجه مع السرعة والمسار الخاصين بالتغيير لديها في مسألة التوصل الى السوق وغير ذلك من جوانب

التحرير . وبالإضافة الى ذلك، من شأن ذلك أن يعين الدول في تحديد المجالات والصيغ المحتملة فيما يخص التحرير وذلك بمقارنة الاتفاقات القائمة لديها مع نموذج اتفاق الخطوط الجوية.

٥-٣ **الصيغة** — ان صيغة الوثيقة متماثلة بالنسبة للنموذج الثنائي لاتفاقات الخطوط الجوية (المرفق (أ)) والنموذج الاقليمي أو متعدد الأطراف لتلك الاتفاقات (المرفق (ب)) وهي مقسمة فيما بين عمودين . العمود الموجود على اليمين يعرض النص الفعلي للمادة المتضمنة أو المرفق المتضمن في الاتفاق بما في ذلك الخيارات والنهج المختلفة اذا كانت تنطبق (النهج التقليدي والنهج الانتقالي والتحرير الكامل) والعمود الأيسر يتضمن ملاحظات تفسيرية تخص منطوق النص تحديداً أو المادة بصفة عامة وتقدم تلك الملاحظات معلومات بشأن استخدام نهج معين.

٦-٣ ان معظم الأحكام الثنائية الواردة في المرفق (أ) يمكن تطويعها للاستخدام الاقليمي أو متعدد الأطراف، وذلك باحداث تغيير مثلا في الصياغة (على سبيل المثال، "الطرف الآخر" تصبح "الأطراف الأخرى"). غير أنه يوجد عدد من المسائل الهامة التي تعرضها الاتفاقات الاقليمية أو متعددة الأطراف ولا ترد في سياق ثنائي ولذلك تم ادراجها في المرفق (مثلا، المواد الخاصة بالاعفاءات والاتفاقات القائمة).

٧-٣ يتكون النموذج الثنائي لاتفاقات الخطوط الجوية المتضمن في المرفق (أ) من ديباجة وتسع وثلاثين مادة وأربعة ضmann وهي وان كانت لا تتبع ترتيبا خاصا للأولويات الا أنها تتبع ترتيب المواد على النحو الشائع الذي تعرض به في اتفاق ثنائي. والدول، سواء بمفردها أو بصورة ثنائية قد تفضل تتابعا آخر للعرض أو هيكلا آخر للاتفاق. أما بالنسبة لهيكل النموذج الاقليمي أو متعدد الأطراف لاتفاقات الخطوط الجوية المتضمن في المرفق (ب) فإنه لا يشتمل في الوقت الراهن سوى على الأحكام التي بها اختلاف ملموس في النص مقارنة بالمرفق (أ) أو يتضمن نسا جديدا يمليه السياق الاقليمي أو متعدد الأطراف. غير أن قائمة قد صدرت في بداية الوثيقة لتلك الأحكام لا يتطلب الأمر فيها سوى تعديلات طفيفة للنص الثنائي (على سبيل المثال، المواد المتعلقة بأمن واثق السفر أو التسجيل لدى الايكاو). ويحتاج الأمر الى المزيد من تطوير وثيقة شاملة تماثل المرفق (أ).

٨-٣ **التطبيق والمزيد من التطوير** — أصدرت الايكاو في اطار التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي مقدارا كبيرا من المواد الارشادية الحالية (مثل الوثيقة Doc 9587 والوثيقة Doc 9626 دليل تنظيم النقل الجوي الدولي) وهما متاحتان لاستخدام الدول. وبالمثل، يمكن أن يتيح نمودجا اتفاقي الخطوط الجوية (المرفقان (أ) و(ب)) الأساس لمواد ارشادية اضافية في صورة دليل أو ملخص لتلك النماذج. ولدى القيام بهذا العمل المستقبلي من المفيد أن تتابع الايكاو عن قرب التطورات الخاصة بالتحرير وأن تساعد الدول في استخدام وتطبيق نمودجي اتفاقي الخطوط الجوية وأن تجمع وتحديث نمودجي اتفاقي الخطوط الجوية بما في ذلك الارشادات القائمة والجديدة وأن تعمم على الدول المعلومات بشأن نمودجي اتفاقي الخطوط الجوية وتطبيقهما.

٩-٣ بالرغم من الاستنتاج الوارد في الوثيقة WP/8 الصادرة عن المؤتمر الخامس للنقل الجوي بشأن التوصل الى السوق والذي خلص الى أن الظروف غير مواتية في هذه المرحلة لوجود اتفاق عالمي متعدد الأطراف، لا تزال التعددية هدفا مستمرا وطويل الأجل من أهداف الايكاو. بينما يعد نمودجا اتفاقي الخطوط الجوية أداة ثنائية واقليمية أمام الدول في عملية التحرير في الوقت الحالي وفي المستقبل المنظور الا أنهما على مر الأوقات يمكن أن يأتيا مع ذلك بمواءمة كافية للصيغة والنهج بحيث يكونان بمثابة لبنة في بناء الهدف متعدد الأطراف.

١٠-٣ الاستعراض الذي يقوم به المؤتمر — ان نموذجي اتفاقي الخطوط الجوية مشروع مستمر سيبقى موضوعا للمزيد من التحسين والتطوير، ولا سيما فيما يخص فائدة وتطبيق النموذجين. وفي هذه المرحلة من مراحل التطوير، هناك فائدة ترتجى من الحصول على الآراء والتعليقات المطروحة في المؤتمر خاصة بشأن المفهوم كما ورد في هذه الوثيقة اضافة الى الأفكار المتعلقة بتعزيز ذلك المفهوم مستقبلا. وليس من المنتظر أن يستعرض أو يؤيد المؤتمر النص الوارد في المرفقين (أ) و(ب) بل سوف يقوم بمراجعة للمفهوم بصفة عامة من أجل استرشاد المجلس بشأن المزيد من تطوير النموذجين وتطبيقهما. غير أن أية تعليقات صادرة عن المؤتمر أو بيانات لاحقة تعرضها الدول بشأن نص الملاحظات التفسيرية أو بشأن التقديم أو المحتوى سوف تؤخذ بعين الاعتبار.

٤- استنتاجات

١-٤ من خلال المناقشات الواردة آنفا، يمكن أن نستمد الاستنتاجات التالية:

- (أ) من خلال نهوض الايكاو بنشاط بدورها في اعداد الارشادات المتعلقة بالسياسة من أجل الدول حول التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي يهدف قيامها بالتطوير لنموذجي الاتفاقيين الخاصين بالخطوط الجوية الواردين في المرفقين (أ) و(ب) بهذه الوثيقة الى تسهيل عملية التحرير.
- (ب) ويتيح نموذجا اتفاقي الخطوط الجوية وثيقتي مصدر عمليتين من أجل التحرير تستخدمهما الدول على أساس ما لها من سلطة تقديرية في علاقاتها الخاصة بمجال الخطوط الجوية وأيضا في اعداد النهج والخيارات الخاصة بها في مجال التحرير بحيث يكون النموذجان بمثابة أداة نافعة في عملية التحرير. ونموذجا اتفاقي الخطوط الجوية "وثيقتان لهما سمات الحياة" يجب أن يستمر تطويرهما ولا سيما فيما يتعلق بالمواد الاضافية فيما يخص تطبيقهما حتى تعطى ارشادات شاملة للدول لتسهيل التحرير وتحسين المواءمة لاتفاقيات الخطوط الجوية من حيث الصياغة والنهج.
- (ج) ويجب تشجيع الدول على استخدام نموذجي اتفاقي الخطوط الجوية في علاقاتها الثنائية أو الاقليمية أو متعددة الأطراف وعلى تقديم بيانات مرتجعة الى الايكاو بشأن استخدام نموذجي اتفاقي الخطوط الجوية.
- (د) ويجب أن تستمر الايكاو في الرصد عن كثب للخبرات التنظيمية للدول وللأقاليم في كل من التحرير واستخدام نموذج اتفاق الخطوط الجوية. ويجب أن تعمم الايكاو على الدول معلومات ذات صلة بشأن تلك التطورات وأن تتيح المساعدة بشأن استخدام وتطبيق نموذجي اتفاقي الخطوط الجوية.

٥- الاجراء المعروض على المؤتمر

١-٥ ان المؤتمر مدعو الى ما يلي:

- (أ) الاحاطة علما بالمعلومات الواردة في الفقرتين ٢ و ٣ حول نموذجي اتفاقي الخطوط الجوية واجراء الاستعراض وتقديم التعليقات بشأن مفهوم نموذجي اتفاقي الخطوط الجوية بما في ذلك اجراء المزيد من التطوير والتطبيق للنموذجين.
- (ب) استعراض واعتماد الاستنتاجات الواردة في الفقرة ٤-١.

المرفق (أ)

نموذج اتفاق ثنائي للخطوط الجوية

في مختلف أجزاء هذه الوثيقة:

(١) تستخدم العلامة النجمية للدلالة على أن نصا معيناً في المادة يعتبر مشتركاً بين النهج التقليدي منها والانتقالي وذلك الخاص بالتحريير الكامل. ولا ترد علامة نجمية إذا كانت المادة برمتها تنطبق على جميع النهج الثلاثة. بيد أن النص مستنسخ بالكامل في بعض المواد مثل "التعيين والتفويض"، وذلك لكل من تلك النهج لأغراض سهولة قراءة المادة ووضوحها.

(٢) في المادة التي تشتمل على أكثر من نهج واحد، مثل النهج التقليدي والنهج الانتقالي وذلك الخاص بالتحريير الكامل، يجري الاحتفاظ بنفس الترتيب المتتابع للعرض في الصفحة المعنية وذلك تسهيلاً للقراءة.

(٣) وبالمثل إذا كان هناك أكثر من خيار ضمن أحد النهج (مثل وجود خيارين ضمن النهج الانتقالي) يرد هذان الخياران بصورة منفصلة أيضاً ولكن دون أي ترتيب حسب الأولوية.

الفهرس

الصفحة

A-3	الديباجة
A-5	تعريف	المادة الأولى
A-7	منح الحقوق	المادة الثانية
A-8	التعيين والتفويض	المادة الثالثة
A-13	عدم منح التفويض والغاؤه والحد من نطاقه	المادة الرابعة
A-16	تطبيق القوانين	المادة الخامسة
A-17	المرور العابر المباشر	المادة السادسة
A-18	الاعتراف بالشهادات	المادة السابعة
A-19	السلامة	المادة الثامنة
A-21	أمن الطيران	المادة التاسعة
A-23	أمن وثائق السفر	المادة العاشرة
A-24	المسافرون غير المسموح لهم بالدخول وغير الحائزين على وثائق السفر والمبعدون	المادة الحادية عشرة
A-25	رسوم الانتفاع	المادة الثانية عشرة
A-27	الرسوم الجمركية	المادة الثالثة عشرة
A-28	الضرائب	المادة الرابعة عشرة
A-30	المنافسة العادلة	المادة الخامسة عشرة
A-31	السعة	المادة السادسة عشرة
A-35	التسعير (التعريفات)	المادة السابعة عشرة
A-44	الضمانات	المادة الثامنة عشرة
A-45	قوانين المنافسة	المادة التاسعة عشرة
A-47	تبديل العملات وتحويل الايرادات	المادة العشرون
A-48	بيع وتسويق منتجات الخدمة الجوية	المادة الحادية والعشرون
A-49	الموظفون الأجانب والاستعانة بالخدمات المحلية	المادة الثانية والعشرون
A-51	تغيير معايير مواصفات الطائرة	المادة الثالثة والعشرون
A-54	المناولة الأرضية	المادة الرابعة والعشرون
A-56	تقاسم الرموز والترتيبات التعاونية	المادة الخامسة والعشرون
A-59	تأجير الطائرات	المادة السادسة والعشرون
A-61	خطوط النقل متعددة الوسائل	المادة السابعة والعشرون
A-62	نظم الحجز الآلي	المادة الثامنة والعشرون
A-63	منع التدخين	المادة التاسعة والعشرون
A-64	حماية البيئة	المادة الثلاثون
A-65	الاحصاءات	المادة الحادية والثلاثون
A-66	الموافقة على الجداول الزمنية	المادة الثانية والثلاثون
A-67	المشاورات	المادة الثالثة والثلاثون
A-68	تسوية المنازعات	المادة الرابعة والثلاثون
A-76	التعديلات	المادة الخامسة والثلاثون
A-77	الاتفاقات متعددة الأطراف	المادة السادسة والثلاثون
A-78	الغاء الاتفاق	المادة السابعة والثلاثون
A-79	التسجيل لدى الايكاو	المادة الثامنة والثلاثون
A-80	سريان الاتفاق	المادة التاسعة والثلاثون
A-81	جداول الطرق	المرفق ١
A-84	العمليات غير المنتظمة وعمليات الاستئجار العارض	المرفق ٢
A-89	خطوط الشحن الجوي	المرفق ٣
A-90	الاجراءات الانتقالية	المرفق ٤

الديباجة	
<p>يعرض الجزء الأولي من الاتفاق السبب الداعي الى الدخول فيه ويعلن أن الطرفين اتفقا على ما سيتلو ذلك في الأجزاء اللاحقة من الاتفاق.</p>	<p style="text-align: center;">[الخيار الأول في رقم ٢]</p> <p>ان حكومة وحكومة (المشار اليهما فيما يلي باسم "الطرفين")</p> <p>باعتبارهما طرفين من أطراف اتفاقية الطيران المدني الدولي، التي فتح باب التوقيع عليها في شيكاغو في ١٩٤٤/١٢/٧.</p> <p>ورغبة منهما في الاسهام في احراز التقدم في الطيران المدني اقليميا ودوليا.</p> <p>ورغبة منهما في ابرام اتفاق بغرض انشاء وتشغيل خطوط جوية بين اقليميهما وفيما وراء الاقليمين.</p> <p>قد اتفقتا على النحو التالي:</p> <p style="text-align: center;">[الخيار الثاني في رقم ٢]</p> <p>ان حكومة وحكومة (المشار اليهما فيما يلي باسم "الطرفين")</p> <p>باعتبارهما طرفين من أطراف اتفاقية الطيران المدني الدولي، التي جرى فتح باب التوقيع عليها في شيكاغو في ١٩٤٤/١٢/٧.</p> <p>ورغبة منهما في النهوض بنظام للطيران الدولي مبني على المنافسة فيما بين شركات الطيران في السوق مع جعل التدخل والتنظيم الحكوميين يقتصران على الحد الأدنى.</p> <p>ورغبة منهما في تسهيل التوسع في اتاحة الفرص أمام الخطوط الجوية الدولية.</p> <p>واقارارا منهما بأن الخطوط الجوية الدولية ذات الكفاءة والقدرة على المنافسة من شأنها تعزيز التجارة ورفاهية المستهلكين والنمو الاقتصادي.</p> <p>ورغبة منهما في تمكين شركات الطيران من أن تمنح جمهور المسافرين وشاحني البضائع طائفة متنوعة من الخيارات الخدمية [بأدنى الأسعار التي لا تتسم بالتميز ولا تمثل اساءة استغلال لموقف يتسم بالهيمنة] ورغبة في تشجيع شركات الطيران فرادى على تطوير وتنفيذ الأسعار التي تتسم بالتجديد والقدرة على المنافسة.</p>

(تابع) الديباجة
<p>ورغبة في ضمان أقصى قدر من السلامة والأمن في الخطوط الجوية الدولية وتأكيدا مرة أخرى لما يساورهما من القلق العميق بشأن الأفعال أو التهديدات الموجهة ضد أمن الطائرات معرضة للخطر سلامة الأفراد أو الممتلكات ومسببة لتأثير سلبي على تشغيل الخطوط الجوية ومقوضة لثقة الجمهور في سلامة الطيران المدني.</p> <p>قد اتفقتا على النحو التالي:</p>

	المادة الأولى التعريف
<p>بينما قد تختار الأطراف في اتفاق الخطوط الجوية تعريف أي عدد من المصطلحات المستخدمة في اتفاقها فإنه لأغراض الوضوح أو تحسبا لحدوث أي التباس تعتبر المصطلحات المذكورة آنفا هي المصطلحات الأكثر شيوعا في مادة التعريف.</p>	<p>لأغراض هذه الاتفاقية، ما لم ينص على غير ذلك:</p>
	<p>(أ) يعني اصطلاح "النقل الجوي" النقل العام بواسطة الطائرات للركاب والبضائع والشحن والبريد كل على حدة أو بصورة مجتمعة لقاء أجر أو أتعاب.</p>
<p>فيما يتعلق بمصطلح "سلطات الطيران" تعتمد العبارات المطلوب ادخالها على الهياكل الادارية السائدة والترتيبات المعمول بها لدى لكل طرف.</p>	<p>(ب) اصطلاح "سلطات الطيران"، في حالة _ الـ _، أو حالة _ الـ _ أو في الحالتين كليهما يعني أي سلطة أخرى أو شخص آخر مفوض بانجاز المهام التي تمارسها الآن السلطات المذكورة.</p>
	<p>(ج) اصطلاح "الاتفاق" يعني هذا الاتفاق ومرفقه وأية تعديلات عليه.</p>
	<p>(د) "السعة" هي مقدار (مقادير) الخدمات التي تقدم بمقتضى الاتفاق، وتقاس عادة بعدد الرحلات (التواتر) أو المقاعد أو أطنان البضائع المعروض شحنها في السوق (فيما بين أزواج المدن أو من بلد الى آخر) أو على طريق معين أثناء فترة محددة تكون على سبيل المثال يومية أو أسبوعية أو موسمية أو سنوية.</p>
	<p>(هـ) "اتفاقية" تعني اتفاقية الطيران المدني الدولي التي فتح باب التوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر ١٩٤٤، وتشمل أي ملحق تم اعتماده بموجب المادة (٩٠) من تلك الاتفاقية، وأية تعديلات على الملاحق أو الاتفاقية بموجب المادتين (٩٠) و(٩٤) بقدر ما يتحقق سريان مثل تلك الملاحق والتعديلات بالنسبة للطرفين كليهما.</p>
	<p>(و) "شركة طيران معينة" تعني شركة طيران تم تعيينها ونفويضها وفقا للمادة _ من هذا الاتفاق.</p>
	<p>(ز) "النقل الجوي الداخلي" نقل جوي يكون فيه الركاب كما تكون الحقايب والبضائع والبريد المحمولة على متن الطائرة في اقليم دولة من الدول في اتجاه يقصد نقطة أخرى في اقليم نفس الدولة.</p>
	<p>(ح) "الايكاو" تعني منظمة الطيران المدني الدولي.</p>

	<p>المادة الأولى (تابع) التعريف</p>
<p>بالرغم من أن الاصطلاح الأوسع نطاقا والأحدث "السعر" يستخدم بدلا من "التعريف"، يعتبر التعريف متماثلا في الأساس بالنسبة للاصطلاحين.</p> <p>وبالنسبة لمصطلح "إقليم" ثمة طريقتان ممكنتان لتعريفه: الأولى من خلال الإحالة الى تعريف هذا اللفظ في المادة الثانية من الاتفاقية، والثانية هي ذكر المعنى الذي ينسب له عادة في القانون الدولي والعرف. وقد تم عرض المعنيين كصيغة بديلة.</p>	<p>ط) "النقل الجوي متعدد الوسائل" يعني النقل العام بواسطة الطائرات ومن خلال وسيلة نقل سطحية واحدة أو أكثر للركاب والحقائب والبضائع والبريد اما بصورة منفصلة أو بالجمع بين كل ذلك أو بعضه لقاء أجر أو أتعاب.</p> <p>ي) "النقل الجوي الدولي" هو نقل جوي يكون فيه الركاب وأيضا الحقائب والبضائع والبريد لدى النقل على متن الطائرة في إقليم احدى الدول في اتجاه يقصد دولة أخرى.</p> <p>ك) "الطرف" دولة وافقت رسميا على الالتزام بهذا الاتفاق.</p> <p>ل) اصطلاح "السعر" أو "التعريف" يعني أي أجره أو أتعاب أو رسم لقاء نقل الركاب أو الحقائب أو البضائع أو الحقائب والبضائع والركاب معا (دون احتساب البريد) في النقل الجوي (بما في ذلك أية وسيلة أخرى للنقل تتصل بذلك)، مما تقوم بتحصيله شركات الطيران بما في ذلك وكلاؤها، وكذا الشروط التي تحكم توافر تلك الأجر أو الأتعاب أو الرسوم.</p> <p>م) اصطلاح "إقليم" فيما يتعلق بدولة ما يعني المناطق الأرضية والمياه الإقليمية المتاخمة لها والمجال الجوي فوقها ضمن سيادة تلك الدولة [وللاصطلاح المعنى المخصص له بموجب المادة (٢) من الاتفاقية.</p> <p>ن) "رسوم الانتفاع" تعني رسما فرضته على شركات الطيران أو سمحت بفرضه عليها السلطات المختصة لقاء اتاحة ممتلكات المطار أو تجهيزاته أو تسهيلات الملاحة الجوية أو تسهيلات أو خدمات أمن الطيران بما في ذلك الخدمات والتسهيلات التي تلزم لكل ذلك لصالح الطائرات والأطقم والركاب والبضائع.</p> <p>س) وللاصطلاحات التالية: "الخط الجوي"، "الخط الجوي الدولي"، "شركة الطيران"، و"التوقف لأغراض غير الحركة"، المعاني المخصصة لها بموجب المادة (٩٦) من الاتفاقية.</p>

المادة الثانية منح الحقوق	
<p>١- * يمنح كل طرف الطرف الآخر الحقوق المنصوص عليها في هذا الاتفاق لغرض تشغيل الخطوط الجوية الدولية على الطرق المحددة في جدول الطرق.</p> <p>٢- * رهنا بأحكام هذا الاتفاق تتمتع شركة (شركات) الطيران التي يعينها كل طرف بالحقوق التالية:</p> <p>أ) * حق الطيران عبر اقليم الطرف الآخر بدون هبوط.</p> <p>ب) * حق التوقف في أراضي الطرف الآخر لأغراض غير الحركة.</p>	<p>يوضح النص المتعلق بمنح الحقوق كلا من حقوق الحركة والحقوق غير ذات العلاقة بالحركة والتي يمنحها كل من الطرفين للطرف الآخر. وتحتاج عادة لأن تقرأ بمصاحبة جدول أو ملحق يحدد الطرق والحقوق وأية ظروف تنطبق على ذلك.</p> <p>الحريتان الأوليان المذكورتان أنفا من حريات الجو بالرغم من كونهما متضمنتين في الاتفاقات متعددة الأطراف (فيما يخص الخطوط المنتظمة في اتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية (آيستا)، وللخطوط غير المنتظمة في المادة الخامسة من الاتفاقية)، فانهما واردتان بصورة شائعة أيضا في الاتفاقات الثنائية والإقليمية/متعددة الأطراف، اما لأن بعض الدول قد لا تكون أطرافا في اتفاق العبور للخطوط الجوية أو قد تتوقف عن عضويته.</p>
النهج التقليدي	
<p>ويحقق هذا النص التبادل بين حقوق الحركة الأخرى على أساس جدول الطرق. وليس من الضروري التمييز فيما بين الحريات الثالثة والرابعة والخامسة في مادة منح الحقوق حيث يحدد جدول الطرق والنقاط التي تنطبق عليها حريات محددة. وتوضع جملة واحدة "بصورة منفصلة أو بصورة تجمع بين أكثر من عنصر".</p>	<p>ج) حق التوقف عند النقطة (النقاط) على الطريق (الطرق) المحددة في جدول الطرق بهذا الاتفاق بغرض النقل على متن الطائرة والانزال/التفريغ للحركة الدولية من ركاب وبضائع وبريد [بصورة منفصلة أو بصورة تجمع بين أكثر من عنصر].</p>
النهج الانتقالي ونهج التحرير الكامل	
<p>يجري تبادل حقوق الحركة في الاتفاقات الثنائية باستخدام هذه الصياغة: ولا سيما اتفاقات "الأجواء المفتوحة" ويحدد الجدول الخاص بالطرق من خلال عرضه وصياغته "حريات الجو" المختلفة وكذلك الطرق التي قد تحدد النقاط التي يتم تبادلها.</p> <p>يتضمن استخدام اصطلاح "شركات طيران كل طرف" كلا من شركات الطيران المعنية وغير المعنية.</p> <p>نص نمطي يستثني عمليات الكابوتاج (النقل الداخلي بواسطة شركات أجنبية) من منح الحقوق. وفي الحالات الثنائية القليلة التي تم فيها تبادل حقوق الكابوتاج كان ذلك في سياق جدول الطرق.</p>	<p>ج) الحقوق المنصوص عليها خلاف ذلك في هذا الاتفاق.</p> <p>٣- * تتمتع أيضا شركات طيران كل من الطرفين، بخلاف الشركات المعنية بمقتضى المادة المعنونة (التعيين) من هذا الاتفاق، بالحقوق المنصوص عليها في الفقرتين ٢أ) و ٢ب) من هذه المادة.</p> <p>٤- * ليس في الفقرة ٢ ما يمكن أن ينظر اليه على أنه يمنح شركة (شركات) الطيران المعنية التابعة لأحد الطرفين امتيازاً يتيح له أن يأخذ على متن الطائرة، في اقليم الطرف الآخر ركابا وبضائع وبريدا مقابل أجر وتكون قاصدة نقطة أخرى في اقليم الطرف الآخر.</p>

	المادة الثالثة التعيين والتفويض
<p>ان صياغة النص الخاص بالتعيين والتفويض يمكن تبسيطها بتناول الأسباب الواردة في الفقرة ٢ التي تجعل الدولة تتلقى تفويضا وذلك في المادة الخاصة بالغاء التفويض نظرا لأن شروط عدم منح التفويض لا تختلف.</p>	
<p>يشير النهج التقليدي الى شركة طيران واحدة أو الى تعيين واحد.</p>	<p style="text-align: center;">النهج التقليدي</p> <p>١- يتمتع كل طرف بالحق في أن يعين بالكتابة الى الطرف الآخر شركة طيران من أجل تشغيل الخطوط المتفق عليها وفقا لهذا الاتفاق كما يتمتع بحق سحب أو تغيير مثل ذلك التعيين.</p>
<p>ولا تزال الصيغة التقليدية "ملكية جوهرية وسيطرة فعلية" تستخدم في أغلب الاتفاقات الثنائية. ولا تتسم تلك العبارة بتحديد يوضحها والطرف المانح للتفويض هو الحكم الوحيد بشأن ما اذا كانت معايير الملكية والسيطرة قد جرى الوفاء بها. ومع ذلك فانه ينظر الى عبارة "ملكية جوهرية" على أنها تعني أكثر من خمسين في المائة من ملكية الشركة. ومن ناحية أخرى تتخذ الدول وجهات نظر متباينة في تشريعاتها المحلية أو ممارساتها فيما يتعلق بتعريف ما يمكن أن يشكل "سيطرة فعلية". وفي وجود البند الخاص بالنهج التقليدي، كانت هناك حالات فردية تنازل فيها الطرف المانح للتفويض عن حقه في تطلب الوفاء بمعايير الملكية والسيطرة.</p>	<p>٢- * عند استلام مثل هذا التعيين، واستلام طلب من شركة الطيران المعينة بالصورة والأسلوب الموصوفين للتفويض بالتشغيل [وللتصريح الفني]، يمنح كل طرف التفويض المناسب لأغراض التشغيل بأقل قدر من التأخير في الاجراءات، شريطة تحقيق ما يلي:</p>
<p>أ) أن تنازل بالطرف الذي يعين شركة الطيران أو مواطني ذلك الطرف أو بالطرف ومواطنيه على السواء ملكية جوهرية وسيطرة فعلية.</p>	<p>ب) أن يكون الطرف الذي يعين شركة الطيران ممتثلا للأحكام المحددة في المادة __ (السلامة) والمادة __ (أمن الطيران).</p>
<p>وبالنسبة لطرف يتلقى التعيين، فانه يحتفظ بحقه المبني على السلطة التقديرية في الرفض باعتبار أن ذلك من أشكال السيطرة لتناول الشواغل المشروعة حينما يتطلب الأمر ذلك. ويتناول مثل هذا النص الشواغل المحتملة مثل السلامة أو الأمن أو غير ذلك من الاعتبارات الاقتصادية بما فيها احتمال ظهور صيغة "أعلام الملاءمة".</p>	<p>ج) أن تكون شركة الطيران التي تعين مؤهلة للوفاء بالشروط المنصوص عليها الأخرى بموجب القوانين والنظم التي تطبق عادة على تشغيل خطوط النقل الجوي الدولي من قبل الطرف الذي يتلقى التعيين.</p>

المادة الثالثة	
(تابع) التعيين والتفويض	
(تابع) النهج التقليدي	
<p>٣- * عند استلام التفويض بالتشغيل الذي تضمنته الفقرة ٢ يجوز لشركة طيران معينة أن تشرع في أي وقت بتشغيل الخطوط المتفق عليها التي من أجلها تم تعيينها، شريطة امتثال شركة الطيران للأحكام السارية في هذا الاتفاق.</p>	
النهج الانتقالية	
<p>يشير النهج التقليدي الى شركة طيران واحدة أو أكثر أو تعيينات متعددة. وقد فسرت العبارة أحيانا على أساس أنها تتحقق بتعيين شركتي طيران. والنهج الانتقالي يتضمن أيضا صيغا لزيادة عدد شركات الطيران المعنية على طرق محددة على سبيل المثال على أساس زيادات تخص عدة سنوات جرى التفاوض عليها أو تحقيق مستوى محدد من حركة الركاب في أسواق أزواج المدن.</p>	<p>١- يتمتع كل طرف بالحق في أن يعين بالكتابة الى الطرف الآخر شركة طيران واحدة أو أكثر من أجل تشغيل الخطوط المتفق عليها وفقا لهذا الاتفاق كما يتمتع بحق سحب أو تغيير مثل ذلك التعيين.</p>
<p>يستخدم هذا النهج توصية المؤتمر العالمي للنقل الجوي لعام ١٩٩٤ (المؤتمر الرابع) وتشير الى شركة طيران تكون وتظل مملوكة بصورة جوهرية وخاضعة للسيطرة الفعلية لمواطني دولة واحدة أو أكثر قد لا تكون بالضرورة من أطراف الاتفاق المعني ولكنها تدخل ضمن مجموعة سبق تعريفها ضمن "مجتمع المصالح". وهناك صيغة ثانية تتعلق بمجموعة وضعها المؤتمر العالمي الرابع للنقل الجوي ألا وهي صيغة شركة الطيران التي يملكها ملكية جوهرية ويسيطر عليها سيطرة فعلية مواطنو أية دولة واحدة أو أكثر من أطراف اتفاق أو أي طرف واحد أو أكثر من الأطراف ذاتها. وتعريف الناقل الجوي في الاتحاد الأوروبي مثال لتلك الملكية والسيطرة داخل مجموعة (وتتضمن معايير الاتحاد الأوروبي أيضا المكان الرئيسي لمزاولة العمل التجاري والمقار الادارية في دولة من بين الأعضاء).</p>	<p>٢- عند استلام مثل هذا التعيين والطلب المقدم من شركة الطيران المعنية بالصورة والشكل المحددين للترخيص بالتشغيل [أو التصريح الفني] يمنح كل طرف التفويض المناسب بالتشغيل بأقل قدر من التأخير في الاجراءات ويشترط لذلك ما يلي:</p> <p>[الفقرات الفرعية ٢أ) الى ٢ ج) الخيار ١ في رقم ٢]</p> <p>أ) أن تكون شركة الطيران مملوكة بصورة جوهرية وخاضعة للسيطرة الفعلية من جهة مواطني أي دولة واحدة أو أكثر ضمن مجموعة دول أو من جهة طرف واحد أو أكثر من الأطراف ذاتها. وأن تظل شركة الطيران كذلك.</p>
	<p>ب) أن يكون الطرف الذي عين شركة الطيران ممثلا للأحكام الواردة في المادة _ (السلامة) والمادة _ (أمن الطيران).</p>

	<p style="text-align: center;">المادة الثالثة (تابع) التعيين والتفويض</p>
<p>ان هذا النهج الذي توصي به الايكاو من شأنه أن يتيح للدولة تعيين ناقلين جويين حسب مؤهلاتهم (بما في ذلك هؤلاء الذين بحوزتهم معظم الملكية الوطنية) للاستعانة بهم والاستفادة من حقها المشروع في دخول السوق وفقا لاتفاق ثنائي. وفي نفس الوقت سوف يعزز ذلك التزام الطرف القائم بالتعيين بالحفاظ على السيطرة التنظيمية الفعلية (بما في ذلك مراقبة السلامة والأمن) على شركة الطيران التي يعينها. ومن المتصور أن تكون هذه السيطرة من خلال اصدار التراخيص أساسا والتي يمكن أن تشمل على عناصر اقتصادية وتشغيلية. ولن يقتضي هذا الترتيب المقترح من الدولة أن تغير قوانينها القائمة أو سياستها أو قواعد التنظيمية المتصلة بالملكية والسيطرة الوطنيتين على ناقليها الجويين الوطنيين بل سوف يتيح مثل ذلك التغيير اذا رغبت الدولة في ذلك.</p>	<p style="text-align: center;">(تابع) النهج الانتقالي</p> <p>(ج) * أن تكون شركة الطيران مؤهلة للوفاء بالشروط الأخرى المنصوص عليها بموجب القوانين والنظم التي يطبقها عادة على تشغيل خطوط النقل الجوي الدولي الطرف الذي يتلقى التعيين.</p> <p style="text-align: center;">[الفقرات الفرعية (أ) الى (د) الخيار ٢ في رقم ٢]</p> <p>(أ) شركة الطيران المعينة مقر أعمالها التجارية الرئيسي [انظر (١) أدناه] [واقامتها الدائمة] في اقليم الطرف الذي يقوم بالتعيين.</p> <p>(ب) تكون للطرف القائم بالتعيين لشركة الطيران السيطرة التنظيمية الفعلية ويحتفظ بتلك السيطرة (انظر (٢) أدناه) فيما يخص شركة الطيران.</p> <p style="text-align: right;">ملاحظات. —</p> <p>(١) يتضمن اثبات مقر الأعمال الرئيسي عوامل مثل ما يلي: انشاء شركة الطيران وتأسيسها في اقليم الطرف الذي يقوم بالتعيين وفقا للقوانين والقواعد التنظيمية الوطنية ذات الصلة وأن يكون هناك قدر كبير من عملياتها واستثماراتها الرأسمالية في تسهيلات مادية قائمة في اقليم الطرف الذي يقوم بالتعيين ودفع الضرائب على الدخل وتسجيل طائراتها في ذلك الاقليم واتخاذ قاعدة لتلك الطائرات واستخدام عدد كبير من مواطني ذلك الطرف في الوظائف الادارية والفنية والتشغيلية.</p> <p>(٢) يتضمن اثبات السيطرة التنظيمية الفعلية ما يلي على سبيل المثال لا الحصر: أن تحمل لشركة الطيران شهادة تشغيل صالحة أو اذنا صادرا عن السلطة المرخصة مثل شهادة مشغل جوي (AOC) وأن تتمتع الشركة بالأهلية للوفاء بمعايير الطرف الذي يقوم بالتعيين لتشغيل الخطوط الجوية الدولية، مثل اثبات الصحة المالية والقدرة على الوفاء بمقتضيات المصلحة العامة والتزامات لتأمين تشغيل الخطوط وأن يكون للطرف الذي يقوم بالتعيين برامج لمراقبة السلامة والأمن يحتفظ بها امتثالا للقواعد القياسية الصادرة عن الايكاو.</p>

المادة الثالثة	
(تابع) التعيين والتفويض	
(تابع) النهج الانتقالي	
<p>(ج) * الطرف الذي عين شركة الطيران ممثل للأحكام الواردة في المادة _ (السلامة) والمادة _ (أمن الطيران).</p> <p>(د) * تكون شركة الطيران مؤهلة للوفاء بالشروط الأخرى المنصوص عليها بموجب القوانين والنظم التي يطبقها عادة على تشغيل خطوط النقل الجوي الدولي الطرف الذي يتلقى التعيين.</p> <p>٣- * عند استلام التفويض بالتشغيل الوارد في الفقرة (٢) يجوز لشركة طيران معينة أن تشرع في أي وقت بتشغيل الخطوط المتفق عليها التي من أجلها تم تعيينها، شريطة امتثال شركة الطيران للأحكام السارية في هذا الاتفاق.</p>	
التحرير الكامل	
<p>يشير نهج التحرير الكامل الى أي عدد من شركات الطيران دون حد أقصى في عدد شركات الطيران التي يمكن تعيينها.</p>	<p>١- يتمتع كل طرف بالحق في أن يعين بالكتابة الى الطرف الآخر أي عدد يشاء من شركات طيران لتشغيل الخطوط المتفق عليها وفقا لهذا الاتفاق كما يتمتع بحق سحب أو تغيير مثل ذلك التعيين.</p> <p>٢- * عند استلام مثل هذا التعيين والطلب المقدم من شركة الطيران المعينة في الصيغة وبالأسلوب المحدد للتفويض بالتشغيل [والتصريح الفني]، يمنح كل طرف التفويض المناسب بالتشغيل بأقل قدر من التأخير في الاجراءات باشتراط:</p> <p>(أ) أن تكون شركة الطيران تحت السيطرة التنظيمية الفعلية للدولة القائمة بالتعيين.</p>
<p>يؤدي التحرير الكامل الى ازالة جميع المعايير التي تتصل بشركة الطيران ولكنه يتطلب السيطرة التنظيمية الفعلية من خلال الدولة القائمة بالتعيين لضمان الامتثال للقواعد القياسية للسلامة والأمن. كما يتضمن أيضا "حق التأسيس" وهو حق لغير الوطنيين في انشاء وتشغيل شركة طيران على أراضي طرف يمكن له عندئذ العمل في تشغيل الخطوط الجوية المحلية والدولية.</p>	<p>(ب) * أن يكون الطرف الذي يقوم بتعيين شركة الطيران ممثلا للأحكام الواردة في المادة _ (السلامة) والمادة _ (أمن الطيران).</p> <p>(ج) * أن تكون شركة الطيران المعينة مؤهلة للوفاء بالشروط الأخرى المنصوص عليها بموجب القوانين والنظم التي يطبقها عادة على تشغيل خطوط النقل الجوي الدولي الطرف الذي يتلقى التعيين.</p>

	<p style="text-align: center;">المادة الثالثة (تابع) التعيين والتفويض</p> <p style="text-align: center;">(تابع) التحرير الكامل</p> <p>٣- * عند استلام التفويض بالتنشغيل الوارد في الفقرة (٢) يجوز لشركة طيران معينة أن تشرع في أي وقت بتنشغيل الخطوط المنفق عليها والتي من أجلها تم تعيينها، شريطة امتثال شركة الطيران للأحكام التي تنطبق على ذلك في هذا الاتفاق.</p>
--	--

المادة الرابعة	
عدم منح التفويض والغاؤه والحد من نطاقه	
<p>ان الأسباب التي تجعل الدولة التي تتلقى طلبا بالتفويض لا تعطي التفويض في بادئ الأمر أو تلغيه أو تعلقه في وقت لاحق أو تفرض على التفويض الذي منحه شروطا أسبابا متماثلة. وبالتالي اذا ما اقتضت معايير التعيين صيغة مثل "ملكية جوهرية وسيطرة فعلية" أو "المقر الرئيسي للأعمال التجارية"، فسوف يكون عدم الوفاء بهذا المطلب سببا للإلغاء أو التعليق أو فرض شروط على اذن التشغيل.</p> <p>ومن ضمن الأسس الأخرى للإلغاء أسس أوسع في نطاقها وتغطيها الاشارة الترافقية الى مقتضيات الامتثال لأحكام السلامة والأمن والقوانين والقواعد التنظيمية لذلك الطرف.</p>	<p>١- * تتمتع سلطات الطيران لدى كل طرف بالحق في عدم منح التفويضات المشار إليها في مادة (التفويض) من هذا الاتفاق فيما يتعلق بشركة طيران يعينها الطرف الآخر والغاء تلك التفويضات أو تعليقها أو فرض شروط على استخدامها بصورة مؤقتة أو دائمة.</p> <p style="text-align: center;">النهج التقليدي</p> <p>أ) في حالة عدم الاطمئنان الى أنه لدى الطرف المعين لشركة الطيران أو لدى مواطني ذلك الطرف أو لديه ولدى مواطنيه في ذات الوقت ملكية جوهرية لهذه الشركة وسيطرة فعلية عليها.</p> <p>ب) * في حالة عدم قيام الطرف الذي يعين شركة الطيران بالامتثال للأحكام الواردة في المادة _ (السلامة) والمادة _ (أمن الطيران).</p> <p>ج) * في حالة عدم تأهل شركة الطيران المعنية تلك للوفاء بشروط أخرى وردت بمقتضى القوانين والقواعد التنظيمية التي تطبق في الأحوال العادية على تشغيل خطوط النقل الجوي الدولي من خلال الطرف الذي يتلقى التعيين.</p> <p style="text-align: center;">النهج الانتقالي</p> <p>[الفقرات الفرعية أ) الى ج) الخيار ١ في رقم ٢]</p> <p>أ) في حالة عدم الاطمئنان الى أن شركة الطيران كانت ولا تزال مملوكة بصورة جوهرية خاضعة لسيطرة فعلية من جهة مواطني دولة أو أكثر من ضمن مجموعة دول أو من خلال طرف واحد أو أكثر من بين الأطراف نفسها.</p> <p>ب) في حالة عدم قيام الطرف الذي يقوم بتعيين شركة الطيران بالامتثال للأحكام الواردة في المادة _ (السلامة) والمادة _ (أمن الطيران).</p> <p>ج) * في حالة عدم تأهل شركة الطيران المعنية تلك للوفاء بشروط أخرى منصوص عليها في اطار القوانين والقواعد التنظيمية التي تطبق في الأحوال العادية على تشغيل خطوط النقل الجوي الدولي من خلال الطرف الذي يتلقى التعيين.</p>

	<p style="text-align: center;">المادة الرابعة</p> <p style="text-align: center;">(تابع) عدم منح التفويض والغاؤه والحد من نطاقه</p> <p style="text-align: center;">(تابع) النهج الانتقالي</p> <p style="text-align: center;">[الفقرات الفرعية (أ) إلى (د) الخيار ٢ في رقم ٢]</p> <p>(أ) في حالة عدم الاقتناع بأن شركة الطيران المعنية مقر أعمالها التجارية الرئيسي (انظر (١) أدناه) [مقرها الدائم] موجود في اقليم الطرف القائم بالتعيين.</p> <p>(ب) في حالة عدم الاقتناع بأن الطرف الذي يعين شركة الطيران لديه سيطرة تنظيمية فعلية ويحتفظ بتلك السيطرة (انظر (٢) أدناه) على شركة الطيران.</p> <p style="text-align: right;">— ملاحظات —</p> <p>(١) يتضمن اثبات مقر الأعمال الرئيسي عوامل مثل ما يلي: انشاء شركة الطيران وتأسيسها في اقليم الطرف الذي يقوم بالتعيين وفقا للقوانين والقواعد التنظيمية الوطنية ذات الصلة وأن يكون هناك قدر كبير من عملياتها واستثماراتها الرأسمالية في تسهيلات مادية قائمة في اقليم الطرف الذي يقوم بالتعيين ودفع الضرائب على الدخل وتسجيل طائراتها في ذلك الاقليم واتخاذها قاعدة لتلك الطائرات واستخدام عدد كبير من مواطني ذلك الطرف في الوظائف الادارية والفنية والتشغيلية.</p> <p>(٢) يتضمن اثبات السيطرة التنظيمية الفعلية ما يلي على سبيل المثال لا الحصر: أن تحمل شركة الطيران شهادة تشغيل صالحة أو اذنا صادرا عن السلطة المرخصة مثل شهادة مشغل جوي (AOC)، وأن تتمتع الشركة بالأهلية للوفاء بمعايير الطرف الذي يقوم بالتعيين لتشغيل الخطوط الجوية الدولية مثل اثبات الصحة المالية والقدرة على الوفاء بمقتضيات المصلحة العامة والالتزامات لتأمين تشغيل الخطوط، وأن يكون للطرف الذي يقوم بالتعيين برامج لمراقبة السلامة والأمن يحتفظ بها امتثالا للقواعد القياسية للايكاو.</p> <p>(ج) * في حالة عدم قيام الطرف القائم بالتعيين لشركة الطيران بالامتثال للأحكام الواردة في المادة _ (السلامة) والمادة _ (أمن الطيران).</p> <p>(د) * في حالة عدم تأهل شركة الطيران المعنية تلك للوفاء بالشروط الأخرى المنصوص عليها بموجب القوانين والنظم التي يطبقها عادة على تشغيل خطوط النقل الجوي الدولي الطرف الذي يتلقى التعيين.</p> <p style="text-align: center;">التحرير الكامل</p> <p>(أ) في حالة عدم الاقتناع بأن شركة الطيران تحت السيطرة التنظيمية الفعلية للدولة القائمة بالتعيين.</p>
--	--

	<p>المادة الرابعة</p> <p>(تابع) عدم منح التفويض والغاؤه والحد من نطاقه</p> <p>(تابع) التحرير الكامل</p> <p>ب) * في حالة عدم قيام الطرف الذي يعين شركة الطيران بالامتثال للأحكام الواردة في المادة _ (السلامة) والمادة _ (أمن الطيران).</p> <p>ج) * في حالة عدم تأهل شركة الطيران المعنية تلك للوفاء بالشروط الأخرى المنصوص عليها بموجب القوانين والنظم التي يطبقها عادة على تشغيل خطوط النقل الجوي الدولي الطرف الذي يتلقى التعيين.</p> <p>٢- * ما لم يكن من الضروري جدا اتخاذ اجراء فوري للحيلولة دون الخروج عن القوانين والنظم المشار اليها أعلاه أو ما لم يتطلب كل من السلامة أو الأمن اجراء يتم وفقا لأحكام مواد (السلامة) أو (الأمن)، فلا تمارس الحقوق الواردة حصرا في الفقرة ١ من هذه المادة الا بعد مشاورات بين سلطات الطيران وفقا للمادة (المشاورات) من هذا الاتفاق.</p>
--	--

	المادة الخامسة تطبيق القوانين
<p>ترد هذه المادة في معظم الاتفاقات الثنائية وهي استنساخ لجوهر المادة الحادية عشرة من الاتفاقية. وهناك التزام عام من جهة الأطراف باستخدام قواعد الايكاو القياسية وأساليب عملها الموصى بها فيما يخص التسهيلات. وتتضمن المادة الخاصة "بالركاب غير المصرح لهم بالدخول وغير الحاملين لوثائق والركاب الخاضعين للترحيل" التزاما أكثر تحديدا بشأن اجراءات الملحق التاسع.</p>	
<p>وفي اطار البديل الأول، تقر الفقرة الأولى بأن قوانين أي من الطرفين فيما يتعلق بتشغيل الطائرة والاذن بدخول الركاب والطاقت والبضائع والبريد سوف تطبق على شركات طيران الطرف الآخر.</p>	<p>[الفقرة ١، الخيار ١ من رقم ٢]</p> <p>١- تطبق القوانين والنظم الخاصة بكل من الطرفين والتي تحكم دخول وخروج الطائرات المشغلة في الخطوط الجوية الدولية الى أراضيها ومنها أو تشغيل وطيران مثل هذه الطائرات بينما تكون داخل أراضيها على طائرات شركة الطيران المعينة التابعة للطرف الآخر.</p>
<p>وفي اطار البديل الثاني، تنقل الفقرة الأولى محور التوكيد الى امتثال شركات الطيران لقوانين أي من الطرفين بشأن تشغيل وطيران الطائرات والاذن بالدخول للركاب والطاقت والبضائع والبريد وبشأن العبور والمغادرة لكل أولئك.</p>	<p>[الفقرة ١، الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p>١- لدى دخول أراضي أحد الطرفين أو الطيران فيها أو مغادرتها تمتثل شركات طيران الطرف الآخر لقوانين ذلك الطرف وقواعده التنظيمية التي تتصل بتشغيل وطيران الطائرات.</p>
<p>وتركز الفقرة ٢ على التطبيق بمعنى الامتثال لتلك القوانين والنظم المتعلقة بالجمارك والهجرة والعمل والصحة والحجر الصحي الخاصة بالطرف الآخر.</p>	<p>[الفقرة ٢، الخيار ١ من رقم ٢]</p> <p>٢- تطبق قوانين ونظم أي من الطرفين بشأن دخول الركاب والطاقت والبضائع بما في ذلك البريد الى اقليمه ومكوثها فيه ومغادرتها له مثل تلك القوانين والنظم الخاصة بالهجرة والجمارك والعمل والصحة والحجر الصحي وذلك على ما تحمله طائرات شركة الطيران التي عينها الطرف الآخر من ركاب وطاقت وبضائع وبريد بينما تكون داخل الاقليم المذكور.</p>
<p>وتركز الفقرة ٢ على التطبيق بمعنى الامتثال لتلك القوانين والنظم المتعلقة بالجمارك والهجرة والعمل والصحة والحجر الصحي الخاصة بالطرف الآخر.</p>	<p>[الفقرة ٢، الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p>٢- لدى الدخول أو المغادرة لاقليم أحد الطرفين أو المكوث فيه يجري الامتثال لقوانينه وقواعده التنظيمية المتعلقة بالسماح بالدخول الى اقليمه أو بمغادرته للركاب أو الطاقت أو البضائع المحمولة على متن الطائرات (بما في ذلك القواعد التنظيمية التي تتصل بالدخول والتصاريح وأمن الطيران والهجرة وجوازات السفر والجمارك والحجر الصحي أو في حالة البريد القواعد التنظيمية البريدية) كما يجري الامتثال لها عن الركاب أو الطاقت أو البضائع اما بواسطة شركات طيران الطرف الآخر أو نيابة عنها.</p>
<p>والفقرة الثالثة مشتركة بين البديلين وتتناول عدم التمييز.</p>	<p>٣- * لا يفضل أي من الطرفين شركة طيرانه أو أي شركة طيران أخرى على شركة الطيران التي عينها الطرف الآخر والتي تعمل في نقل جوي دولي مماثل وذلك فيما يتعلق بتطبيق نظمه للهجرة والجمارك والحجر الصحي وما إليها.</p>

المادة السادسة المرور العابر المباشر	
ان هذه المادة من الاجراءات النمطية الخاصة بالتسهيلات للمرور العابر المبسط وتوجد في اتفاقات الخطوط الجوية التي أبرمت مؤخرا. ويمكن التعبير عنها بصورة منفصلة أو ادراجها في مادة تطبيق القوانين.	لا يخضع كل من الركاب والحقائب والبضائع والبريد في حالة المرور العابر المباشر لما هو أكثر من اجراءات التحكم المبسطة. وتعفى الأمتعة والبضائع في حالة المرور العابر المباشر من الجمارك وغير ذلك من الضرائب المماثلة.

المادة السابعة الاعتراف بالشهادات	
<p>هذا النص بشأن الاعتراف بشهادات يرد في معظم اتفاقات الخدمات الجوية وان كان في جوهره بمثابة استنساخ لأحكام المادتين ٣٣ و٣٢ب) من الاتفاقية على التوالي في الفقرتين ١ و٢.</p> <p>في الفقرة ١ يتبادل الطرفان الاعتراف بشهادات الصلاحية للطيران والجدارة والتراخيص سارية المفعول التي يصدرها الطرف الآخر.</p> <p>قد تجد الدول فائدة في وجود اجراء للتعامل مع الاختلافات المودعة فيما يتعلق بالقواعد القياسية التي وضعت وفقا للاتفاقية.</p> <p>يحتفظ هذا النص بالحق في رفض الاعتراف بأية شهادات أو اجازات صادرة عن الطرف الآخر لمواطني الطرف الأول. ويعتبر هذا النص المستمد من المادة ٣٢ب) من الاتفاقية ضروريا لأن المادة ٣٢أ) تتطلب أن يكون الطيارون مزودين باجازات صادرة عن دولة تسجيل الطائرة. وبالتالي فليس من الممكن أن يمتد الاعتراف ليشمل اجازة لمواطني الدولة ذاتها صادرة من دولة أخرى.</p>	<p>١- يعترف بسلامة شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الجدارة والتراخيص المصدرة والتي أصبحت سارية المفعول لدى طرف واحد وما تزال سارية المفعول وذلك من قبل الطرف الآخر بغرض تشغيل الخطوط المتفق عليها شريطة أن تكون المتطلبات التي أصدرت بموجبها هذه الشهادات أو التراخيص أو أصبحت سارية المفعول بمقتضاها معادلة للمعايير الدنيا التي قد تنشأ بموجب الاتفاقية أو أعلى منها.</p> <p>٢- إذا سمحت المزايا أو الشروط الخاصة بالتراخيص أو الشهادات المشار إليها في الفقرة ١ أعلاه، وهي الشهادات والتراخيص التي تصدرها سلطات الطيران لدى أحد الطرفين، لأي شخص أو شركة طيران معينة أو تصدرها فيما يتعلق بطائرة تستخدم في تشغيل الخطوط المتفق عليها نقول إذا سمحت بالاختلاف عن المعايير الدنيا التي نشأت بموجب الاتفاقية وجرى ايداع ذلك الاختلاف لدى منظمة الطيران المدني الدولي، فإنه يجوز للطرف الآخر أن يطلب عقد مشاورات بين سلطات الطيران بهدف ايضاح الممارسة المعنية.</p> <p>٣- يحتفظ كل طرف مع ذلك بحق رفض الاعتراف لغرض الرحلات التي تجري فوق أراضيه أو تهبط داخلها، بشهادات الجدارة والاجازات التي يمنحها لمواطنيه الطرف الآخر الذي لا يتبعونه.</p>

المادة الثامنة السلامة	
<p>١- يمكن لكل طرف طلب التشاور في أي وقت بشأن القواعد القياسية للسلامة التي يواظب عليها الطرف الآخر في المجالات المتعلقة بتسهيلات الطيران وطاقم الطيران والطائرات وتشغيل الطائرات ويجري هذا التشاور في غضون ثلاثين يوما من الطلب.</p> <p>٢- بعد اجراء مثل هذا التشاور اذا وجد طرف أن الطرف الآخر لا يقوم على نحو فعال بالمواظبة على تطبيق القواعد القياسية للسلامة في المجالات المشار إليها في الفقرة (١) بما يفى بالقواعد القياسية التي تحددت في ذلك الوقت بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي (Doc 7300)، يتم ابلاغ الطرف الآخر بمثل هذه النتائج والخطوات التي تعد ضرورية للتوافق مع القواعد القياسية للايكاو. ويقوم الطرف الآخر حينئذ باتخاذ الاجراء التصحيحي الملائم في غضون فترة زمنية متفق عليها.</p>	<p>البند النموذجي المذكور آنفا الخاص بالسلامة والذي طورته الايكاو يتيح اجراء موحدًا حتى يعالج طرفا أي اتفاق الشواغل الخاصة بالسلامة. والهدف من ذلك البند هو ضمان أن الطائرات التي تشغيلها شركات طيران معينة في اقليم الطرف الآخر أو يجري تشغيلها نيابة عن تلك الشركات يتم تشغيلها وصيانتها وفقا للقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى الصادرة عن الايكاو. وينظر النص نظرة واسعة نحو تشغيل الطائرات وذلك بادراج تسهيلات الطيران وهذا يعني تقديم تسهيلات مثل مراقبة الحركة الجوية والمساعدات الخاصة بالمطار والمساعدات الملاحية بالاضافة الى اتاحة الطائرة وطاقمها.</p> <p>غير أنه لا يوجد شيء يمنع الأطراف من ادراج معايير اضافية أو أكثر تقييدا وتشعر أنها قد تكون ضرورية لتقييم سلامة عملية تشغيل الطائرات مثل الصيغ البديلة الخاصة بتفتيش ساحة الوقوف والتي تحدد النتائج والخلاصات التي يمكن أن تخلص إليها السلطات الجوية بعد تفتيش ساحة الوقوف والتي تتناول بالاضافة الى ذلك الوضع الذي ينكر فيه التوصل الى المكان بسبب تفتيش ساحة الوقوف.</p>
<p>٣- وفقا للمادة السادسة عشرة من الاتفاقية، من المتفق عليه فضلا عن ذلك، أنه يجوز أن تكون أية طائرة يتم تشغيلها بواسطة شركة طيران لأحد الطرفين أو بالنيابة عنها وذلك في خط من أو الى اقليم طرف آخر موضوعا للتفتيش من جانب الممثلين المفوضين للطرف الآخر أثناء وجودها في اقليمه شريطة ألا يتسبب ذلك في تأخير لا داعي له في تشغيل الطائرة. وعلى الرغم من الواجبات المذكورة في المادة ٣٣ من اتفاقية شيكاغو، فان الهدف من هذا التفتيش هو التحقق من سلامة وثائق الطائرة ذات الصلة واجازة الطاقم وكذلك من أن معدات الطائرة وحالتها تتوافق مع القواعد القياسية المحددة في ذلك الوقت بموجب الاتفاقية.</p>	
<p>٤- عندما يكون من الجوهري اتخاذ اجراء طارئ لتأمين سلامة عملية لشركة طيران، يحتفظ كل طرف بحق التعليق أو التغيير على الفور لتفويض التشغيل الخاص بشركة أو شركات طيران للطرف الآخر.</p>	<p>باستثناء هذا النص ليست هناك اشارة محددة الى عقوبات في المادة الخاصة بالسلامة بالنظر الى امكانية اتخاذ اجراء بمقتضى نص الالغاء من أجل الالغاء أو التعليق أو فرض الشروط فيما يتعلق بالتفويض الخاص بشركة طيران معينة لعدم امتثالها للمادة الخاصة بالسلامة ضمن أمور أخرى.</p>

	المادة الثامنة (تابع) السلامة
	<p>٥- يوقف أي إجراء من جهة طرف واحد يتم عملاً بالفقرة الرابعة الواردة أعلاه بمجرد انتهاء أساس اتخاذ ذلك الإجراء.</p> <p>٦- بالإشارة إلى الفقرة ٢، إذا تقرر أن يظل أحد الطرفين في حالة عدم امتثال لقواعد الأيكارو القياسية عند انقضاء الفترة الزمنية المتفق عليها، وجبت افادة أمين عام الأيكارو بذلك. كما تجب افادته بالحل المرضي للموضع والذي يأتي في وقت لاحق.</p>

المادة التاسعة أمن الطيران	
<p>طورت الايكاو النص المتعلق بأمن الطيران ويتضمن على سبيل الاشارة العامة في الفقرة ١ والفقرة ٣ على التوالي واجبات بشأن أمن الطيران نشأت عن وثائق دولية مختلفة حول التدخل غير المشروع قد يكون الطرفان من بين الموقعين عليها، ويتضمن الاشارة الى الملحق السابع عشر بشأن أمن الطيران في الاتفاقية والذي ينطبق على كل الدول المتعاقدة لدى الايكاو. ويجوز لأية تعديلات قد تطرأ على القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها في ذلك الملحق، ربما كان لها أن تسري في وقت لاحق لاعتماد الاتفاق، أن تنطبق بدورها على الأطراف. ويؤكد البند المساعدة المتبادلة للحيلولة دون الاستيلاء غير المشروع أو غير ذلك من الأفعال وبطلب تدابير أمن خاصة حيثما يوجد عمل غير مشروع أو تهديد بعمل غير مشروع. ولا يقيد البند حرية التعاقد للأطراف في التوسع أو الحد من نطاقه أو في استخدام نهج مختلف.</p>	<p>١- يؤكد الطرفان مجدداً بما لهما من حقوق وعليهما من التزامات بموجب القانون الدولي أن واجبهما نحو بعضهما البعض في حماية أمن الطيران المدني ضد أفعال التدخل غير المشروع يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذا الاتفاق. وسوف يعمل الطرفان بشكل خاص وذلك دون الحد من عمومية حقوقهما والتزاماتهما بمقتضى القانون الدولي، بما لا يتعارض مع أحكام الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقعة في طوكيو في ١٤/٩/١٩٦٣ واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي في ١٦/١٢/١٩٧٠ واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني، الموقعة في مونتريال في ٢٣/٩/١٩٧١ وكذا البروتوكول التكميلي لتلك الاتفاقية حول قمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي، الموقع في مونتريال في ٢٤/٢/١٩٨٨ وبما لا يتعارض مع ما التزم به الطرفان من اتفاقية أخرى أو بروتوكول آخر فيما يتصل بأمن الطيران المدني.</p> <p>٢- يقدم الطرفان اذا طلب منهما ذلك كل المساعدات الضرورية لبعضهما البعض لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية وغير ذلك من الأفعال غير المشروعة ضد سلامة هذه الطائرات وركابها وطاقمها والمطارات وتجهيزات الملاحة الجوية وأي تهديد آخر لأمن الطيران المدني.</p> <p>٣- يعمل الطرفان في علاقاتهما المتبادلة بما يتفق مع أحكام أمن الطيران التي حددتها الايكاو وأسمتها ملاحق للاتفاقية ويتعين على الطرفين أن يتطلبا أن يعمل مستثمرو الطائرات المسجلة لديهما أو مستثمرو الطائرات الذين يوجد مقر أعمالهم التجارية الرئيسي أو اقامتهم الدائمة في أراضيها ومستثمرو المطارات في أراضي الطرفين وذلك بما يتفق مع مثل تلك الأحكام الخاصة بأمن الطيران. [يقوم كل طرف باخطار الطرف الآخر بأية اختلافات بين قواعده التنظيمية وأساليب عمله الوطنية وبين القواعد القياسية لأمن الطيران الواردة في الملاحق. ولأي من الطرفين أن يطلب اجراء مشاورات فورية مع الطرف الآخر في أي وقت لمناقشة أية اختلافات من هذا القبيل.]</p>

	<p style="text-align: center;">المادة التاسعة (تابع) أمن الطيران</p>
<p>تتناول الفقرتان البيديتان ٦ و ٧ على التوالي تفتيش تسهيلات الأمن والاجراءات في اقليم الطرف الآخر والحاجة الى اجراء مشاورات سريعة حول المسائل الأمنية (التي تكنسي الحاحا أكبر من المشاورات بشأن أية مسائل أخرى) اضافة الى القدرة على اتخاذ اجراء مؤقت حينما تبرر الحالة ذلك.</p>	<p>٤- يوافق كل طرف على أن مستثمري الطائرات هؤلاء قد يطلب منهم مراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة ٣) أعلاه وهي أحكام يتطلبها الطرف الآخر من أجل دخول أراضيها أو مغادرتها أو أثناء الوجود فيها. ويتكفل كل طرف بأن تطبق تدابير كافية بصورة فعالة داخل أراضيها لحماية الطائرات والتفتيش على الركاب والطاقم والأصناف المحمولة والحقائب والبضاعة ومخازن الطائرات قبل وأثناء الصعود الى متن الطائرة أو التحميل. ينظر كل طرف أيضا مع ابداء التعاطف في أي طلب من الطرف الآخر لتدابير أمن معقولة خاصة لمواجهة تهديد معين.</p> <p>٥- عندما يقع حادث أو يصدر تهديد بوقوع حادث استيلاء غير مشروع على الطائرات المدنية أو غير ذلك من الأعمال غير المشروعة ضد سلامة مثل تلك الطائرات أو ركابها أو طاقمها أو المطارات أو تسهيلات الملاحة الجوية، يقوم الطرفان بمساعدة بعضهما البعض من خلال تسهيل اجراء الاتصالات وغير ذلك من التدابير المناسبة المقصودة لانهاء هذا الحادث أو التهديد بوقوعه بسرعة وعلى نحو آمن.</p> <p>٦- [يكون لكل طرف الحق خلال سنتين (٦٠) يوما من صدور الاشعار (أو أية فترة أقصر يتفق عليها بين سلطات الطيران)، في أن تقوم سلطات الطيران لديه باجراء تقييم في اقليم الطرف الآخر لاجراءات الأمن التي تتخذ أو يعتزم اتخاذها من جهة مشغلي الطائرات فيما يتصل بالرحلات التي تصل من اقليم الطرف الأول أو تسافر اليه. ويتفق بين سلطات الطيران على الترتيبات الادارية لاجراء عمليات التقييم تلك وتنفذ تلك الاجراءات دون تأخير من أجل ضمان الاسراع في اجراء عمليات التقييم.]</p> <p>٧- حينما تتوافر لأحد الطرفين أسس معقولة تحمله على الاعتقاد بأن الطرف الآخر قد خرج عن أحكام هذه المادة، للطرف الأول أن يطلب اجراء مشاورات. وتبدأ تلك المشاورات في غضون خمسة عشر (١٥) يوما من تلقي مثل ذلك الطلب من أي من الطرفين. وعدم الوصول الى اتفاق مرض خلال خمسة عشر (١٥) يوما من بداية المشاورات يشكل أساسا لعدم منح التفويض لشركة (شركات) الطيران التي يعينها الطرف الآخر أو لالغائه أو تعليقه أو فرض شروط بشأنه. وللطرف الأول أن يتخذ اجراء مؤقتا في أي وقت حينما يبرر ذلك وجود طوارئ أو من أجل منع المزيد من عدم الامتثال لأحكام هذه المادة.]</p>

المادة العاشرة أمن وثائق السفر	
<p>تمكن الموصفات الفنية الصادرة عن الايكاو المتعلقة بوثائق السفر المقروءة آليا والواردة في الوثيقة Doc 9303 الصادرة عن الايكاو، من التحقق الفعال من صحة وثائق السفر ومن حاملها ومن كفالة ضمانات قوية ضد تغييرها أو تزويرها أو تزويرها. ويوجد ما يقرب من 100 دولة متعاقدة تصدر جوازات سفر مقروءة آليا ووثائق سفر أخرى مقروءة آليا، وفقا للموصفات الواردة في الوثيقة Doc 9303. وتعترف قرارات الايكاو بأن الموصفات الواردة في الوثيقة Doc 9303 ليست فقط فعالة في الاسراع بحركة المسافرين الدوليين وأعضاء الطاقم عبر الحدود المراقبة، بل انها تعزز برامج الخضوع للأمن ومقتضيات الهجرة. وتدعو قرارات مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة والهيئات الأخرى التابعة لها الدول الى النهوض بالتعاون الدولي لمكافحة تهريب الأجانب والحيلولة دون استخدام الوثائق التديسية.</p> <p>ومن شأن ادراج هذه المادة في اتفاقات الخطوط الجوية أن يعزز الجهود الدولية، التي تبذلها الدول، لمكافحة استغلال وثائق السفر التديسية والمزورة في الهجرة غير المشروعة وتهريب المهاجرين وحركة الارهابيين أو المجموعات الارهابية عبر الحدود.</p>	<p>١- يوافق كل طرف على اعتماد التدابير التي تكفل أمن جوازات السفر ووثائق السفر الأخرى الصادرة عنه.</p> <p>٢- وفي هذا الشأن، يوافق كل طرف على وضع الضوابط على جوازات السفر ووثائق السفر والهوية الأخرى، من حيث تكوينها بصورة قانونية واصدارها والتحقق منها واستخدامها سواء تلك الصادرة من قبل الطرف أو بالنيابة عنه.</p> <p>٣- ويوافق كل طرف كذلك على وضع أو تحسين الاجراءات التي تكفل لوثائق السفر والهوية التي يصدرها نوعية تحول دون اساءة استخدامها بسهولة أو تعديلها بشكل غير قانوني أو استنساخها أو اصدارها بصورة ميسرة.</p> <p>٤- وفقا للأهداف الواردة أعلاه يقوم كل من الطرفين باصدار جوازات سفره ووثائق السفر الأخرى وفقا لما ورد في الوثيقة Doc 9303 الصادرة عن الايكاو بعنوان وثائق السفر المقروءة آليا: الجزء الأول - جوازات السفر المقروءة آليا، والجزء الثاني - التأشيرات المقروءة آليا، و/أو الجزء الثالث - وثائق السفر الرسمية المقروءة آليا من الحجم ١ والحجم ٢.</p> <p>٥- يوافق كل طرف أيضا على تبادل المعلومات التشغيلية بشأن وثائق السفر المزورة أو المزيفة والتعاون مع الطرف الآخر بغية تعزيز مكافحة تزوير وثائق السفر، بما في ذلك التزوير أو التزييف لوثائق السفر، واستخدام وثائق السفر المزورة أو المزيفة واستخدام المحتالين لوثائق سفر صالحة واساءة استخدام وثائق السفر الأصلية من قبل حاملها الحقيقيين للمضي في ارتكاب جرم واستخدام وثائق السفر التي انتهت مدة صلاحيتها أو الملغاة واستخدام وثائق السفر التي تم الحصول عليها بواسطة التديس.</p>

المادة الحادية عشرة	
المسافرون غير المسموح لهم بالدخول وغير الحائزين على وثائق السفر والمبعدون	
<p>ويشتمل الفصل الثالث من الملحق التاسع (التسهيلات) لاتفاقية شيكاغو على قواعد قياسية وأساليب عمل موصى بها تحدد الاجراءات العامة التي تتبعها الدول وشركات الطيران عند التعامل مع المسافرين غير المسموح لهم بالدخول وغير الحائزين على وثائق والمبعدين. ويهدف الملحق التاسع الى الاستعاضة عن وثائق السفر التدلّيسية أو المزورة أو المزيفة المصادرة من مسافرين استعملوها للسفر. والغرض من الفقرات الواردة والمرفق (٩) هو الحيلولة دون تداول الوثائق التدلّيسية أو المزورة أو المزيفة.</p> <p>ومن شأن ادراج فقرات من هذه المادة في اتفاقات الخطوط الجوية أن يعزز الجهود الدولية المبذولة من جهة الدول ضد تهريب المهاجرين وحركة الارهابيين أو المجموعات الارهابية عبر الحدود.</p>	<p>١- يوافق كل طرف على اقامة مراقبة فعالة للحدود.</p> <p>٢- وفي هذا الشأن، يوافق كل طرف على تنفيذ القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها الواردة في الملحق التاسع (التسهيلات) لاتفاقية شيكاغو بشأن المسافرين غير المسموح لهم بالدخول وغير الحائزين على وثائق سفر والمبعدين بغية تعزيز التعاون لمكافحة الهجرة غير المشروعة.</p> <p>٣- وفقا للأهداف الواردة أعلاه، يوافق كل طرف حسب الحالة، على اصدار، أو قبول اصدار، الكتاب المتعلق "بوثائق السفر التدلّيسية أو المزيفة أو المزورة أو الوثائق الأصلية التي يقدمها محتالون" الوارد في المرفق ٩ ب) بالملحق التاسع، عند اتخاذ التدابير وفقاً للفقرات ذات الصلة من الفصل الثالث للملحق، بشأن مصادرة وثائق السفر التدلّيسية أو المزيفة أو المزورة.</p>

المادة الثانية عشرة رسوم الانتفاع	
<p>يختلف بصورة ملموسة هذان المنهجان البديلان تجاه أحد الأحكام بشأن رسوم الانتفاع. وتشير بعض الأحكام إلى "شركات الطيران المعنية". ويحتاج الطرفان إلى بحث ما إذا كانت الأحكام بشأن النشاطات المتضمنة في هذا الجزء يجب أن تمتد أيضا إلى جميع شركات الطيران لطرف آخر وذلك بخلاف الشركات المعنية وحدها.</p>	<p style="text-align: center;">[الفقرتان ١ و ٢ الخيار ١ من رقم ٢]</p> <p>١- لن يفرض أي من الطرفين أو يسمح بفرض رسوم انتفاع على شركات الطيران التي عينها الطرف الآخر تكون أعلى من الرسوم المفروضة على شركات طيرانه الخاصة به التي تشغل خطوطا دولية مماثلة.</p>
<p>ان هذا البديل أقل تفصيلا ويستحضر فقط في الفقرة الأولى مبدأ عدم التمييز الذي يحكم رسوم الانتفاع في المادة الخامسة عشرة من الاتفاقية أي أن الرسوم المفروضة على طائرة أجنبية لن تكون أعلى من الرسوم المفروضة على الطائرة الخاصة بذلك الطرف التي تعمل في عمليات دولية مماثلة.</p>	<p>٢- يشجع كل طرف على إجراء التشاور بشأن رسوم الانتفاع فيما بين سلطة فرض الرسوم الخاصة به [أو مقدم خدمة المطار أو خدمات الملاحة الجوية] وشركات الطيران المستخدمة للخدمة والتسهيلات التي تقدمها سلطات فرض الرسوم [أو مقدم الخدمة] من خلال المنظمات القائمة بالتمثيل لشركات الطيران تلك حيثما أمكن. ويجب توجيه اخطار مدته معقولة بأي مقترحات لإجراء تغييرات في رسوم الانتفاع وذلك إلى هؤلاء المنتفعين لتمكينهم من الاعراب عن وجهات نظرهم قبل إجراء تغييرات ويشجع كل من الطرفين أيضا سلطات فرض الرسوم المختصة لديه [أو جهة تقديم الخدمة] وهؤلاء المنتفعين على تبادل المعلومات الملائمة بشأن رسوم الانتفاع.</p>
<p>يشجع ذلك النص اجراء التشاور فيما بين سلطات فرض الرسوم والمنتفعين وعلى أن يعطى اخطار معقول بشأن أية تغييرات في الرسوم وأن يتم تبادل المعلومات المناسبة فيما يتعلق بالرسوم. هذه المبادئ تعكس سياسات الايكاو بشأن الرسوم (الوثيقة 9082 Doc). ولأن بعض الدول قامت بإضفاء الطابع التجاري على مقدمي خدمات المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية لديها وقامت بالخصخصة لهذه الجهات وفوضت سلطة فرض رسوم الانتفاع فقد تمت اضافة صياغة مناسبة بين قوسين لمعالجة هذه الأوضاع.</p>	<p style="text-align: center;">[الفقرتان ١ و ٢ الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p>١- تكون رسوم الانتفاع التي قد تفرضها سلطات أو هيئات تحديد الرسوم الخاصة بكل طرف بالنسبة لشركات طيران الطرف الآخر عادلة ومعقولة وغير تمييزية على نحو مجحف وموزعة توزيعا عادلا فيما بين فئات المنتفعين. وعلى أي حال يتم تقدير مثل هذه الرسوم بالنسبة لشركات طيران الطرف الآخر بشروط لا تكون أقل مواتاة من أفضل الشروط المتاحة لأي شركة طيران أخرى في الوقت الذي يتم فيه تقدير الرسوم.</p>

	<p>المادة الثانية عشرة (تابع) رسوم الانتفاع</p>
<p>ترد في هذا النص بعض مبادئ الايكوا الخاصة باسترداد التكلفة.</p> <p>هناك مقتضيات مماثلة تتعلق بالمشاورات وتبادل المعلومات والاطار بمدة زمنية معقولة حسبما يرد في البديل الأول.</p> <p>والنهج الثاني يقوم بادخال عملية استعراض سابقة على أي تناول لرسوم الانتفاع في اطار تسوية المنازعات. ويبين ذلك النهج أنه ليس ثمة انتهاك للمادة بالنسبة لأغراض آلية فض المنازعات في حالة القيام بعملية الاستعراض.</p> <p>الصيغة الواردة بين قوسين هي في أساسها نسخة أكثر تفصيلا للمادة الخامسة عشرة من الاتفاقية.</p>	<p>[الفقرتان ١ و ٢ من الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p>٢- ان رسوم الانتفاع المفروضة على شركات طيران الطرف الآخر قد تعكس، ولكن لن تتجاوز، التكلفة الكاملة التي تتحملها سلطات أو هيئات فرض الرسوم المختصة لتوفير التسهيلات والخدمات الملائمة الخاصة بالمطار وبيئة المطار والملاحة الجوية وأمن الطيران وذلك في المطار أو داخل نظام المطار. ويمكن أن تشمل هذه التكاليف الكاملة عائدا معقولا على الأصول بعد استهلاك القيمة. وتقدم التسهيلات والخدمات التي تتحدد لها الرسوم وذلك على أساس فعال واقتصادي.</p> <p>٣- يشجع كل طرف اجراء التشاور بين سلطات أو هيئات فرض الرسوم المختصة في أراضيه وبين شركات الطيران التي تستخدم الخدمات والتسهيلات. كما يشجع السلطات أو الهيئات المختصة وشركات الطيران على تبادل المعلومات التي يمكن أن تكون ضرورية للسماح باجراء مراجعة دقيقة لمعقولية الرسوم وفقا للمبادئ الواردة في الفقرة ١ والفقرة ٢. ويقوم كل طرف بتشجيع سلطات فرض الرسوم المختصة على توجيه اخطار مدته معقولة للمنتفعين فيما يخص أية مقترحات بشأن تغيير رسوم الانتفاع بغية تمكين المنتفعين من الاعراب عن وجهات نظرهم قبل فرض الرسوم.</p> <p>٤- لا يعتبر أي من الطرفين في اطار اجراءات فض المنازعات وفقا للمادة _ (فض المنازعات) في حالة خرق لأحد أحكام هذه المادة ما لم:</p> <p>(أ) يتقاعس عن الاضطلاع بمراجعة الرسم أو الممارسة موضوع الشكوى من جانب الطرف الآخر في غضون فترة معقولة من الوقت.</p> <p>(ب) أو يتقاعس عن اتخاذ كل الخطوات الممكنة اثر مثل هذه المراجعة لتصحيح أي رسم أو ممارسة تتعارض مع هذه المادة.</p> <p>[٥- تتاح المطارات والطرق الجوية ومراقبة الحركة الجوية وخدمات الملاحة الجوية وخدمات أمن الطيران وكل ما يتصل بذلك من تسهيلات وخدمات تقدم في أراضي أحد الطرفين لاستخدام شركات طيران الطرف الآخر بشروط لا تقل ملائمة عن الشروط المتاحة الأكثر ملائمة بالنسبة لأي شركة طيران تعمل في خدمات جوية دولية مماثلة في وقت وضع ترتيبات الانتفاع.]</p>

المادة الثالثة عشرة الرسوم الجمركية	
<p>يوجد نص بشأن الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى في كل اتفاقات الخطوط الجوية تقريبا وهو يكمل النص الوارد في المادة ٢٤ من الاتفاقية بشأن اعفاء الوقود وزيت التشحيم وقطع الغيار والمعدات العادية ومخزونات الطائرات التي يحتفظ بها على متن الطائرة عند الوصول الى أراضي دولة أخرى. ويعكس النص أيضا سياسات الايكاو بشأن فرض الضرائب على النقل الجوي الدولي (Doc 8632) والغرض من النص هو اعفاء عمليات الطيران الدولي من مختلف الرسوم الجمركية والضرائب الأخرى على الوقود وقطع الغيار والامدادات والمعدات وهي الرسوم والضرائب التي تطبق عادة على الطائرات الأجنبية عندما تعمل في منطقة ولاية أخرى. ان طبيعة النقل الجوي الدولي والأثر الاقتصادي السلبي المحتمل لمثل هذه الرسوم هما بمثابة المنطق الداعي الى القبول العالمي تقريبا للنص على ذلك.</p> <p>وفي بعض المواقف لا يكون الاعفاء تماما من كل الضرائب والرسوم فعلى سبيل المثال: عندما تكون هناك رسوم حكومية مفروضة على خدمات مقدمة للنقل الجوي الدولي (مثل الرسوم الجمركية وأتعاب الحجر الصحي)، هنا يحتاج الاتفاق الى بيان وصفي مثل ما يلي: "ليس على أساس تكاليف الخدمات المقدمة عند الوصول" أما الأصناف الأخرى التي يمكن شمولها (ولم تدرج في هذه المادة) فهي المعدات المستخدمة لعمليات الحجز وعمليات التشغيل ومعدات الأمن وتحميل البضائع ومعدات مناولة الركاب والمواد التعليمية ومساعدات التدريب.</p>	<p>١- يعفي كل طرف الى اقصى حد ممكن على أساس المعاملة بالمثل شركة الطيران التي عينها الطرف الآخر بموجب قانونه الوطني من [قيود الاستيراد] والرسوم الجمركية وضرائب السلع المحلية وأتعاب التفتيش وغير ذلك من الرسوم والأتعاب الوطنية [ليس على أساس تكلفة الخدمات المقدمة عند الوصول] على الطائرات والوقود وزيت التشحيم والامدادات الاستهلاكية والفنية وقطع الغيار بما في ذلك المحركات ومعدات الطائرات العادية ومخزونات الطائرات وغير ذلك من الأصناف [مثل مخزون التذاكر المطبوعة وفواتير الشحن الجوي وأي مواد مطبوعة تحمل شعار الشركة مطبوعا عليها والمواد الدعائية المعتادة التي توزعها مجانا شركة الطيران المعنية هذه] يقصد استعمالها فقط فيما يتعلق بتسيير أو خدمة الطائرات التابعة لشركة الطيران التي عينها الطرف الآخر الذي يشغل الخطوط المتفق عليها.</p> <p>٢- تنطبق الاعفاءات الممنوحة بموجب هذه المادة على الأصناف المشار إليها في الفقرة ١.</p> <p>أ) المجلوبة الى اقليم الطرف بواسطة شركة الطيران التي عينها الطرف الآخر أو بالنيابة عنها.</p> <p>ب) المحتفظ بها على متن الطائرة التابعة لشركة الطيران التي عينها أحد الطرفين عند الوصول الى اقليم الطرف الآخر أو مغادرته.</p> <p>ج) المأخوذة على متن الطائرة التابعة للشركة المعنية التابعة لأحد الطرفين في أراضي الطرف الآخر والمقصودة للاستخدام في تشغيل الخدمات المتفق عليها.</p> <p>بغض النظر عما اذا كانت هذه الأصناف مستخدمة أو يتم استهلاكها كليا داخل أراضي الطرف المانح للاعفاء، شريطة عدم انتقال ملكية هذه الأصناف في اقليم الطرف المذكور.</p> <p>٣- يمكن تفريغ المعدات العادية المحمولة جوا وكذلك المواد والامدادات المحتفظ بها عادة على متن الطائرة التابعة لشركة طيران معينة تابعة لأي من الطرفين في اقليم الطرف الآخر وذلك فقط بموافقة السلطات الجمركية لذلك الاقليم. في هذه الحالة يمكن أن توضع المعدات والامدادات تحت اشراف السلطات المذكورة حتى يحين وقت اعادة تصديرها أو التصرف فيها خلافا لذلك وفقا لنظم الجمارك.</p>

المادة الرابعة عشرة الضرائب	
<p>[الفقرات من ١ الى ٣ الخيار ١ في رقم ٢]</p> <p>١- تخضع الأرباح من تشغيل الطائرات التابعة لشركة طيران معينة في الحركة الدولية للضريبة فقط في اقليم الطرف الذي يقع فيه مكان الادارة الفعلية لشركة الطيران هذه.</p> <p>٢- يخضع رأس المال الذي يتمثل في الطائرة التي يتم تشغيلها في الحركة الدولية من قبل شركة طيران معينة وكذلك في الممتلكات المنقولة المتعلقة بتشغيل مثل هذه الطائرة للضريبة فقط في اقليم الطرف الذي يقع فيه مكان الادارة الفعلية لشركة الطيران.</p> <p>٣- عندما يوجد اتفاق خاص لنفاذي الازدواج الضريبي فيما يتعلق بالضريبة على الدخل ورأس المال فيما بين الطرفين:</p>	<p>بينما لا يشيع في الاتفاقات وجود نص بشأن فرض الضريبة على الدخل ورأس المال، وذلك لأسباب من بينها أن مثل هذه الأمور قد تخضع لمعاهدة منفصلة بشأن الازدواج الضريبي فيما بين الطرفين، فقد قدمنا نصا واحدا أعلاه في ضوء سياسة الايكاو (Doc 8632) على أن يمنح هذا الاعفاء. وبما أن مسألة فرض الضرائب والاتفاقات الضريبية فيما بين الدول هي مسألة تخص السلطات المالية، فان نصا كالنص المقدم هنا سوف ينطوي على تدخل تلك السلطات فيما يتعلق بالصياغة والتفاوض بشأنه.</p> <p>وتعالج الفقرتان الأوليان في هذا البديل الضريبة على الدخل ورأس المال على التوالي.</p> <p>وتنص الفقرة الثالثة على ابرام معاهدة فيما بين الطرفين بشأن الازدواج الضريبي لتكون لها الأسبقية على أحكام هذا الاتفاق.</p>
<p>[الفقرات من ١ الى ٣ الخيار ٢ في رقم ٢]</p> <p>١- تعفى الأرباح أو الدخل من تشغيل الطائرة في الحركة الدولية وهي الأرباح التي تستدرها شركة طيران تابعة لأحد الطرفين، بما في ذلك المشاركة في الترتيبات التجارية للنقل بواسطة شركات متعددة في الرحلة الواحدة أو مشروعات الأعمال المشتركة، وذلك من أية ضرائب على الأرباح أو الدخل تفرضها حكومة الطرف الآخر.</p> <p>٢- يعفى رأس المال وتعفى الأصول الخاصة بشركة طيران أي من الطرفين فيما يتعلق بتشغيل الطائرات في الحركة الدولية وذلك من جميع الضرائب التي تفرضها حكومة الطرف الآخر على رأس المال والأصول.</p>	<p>ويعفي هذا البديل شركات الطيران من بعض الضرائب التي تفرضها حكومة الطرف الآخر بدلا من النص تحديدا على الجهات التي تفرض فيها الضريبة على شركات الطيران مثلا في اقليم الادارة الفعلية لشركة الطيران وبذلك يتضح نطاق الاعفاءات الضريبية.</p> <p>تعفي الفقرة ١ بصورة محددة الأرباح والدخل من الترتيبات التجارية فيما بين شركات الطيران.</p>

المادة الرابعة عشرة (تابع) الضرائب	
	(تابع) [الفقرات من ١ الى ٣ الخيار ٢ في رقم ٢]
	٣- تعفى الأرباح من تشغيل الطائرات في الخارج في الحركة الجوية الدولية وكذا الممتلكات المنقولة الخاصة بتشغيل مثل تلك الطائرات والتي تتلقاها شركة طيران أحد الطرفين، من أية ضرائب على الأرباح تفرضها حكومة الطرف الآخر.
ويكون الاعفاء على أساس المعاملة بالمثل وان تباين ما يغطيه الاعفاء كما يوضح النص الوارد بين القوسين المعقوفين. فعلى سبيل المثال: قد يختار الطرفان أيضا ادراج قيود الاستيراد أو امدادات شركات الطيران مثل مخزون التذاكر أو معدات الكمبيوتر.	[٤- * يمنح كل طرف على أساس المعاملة بالمثل بعض التخفيف لعبء ضريبة القيمة المضافة أو الضرائب المماثلة غير المباشرة على السلع والخدمات الموردة لشركة الطيران المعينة من قبل الطرف الآخر والتي تستخدم لأغراض تشغيل الخطوط الجوية الدولية الخاصة بالشركة. ويمكن أن يأخذ تخفيف العبء الضرائبي صورة الاعفاء من الضريبة أو رد المال المدفوع.]

المادة الخامسة عشرة المنافسة العادلة	
<p>الصيغة التقليدية مبنية على العبارة الواردة في الاتفاقية (المادة ٤٤ و) التي تشير الى أن يكون لكل دولة متعاقدة "فرصة عادلة في تشغيل الخطوط الجوية الدولية".</p> <p>النهج الانتقالي المحدود يقوم على تطبيق الفرصة العادلة والمتكافئة على الطرق المنصوص عليها في الملحق بالاتفاق. بيد أنه ترد هنا صيغة أوسع كما ترد أيضا في الفقرة ب).</p> <p>في اطار التحرير الكامل تستخدم قوانين المنافسة الخاصة بالطرفين لضمان بيئة تتسم بالمنافسة العادلة لجميع شركات الطيران المعنية. ومن العناصر الأساسية في هذه المرحلة وجود اتفاق أو تفاهم بين الطرفين بالنسبة لتحديد أي الطرفين تنطبق قوانين المنافسة لديه في تناول دعاوى الممارسات المعادية للمنافسة.</p>	<p style="text-align: center;">النهج التقليدي</p> <p>تتاح لكل شركة طيران معينة فرصة عادلة لتشغيل الطرق المنصوص عليها في الاتفاق.</p> <p style="text-align: center;">النهج الانتقالي</p> <p>يوافق كل طرف:</p> <p>أ) على أن تتاح لكل شركة طيران معينة فرصة عادلة ومنصفة للتنافس في تقديم خدمة النقل الجوي الدولي التي يحكمها الاتفاق.</p> <p>ب) وعلى اتخاذ اجراء لازالة جميع أشكال التمييز أو الممارسات الخاصة بالمنافسة غير العادلة والتي تؤثر سلبا على الموقف التنافسي لشركة الطيران المعنية الخاصة بالطرف الآخر.</p> <p style="text-align: center;">التحرير الكامل</p> <p>تتاح لكل شركة طيران معينة بيئة تنافسية عادلة في اطار قوانين المنافسة الخاص بالطرفين.</p>

المادة السادسة عشرة السعة	
<p style="text-align: center;">النهج التقليدي</p> <p style="text-align: center;">التحديد المسبق</p> <p>١- يتم الاتفاق على السعة الكلية التي تتاح على الخطوط المتفق عليها بواسطة شركات الطيران التي عينها الطرفان وذلك فيما بين سلطات الطيران التابعة للطرفين أو بموافقة تلك السلطات قبل بدء العمليات وبعد ذلك حسب احتياجات الحركة الجوية المتوقعة.</p> <p>٢- يكون الهدف الأول للخطوط المتفق بشأنها والتي ينتظر أن تشغلها شركات الطيران التي عينها الطرفان هو إتاحة سعة بعوامل حمولة معقولة تفي بمقتضيات الحركة الجوية بين اقليمي الطرفين.</p> <p>٣- يتيح كل طرف فرصة عادلة ومنصفة لشركات الطيران التي عينها الطرفان لتشغيل الخطوط المتفق عليها بين اقليميهما بما يحقق المساواة والمنفعة المتبادلة وذلك من حيث المبدأ باقتسام السعة الكلية بالتساوي بين الطرفين.</p> <p>٤- يراعي كل طرف وشركة (شركات) طيرانه المعينة مصالح الطرف الآخر وشركة (شركات) طيرانه التي عينها بحيث لا يؤثر بلا داع على الخدمات التي يقدمها الأخير.</p> <p>٥- اذا لم يستطع الطرفان أن يتفقا بعد الاستعراض على السعة التي يتعين أن تتاح على الخطوط المتفق عليها، وجب ألا تتجاوز السعة التي تعرضها شركات الطيران التي عينها هذان الطرفان السعة الكلية (بما في ذلك التغيرات الموسمية) التي تم الاتفاق على تقديمها من قبل.</p>	<p>طورت الايكاو في أوائل الثمانينات البنود النموذجية لطريقة التحديد المسبق وطريقة برمودا ١ وطريقة التحرير الكامل لتحديد السعة لكي تشمل النهج التنظيمية الأساسية للدول لتحديد السعة والتي تعرضها شركات الطيران المعينة التابعة لها. وترد في وثيقة الايكاو Doc 9587 مواد ارشادية واسعة النطاق حول تطبيق وأهداف كل من هذه الطرق على حدة.</p> <p>لكل شركة طيران معينة أن تعرض السعة على أساس تحديد مسبق يتفق من خلاله الطرفان أو تتفق جميع شركات الطيران المعنية بعد موافقة حكومية وبصورة مشتركة ومسبقة حول السعة الكلية التي يتعين عرضها في كل طريق، وتحتاج الزيادات الى موافقة الطرفين.</p> <p>من حيث عدد الاتفاقات الثنائية، تعتبر طريقة التحديد المسبق هي الطريقة التقليدية والأكثر شيوعا في استخدامها في مجال تنظيم السعة. ان اشتراط الاتفاق فيما بين الحكومتين وشركات الطيران يضمن تمكين أي الطرفين من أن يطلب أن تتيح شركات الطيران المعنية للطرفين نفس القدر من السعة على جميع الطرق ومن اشتراط أن توافق الحكومتان على أي تغيير في السعة المعروضة. وتتيح شيئا من المرونة الممارسة الخاصة بالطرفين المتمثلة في الموافقة الفردية على "أقسام اضافية" (الرحلات التي تضاف على الرحلات المنتظمة)، مثلا، أثناء فترات العطلات حينما يزداد الطلب بصورة حادة ولكنها مؤقتة. وهناك نهج رسمي أكثر هو أن يوافق الطرفان بعد التوصل الى اتفاق بشأن الاستحقاقات الأساسية الخاصة بالسعة على زيادات مؤقتة لا تشكل مع ذلك تغييرا في استحقاقات السعة.</p>

	<p>المادة السادسة عشرة (تابع) السعة النهج الانتقالي</p>
<p>لكل شركة طيران معينة أن تعرض السعة على أساس طريقة برمودا الأولى حيث تحدد شركات الطيران السعة كل على حدة، على أساس معايير كيفية رهنا باستعراض الطرفين لمجريات الأمور.</p> <p>في طريقة برمودا الأولى لتنظيم السعة يعتمد الطرفان مبادئ السعة التي تتبعها شركات الطيران، ثم السماح لكل شركة طيران على حدة بحرية تحديد سعته الخاصة بها وفقا لهذه المبادئ تأسيسا على تحليل شركة الطيران لمتطلبات السوق. وتخضع السعة المشغلة على الطرق المتفق عليها لمراجعة سلطات الطيران لمجريات الأمور من خلال التشاور فيما بينها. وبعد استمرار اتفاق الطرفين بشأن المبادئ التي تتحدد على أساسها السعة اضافة الى العمل الفعال لآلية المراجعة لما تم أمورا أساسية للأداء الناجح لهذه الطريقة.</p>	<p>طريقة برمودا الأولى [انظر كبديل الى ما يرد أدناه من "تحرير جزئي وزيادة محددة مسبقا"]</p> <p>١- تجهيزات النقل الجوي المتاحة لجمهور المسافرين ينبغي أن تكون وثيقة العلاقة باحتياجات الجمهور الى ذلك النقل.</p> <p>٢- يجب أن تتاح لشركة الطيران أو شركات الطيران التي عينها كل طرف فرصة عادلة ومنصفة (للتنافس) ولتشغيل عمليات) على أي طريق جوي متفق عليه يصل بين اقليمي الطرفين.</p> <p>٣- يجب أن يضع كل طرف في الاعتبار مصالح شركات الطيران التابعة للطرف الآخر بحيث لا يخل بلا داع بفرصتها في تشغيل الخطوط موضوع هذا الاتفاق.</p> <p>٤- يجب أن يكون الهدف الأساسي للخدمات التي تقدمها شركة الطيران المعينة بمقتضى هذا الاتفاق هو اتاحة السعة الملائمة للوفاء بالطلب على الحركة الجوية بين البلد الذي تحمل شركة الطيران المذكورة جنسيته وبلد المقصد النهائي للحركة الجوية وتجب ممارسة حق التحويل والانزال على هذه الخطوط وذلك للحركة الدولية المتجهة الى بلدان ثالث والقادمة منها في أي مطار أو أكثر على الطرق الجوية المحددة في هذا الاتفاق، بما يتفق مع المبادئ العامة للتطوير المنتظم للنقل الجوي الدولي والتي يتمسك بها الطرفان وبما يتفق مع المبدأ العام الذي يقضي بأن تربط السعة بما يلي:</p> <p>(أ) مقتضيات الحركة الجوية بين بلد المنشأ وبلدان المقصد النهائي للحركة الجوية.</p> <p>(ب) مقتضيات عمليات عبور طائرات شركات الطيران.</p> <p>(ج) مقتضيات الحركة الجوية للمنطقة التي يمر بها الخط الجوي بعد مراعاة الخطوط الداخلية والخطوط الاقليمية.</p>

<p>لكل شركة طيران معينة أن تعرض سعة تقدر حسب التحرير الجزئي والزيادات المحددة سلفا حيث يتفق الطرفان على عدم تنظيم السعة في بعض الخطوط أو الطرق و/أو يتفقان على واحدة من عدة صيغ لشركات الطيران فرادى تزيد من خلالها السعة على أساس منظم. وتنقسم المرونة الإضافية المتاحة لشركات الطيران لتحديد السعة الى فئتين عموميتين: (١) التحرير الجزئي بما يسمح لشركات الطيران بأن تحدد بحرية وبمفردها السعة الخاصة بها في بعض الأسواق أو فيما يخص بعض الخطوط (٢) الاتفاق بشأن الزيادات المحددة سلفا فيما يخص صيغا أو جداول لزيادات السعة مستقبلا.</p> <p>ولا تتضمن أمثلة التحرير الجزئي قيودا للسعة فيما يخص ما يلي: (١) الخطوط المقتصرة على البضائع (٢) خطوط الركاب غير المنتظمة الى مطارات لا تخدمها شركات الطيران المنتظمة (٣) الخطوط المنتظمة الى مطارات لا تخدم بمقتضى الاتفاقات القائمة بما في ذلك الحدود المفروضة على حجم الطائرات ولكن دون الحدود على تواتر الرحلات التي يمكن تشغيلها.</p> <p>ومن أمثلة الزيادات المحددة سلفا ما يلي: (١) تنويع النسب المئوية للسعة فيما بين شركات الطيران المعنية على أحد الطرق بحيث تتغير من ٥٠-٥٠ وصولا الى ٦٠-٤٠ (٢) الزيادات السنوية المتفق عليها في عدد المقاعد التي تعرضها شركات الطيران فرادى في أسواق أزواج المدن (٣) الزيادات التي يتفاوض عليها في السعة على مدى فترة متعددة السنوات. ويجري التفاوض غالبا على المراحل الانتقالية ضمن اتفاق "الأجواء المفتوحة".</p> <p>لكل شركة طيران معينة أن تعرض السعة على أساس التحديد الحر بحيث تحدد شركات الطيران فرادى السعة المعروضة دون موافقة أو تدخل حكوميين رهنا بقانون (قوانين) المنافسة.</p>	<p>المادة السادسة عشرة (تابع) السعة النهج الانتقالي (تابع) طريقة برمودا الأولى</p> <p>٥- يجري الترتيب للمشاورات بين الطرفين كلما طلب أي طرف مراجعة السعة المعروضة بموجب هذا الاتفاق لضمان تطبيق المبادئ الواردة في هذا الاتفاق لتسيير الخطوط الجوية.</p> <p>التحرير الجزئي والزيادات المحددة مسبقا [كبدل انظر طريقة برمودا الأولى "أعلاه"]</p> <p>التحرير الكامل طريقة التحديد الحر</p> <p>١- يسمح كل طرف لكل شركة طيران معينة بتحديد تواتر وسعة النقل الجوي الدولي الذي تعرضه على أساس الاعتبارات التجارية للسوق.</p>
---	--

	<p>المادة السادسة عشرة (تابع) السعة</p>
<p>في طريقة التحديد الحر التي ترد عادة في اتفاقات وترتيبات "الأجواء المفتوحة"، يوافق الطرفان على إلغاء سيطرتهمما الثنائية المباشرة على السعة مع الاحتفاظ بالقدرة على تطبيق ضوابط غير تمييزية ومتعددة الأطراف بما يتفق مع الاتفاقية.</p> <p>لا يوجد بند معين حول العلاقة بين السعة والطلب في طريقة التحديد الحر ويجري الاعتماد على التسعير التنافسي واستجابات جداول مواعيد شركات الطيران لقوى السوق لأجراء التسوية الضرورية. وقد يكون أداء هذه الآلية أقل فعالية عند اعاقاة أو قمع التفاعل الحر لقوى السوق.</p> <p>وتمنع عادة طريقة التحديد الحر جميع أنواع التمييز أو الممارسات التنافسية غير العادلة بما في ذلك نظام التسعير الافتراضي وتكون مثل هذه الممارسات سببا ممكنا لإجراء التشاور والتصحيح. ويعالج البند المتعلق بالضمانات الخاصة بالممارسات التنافسية غير العادلة هذا الإجراء الإضافي التكميلي.</p> <p>وبالنظر الى المجال الواسع الذي يتاح لشركات الطيران التي تعين فيما يخص السعة التي قد تعرضها وبالنظر الى زيادة امكانية الاجراءات المعادية للمنافسة مثل "الاغراق في السعة"، يجب أن يخضع نهج التحرير الكامل للتدخل على أساس قوانين المنافسة الخاصة بالطرفين.</p>	<p>التحرير الكامل (تابع) التحديد الحر</p> <p>٢- يتمتع كل طرف من جانبه عن الحد من حجم الحركة الجوية أو تواترها أو انتظام خطوطها أو طرز الطائرات التي تشغلها شركات الطيران التي عينها الطرف الآخر، باستثناء ما تقضي به الجمارك والأسباب الفنية أو التشغيلية أو البيئية في ظل ظروف موحدة بما يتفق وأحكام المادة الخامسة عشرة من الاتفاقية.</p> <p>٣- يتمتع أي من الطرفين عن أن يفرض على شركات الطيران التي عينها الطرف الآخر شرط الرفض الأول أو شرط نسبة التحميل أو رسم عدم الممانعة أو أي شروط أخرى تخص السعة أو التواتر أو الحركة الجوية وتكون مخالفة لمقاصد هذا الاتفاق.</p> <p>٤- يتمتع كل من الطرفين عن مطالبة شركات الطيران التابعة للطرف الآخر بتقديم جداول المواعيد أو برامج الرحلات العارضة أو الخطط التشغيلية للحصول على موافقة عليها باستثناء ما قد تتطلبه الظروف بدون تمييز لغرض فرض شروط موحدة حسب نص الفقرة ٢) من هذه المادة أو ما تفوضه على وجه التحديد نصوص أي ملحق بهذا الاتفاق وإذا طلب طرف ايداع أي من تلك المعلومات للاحاطة بها علما وجب عليه أن يخفف الى الحد الأدنى من العبء الإداري الذي سيجمله وسطاء النقل الجوي وشركات الطيران التي يعينها الطرف الآخر من أجل الوفاء بمتطلبات الايداع واجراءاته.</p>

المادة السابعة عشرة التسعير (التعريفات)	
<p style="text-align: center;">النهج التقليدي الموافقة المزدوجة</p> <p>١- تتحدد التعريفات التي يجب أن تطبقها شركة الطيران أو شركات الطيران التي عينها طرف لتشغيل الخطوط التي يشملها هذا الاتفاق، على مستويات معقولة مع مراعاة كل العوامل ذات الصلة بما في ذلك مصالحي المنفيعين وتكلفة التشغيل وخصائص الخط الجوي والمكاسب المعقولة وتعريفات شركات الطيران الأخرى وغير ذلك من الاعتبارات التجارية السائدة في الأسواق.</p> <p style="text-align: center;">[الفقرة ٢ الخيار ١ في رقم ٣]</p> <p>٢- يجب حسب الامكان الحصول على موافقة شركات الطيران المعنية التي عينها الطرفان على التعريفات بعد أن تتباحث على النحو المطلوب مع حكومتها وبعد التشاور حسب الاقتضاء مع شركات الطيران الأخرى. ويجب التوصل الى هذا الاتفاق باستخدام الآلية الدولية المناسبة لتنسيق التعريفات كلما كان ذلك ممكنا. وفي غيبة التوصل الى اتفاق متعدد الأطراف أو ثنائي، يجوز لكل شركة طيران معينة أن تحدد تعريفاتها بمفردها.</p>	<p>أعدت الايكاو ارشادات موسعة بشأن جميع جوانب الأجور والأسعار على المستوى الدولي. وترد في الوثيقة Doc 9587 منكرات تفسيرية مفصلة اضافية بشأن استخدام وتطبيق تلك البنود. ويمكن استخدام نهج مختلطة مع استخدام النهجين التقليدي والانتقالي مثلا حيث يتم اختيار نهج تنظيمي للتعريفات العادية ونهج آخر للتعريفات الدعائية. ولذا يمكن استخدام هذه البنود على نحو مرن باختيار عناصر ملائمة من كل نهج على النحو المطلوب.</p> <p>ان صياغة تعريف عبارة "تعريف" أو "تسعير" متضمنة في مادة التعاريف.</p> <p>ويظل نمط الموافقة المزدوجة التقليدي هو النهج الأكثر شيوعا (من حيث عدد الاتفاقات الثنائية) وذلك في وضع التعريفات. ويمكن أن تتاح درجة من التحرير بمقتضى هذا النهج اذا سمح الطرفان بمجال مناورة واسع لشركات الطيران المعنية في وضع التعريفات التي يمكنهما الموافقة عليها أو اذا وافق الطرفان على اعتماد تعريفات معينة مثل التعريفات التي تفي بمعايير نظام تسعير المنطقة.</p> <p>وقد يحتاج الطرفان الى الاتفاق حول ما هي العناصر التي ينبغي ادراجها أو تأكيدها.</p> <p>تتضمن آلية تطوير التعريفات خيارين آخرين يقللان على نحو تدريجي من التوكيد على الحاجة الى اتفاق لشركات الطيران ثنائي أو متعدد الأطراف. ويجوز أن تشارك شركات الطيران تحت رعاية الأياتا وذلك بصورة كاملة في التنسيق الخاص بالتعريفات لأغراض النقل بشركات متعددة في الرحلة الواحدة رهنا بموافقة وشروط الحكومات.</p>

<p>واعترافا بالحاجة الى ترشيح اجراءات الايداع تحدد البنود فترة الايداع على أنها أقصى مدة مع ترك عدد الأيام شاغرا (وهو عادة ثلاثون يوما) لكي يحدد الطرفين وفقا للظروف السائدة المتعلقة بالاتفاق الثنائي محل النظر.</p> <p>وعلى خلاف شروط الايداع، والتي يمكن أن تكون واسعة النطاق، فان نطاق الموافقة يقوم أساسا على تعريفات خدمات الحرية الثالثة والحرية الرابعة التي تدخل بصورة كاملة في الاطار التنظيمي للطرفين. كما يتضمن ذلك النطاق خيار تناول التعريفات بالنسبة للنقل الخاص بطرف ثالث.</p>	<p>المادة السابعة عشرة (تابع) التسعير (التعريفات)</p> <p>(تابع) الموافقة التقليدية/المزدوجة</p> <p>[الفقرة ٢ الخيار ٢ في رقم ٣]</p> <p>٢- تتفق شركات الطيران المعنية التي عينها الطرفان على التعريفات بعد التشاور حسب الاقتضاء مع شركات طيران أخرى. ويمكن التوصل الى هذا الاتفاق باستخدام الآلية الدولية المناسبة لتنسيق التعريفات. على ألا يجعل أي طرف من هذه المشاركة في التنسيق متعدد الأطراف للتعريفات بين الناقلين الجويين شرطا للموافقة على أي تعريفات وعلى ألا يمنع أي طرف أو يتطلب مشاركة شركة (شركات) الطيران التي يعينها أي من الطرفين في هذا التنسيق متعدد الأطراف للتعريفات. ويجوز لكل شركة طيران معينة أن تحدد تعريفاتها بمفردها ان شئت ذلك.</p> <p>[الفقرة ٢ الخيار ٣ في رقم ٣]</p> <p>٢- يجب حسب الامكان أن تحدد شركات الطيران المعنية تعريفاتها بمفردها غير أنه يجوز لشركات الطيران التي عينها الطرفان أن تتفق على التعريفات اذا سمح للطرفان لشركة الطيران أو شركات الطيران التي عينها أن تشارك في النشاطات الملائمة الخاصة بالآلية الدولية الواحدة أو الأكثر لتنسيق التعريفات. ويخضع كل اتفاق على التعريفات من خلال هذه النشاطات لموافقة كل من الطرفين ويجوز رفضه في أي وقت بغض النظر عما اذا كانت الموافقة قد تمت عليه في السابق.</p> <p>٣- يجوز لكل طرف أن يشترط على شركة الطيران الواحدة أو الأكثر [التي عينها الطرف الآخر] [التي عينها الطرفان] أن تخضره بالتعريفات التي اقترحتها للنقل الى أراضيها ومنها أو أن تودع هذه التعريفات لديه. وربما طلب تقديم هذا الاخطار أو الايداع قبل _ يوما على الأكثر من تاريخ الادخال المقترح. ويجوز تخفيض تلك المهلة الزمنية في حالات خاصة.</p> <p>٤- تخضع لموافقة الطرفين التعريفات التي يتعين أن تفرضها شركات الطيران التي عينها الطرفان للنقل فيما بين اقليميهما. [والتعريفات التي يتعين أن تفرضها شركة طيران معينة لأحد الطرفين للنقل بينه وبين اقليم الطرف الآخر واقليم دولة ثالثة على الخطوط التي يشملها هذا الاتفاق تخضع لمقتضيات الموافقة من الطرف الآخر].</p>
--	--

المادة السابعة عشرة (تابع) التسعير (التعريفات)	
<p>أما فيما يتعلق بالاجراءات الأخرى البديلة للموافقة الصريحة والموافقة الضمنية، يعترف البند بالحاجة الى ترشيد معالجة تقديم التعريفات وتأكيد النهج الأخير. وكما هو الحال في فترة الايداع، فقد تركت المدة التي يتعين أن يتم خلالها الاخطار بالرفض شاغرة (وهي عادة خمسة عشر يوما لفترة ايداع/اخطار تبلغ ثلاثين يوما)، لكي يحسمها الطرفان وفقا لظروفهما الثنائية المعينة.</p> <p>وهذا البند يخص عملية تشاور معينة بموجب التنظيم الثنائي للتعريفات، دون تقييد الظروف التي تنطبق عليها بموجبها. وفي كل حالة على حدة يترك المدى الزمني لعقد هذه المشاورات شاغرا لكي يحسمه الطرفان وفقا لظروفهما الخاصة.</p> <p>أما النص الاختياري فهو يقدم اجراء التحكيم التقليدي لفض المنازعات عندما تفشل عملية المشاورات لحل المسألة بين الطرفين.</p> <p>ويغطي النص حول مدة التعريفات المحددة ظروفًا مثل سحب شركة (شركات) الطيران المعنية للتعريفات، أو الاعتراض على (تعريفات) موافق عليها من قبل) من جانب طرف واحد أو كلا الطرفين. ويخضع التمديد الى ما وراء موعد الانقضاء لنظام الموافقة الساري وقد يقتصر على اثني عشر شهرا.</p>	<p>(تابع) الموافقة التقليدية/المزدوجة</p> <p>٥- يجوز أن يمنح أي من الطرفين موافقته على التعريفات وفقا لأحكام الفقرة ٤ أعلاه بأن يعلنها صراحة لشركة (شركات) الطيران التي أودعت التعريفات. غير أنه إذا لم يكن أي من الطرفين قد أعطى اشعارا كتابيا للطرف الآخر [و] أو [شركة (شركات) الطيران المعنية] بعدم الموافقة على تلك التعريفات لشركة (شركات) الطيران للطرف الآخر في غضون _ يوما من تاريخ تقديم التعريفات، وجب اعتبار ذلك بمثابة موافقة على تلك التعريفات. وفي حالة اختصار فترة تقديم التعريفات وفقا لأحكام الفقرة ٣، يجوز أن يوافق الطرفان على اختصار فترة رفض أي من الطرفين للتعريفات. لا تسري أي تعريفات مادام أحد الطرفين قد قدم اخطارا بالرفض [باستثناء الحالة المنصوص عليها في الفقرة ٦ أدناه].</p> <p>٦- يجوز لكل طرف أن يطلب التشاور حول أي تعريفات أصدرتها شركة طيران تابعة لأي من الطرفين للخدمات المشمولة بهذا الاتفاق، حتى وان كانت التعريفات المعنية قد رفضت بموجب اخطار الرفض. ويجب اجراء هذه المشاورات في موعد أقصاه _ يوما اعتبارا من استلام الطلب. ويجب أن يتعاون الطرفان على توفير المعلومات اللازمة لحل المسائل بطريقة معقولة. وإذا توصل الطرفان الى اتفاق وجب على كل طرف أن يبذل قصارى جهده لتنفيذه. وإذا لم يتم التوصل الى اتفاق فان قرار رفض التعريفات هو الذي يسود.</p> <p>٧- [إذا لم يتفق الطرفان على تسوية نزاع بصدد التعريفات المذكورة في الفقرة ٤ يسوى النزاع وفقا لأحكام المادة _ من الاتفاق]</p> <p>٨- تظل التعريفات المعتمدة وفقا لأحكام هذا البند سارية، ما لم تسحبها شركة (شركات) الطيران المعنية أو لغاية اعتماد تعريفات جديدة. على ألا يمدد سريان التعريفات لأكثر من _ شهرا بعد الموعد الأصلي لانتهاه السريان الا بموافقة الطرفين. وإذا اعتمدت تعريفات بدون تحديد موعد لانتهاه سريانها ولم تودع تعريفات جديدة حظيت بالموافقة، تظل التعريفات سارية الى أن يقدم أحد الطرفين بمبادرة منه أو بناء على طلب شركة (شركات) الطيران المعنية اخطارا بانهاه موافقته على التعريفات. أو الى أن تطلب شركة (شركات) الطيران المعنية انهاء التعريفات. ولا ينتهي سريان التعريفات الا بعد تقديم اخطار مدته لا تقل عن _ يوما على الأقل].</p>

<p>هناك بند بشأن فرض التعريفات متضمن على أساس اختياري:</p> <p>ويشكل نهج بلد المنشأ الخاص بالتعريفات نهجا وسطا بين نهج موافقة الطرفين، وهو الطريقة الشائعة المعتمدة في تنظيم التعريفات، وبين نهج اعراض الطرفين حيث لا يتمتع الطرفان المعنيان بسلطة التدخل من جانب واحد في التعريفات.</p> <p>يحتاج الطرفان الى الاتفاق حول ماهية العوامل التي ينبغي ادراجها أو تأكيدها.</p> <p>تتضمن آلية تطوير التعريفات خيارين آخرين يقللان على نحو تدريجي من التوكيد على الحاجة الى اتفاق لشركات الطيران ثنائي أو متعدد الأطراف. ويجوز أن تشارك شركات الطيران تحت رعاية الأياتا في التنسيق الخاص بالتعريفات لأغراض النقل بشركات متعددة في الرحلة الواحدة رهنا بموافقة وشروط الحكومات.</p>	<p>المادة السابعة عشرة (تابع) التسعير (التعريفات)</p> <p>(تابع) الموافقة التقليدية/المزدوجة</p> <p>٩- [يجب أن يبذل الطرفان ما في وسعهما لضمان توفير آلية فعالة ونشطة في اختصاصهما للتحقيق في انتهاك التعريفات المعتمدة وفقا لهذه المادة من جهة أي شركة طيران أو راكب أو وكيل للشحن أو منظم للرحلات أو مرحل للشحنات، ويجب أن يضمن أيضا المعاقبة على انتهاك التعريفات بتنفيذ اجراءات رادعة بطريقة متسقة وغير تمييزية.]</p> <p style="text-align: center;">النهج الانتقالي</p> <p style="text-align: center;">بلد المنشأ</p> <p>[انظر كبديل الى "اعراض الطرفين" أدناه]</p> <p>١- ان التعريفات التي يجب أن تطبقها شركة الطيران أو شركات الطيران التي عينها أي من الطرفين من أجل الخدمات التي يشملها هذا الاتفاق يجب أن تتحدد على مستويات معقولة، مع مراعاة كل العوامل ذات الصلة، بما في ذلك مصالح المنتفعين وتكلفة التشغيل وخصائص الخدمة والمكاسب المعقولة وتعريفات شركات الطيران الأخرى وغير ذلك من الاعتبارات التجارية السائدة في الأسواق.</p> <p>٢- يوافق الطرفان على ايلاء اهتمام خاص بالتعريفات التي يمكن رفضها اذا بدت تمييزية بصورة غير معقولة أو عالية بلا داع أو تقييدية بسبب استغلال موقف مهيمن أو متدنية بصورة مصطنعة بسبب الحصول على دعم مباشر أو غير مباشر أو "افتراسية".</p> <p>[الفقرة ٣ الخيار ١ من رقم ٣]</p> <p>٣- يجب حسب الامكان أن تتفق شركات الطيران التي عينها الطرفان على التعريفات بعد أن تتباحث على النحو المطلوب كل مع حكومتها وبعد التشاور حسب الاقتضاء مع شركات طيران أخرى. ويجب التوصل الى هذا الاتفاق باستخدام الآلية الدولية المناسبة لتنسيق التعريفات كلما كان ذلك ممكنا. وفي حالة عدم التوصل الى اتفاق متعدد الأطراف أو ثنائي، جاز لكل شركة معينة أن تحدد تعريفاتها بمفردها.</p>
--	---

المادة السابعة عشرة (تابع) التسعير (التعريفات)	
	<p>النهج الانتقالي (تابع) بلد المنشأ</p> <p>[الفقرة ٣ الخيار ٢ من رقم ٣]</p> <p>٣- تتفق شركات الطيران المعنية التي عينها الطرفان على التعريفات بعد التشاور حسب الاقتضاء مع شركات طيران أخرى. ويمكن التوصل الى هذا الاتفاق باستخدام الآلية الدولية المناسبة لتنسيق التعريفات. على ألا يجعل أي طرف من هذه المشاركة في التنسيق متعدد الأطراف للتعريفات بين الناقلين الجويين شرطاً للموافقة على أي تعريفات وعلى ألا يمنع أي طرف أو يتطلب مشاركة شركة (شركات) الطيران التي يعينها أي من الطرفين في هذا التنسيق متعدد الأطراف للتعريفات. ويجوز لكل شركة طيران معينة أن تحدد تعريفاتها بمفردها ان شأنت ذلك.</p> <p>[الفقرة ٣ الخيار ٣ من رقم ٣]</p> <p>٣- يجب حسب الامكان أن تحدد شركات الطيران المعنية تعريفاتها بمفردها. غير أنه يجوز لشركات الطيران التي عينها الطرفان أن تتفق على التعريفات اذا سمح الطرفان لشركة أو شركات الطيران التي عينها أن تشارك في نشاطات الآلية الدولية الواحدة أو الأكثر الملائمة لتنسيق التعريفات. وكل اتفاق على التعريفات من خلال هذه النشاطات يجب أن يخضع لموافقة كل من الطرفين، ويجوز رفضه في أي وقت بغض النظر عما اذا كانت الموافقة قد تمت عليه في السابق.</p>
<p>واعترافاً بالحاجة الى ترشيد اجراءات الابداع يحدد البند فترة الابداع على أنها أقصى مدة مع ترك عدد الأيام شاغراً (وهو عادة ثلاثون يوماً) لكي يحدده الطرفان وفقاً للظروف السائدة المتعلقة بالاتفاق الثنائي محل النظر.</p>	<p>٤- يجوز لكل طرف متعاقد أن يشترط على شركة الطيران الواحدة أو الأكثر [التي عينها الطرف الآخر] [التي عينها الطرفان] أن تخطره بالتعريفات التي اقترحتها للنقل الى أراضيها ومنها أو أن تودع هذه التعريفات لديه. وربما لزم تقديم هذا الاخطار أو الابداع قبل تاريخ الادخال المقترح بما لا يزيد عن _ يوماً. ويجوز تقليل هذا الحد الأقصى في حالات خاصة.</p>
<p>وعلى خلاف شروط الابداع، التي يمكن أن تكون واسعة النطاق، فإن نطاق الموافقة يقوم أساساً على تعريفات خدمات الحرية الثالثة والحرية الرابعة التي تدخل بكاملها في الاطار التنظيمي للطرفين. ويشكل نهج بلد المنشأ نهجاً وسطاً بين نهج موافقة الطرفين، وهو الطريقة الأكثر شيوعاً والمعتمدة في تحديد التعريفات، وبين نهج اعتراض الطرفين، حيث لا يتمتع الطرفان بسلطة التدخل من جانب واحد في التعريفات. وأيضاً تتضمن فقرة الموافقة خياراً لمعالجة التعريفات الخاصة بالنقل لطرف ثالث.</p>	<p>٥- يحق لكل طرف أن يوافق أو يرفض تعريفات النقل باتجاه واحد أو في الاتجاهين بين أراضي الطرفين بدءاً من أراضيها هو. [التعريفات التي يتعين فرضها من خلال شركة الطيران التي عينها أحد الطرفين للنقل بين أراضي الطرفين الآخر وبين أراضي دولة ثالثة على الخطوط الجوية التي يشملها هذا الاتفاق يجب أن تخضع لشروط موافقة الطرف الآخر]. يجب ألا يأخذ أي من الطرفين أي اجراءات انفرادية لمنع سريان التعريفات المقترحة ولا لمواصلة التعريفات السارية في اتجاه واحد أو في الاتجاهين بين أراضي الطرفين بدءاً من أراضي الطرفين الآخر.</p>

	<p>المادة السابعة عشرة (تابع) التسعير (التعريفات)</p>
<p>تركت فترة الايداع شاغرة وهي الفترة التي يجب الاخطار بأي رفض فيها (وهي عادة ١٥ يوما الى ٣٠ يوما اعتبارا من الايداع/الاخطار)، وذلك ليقوم الطرفان بالبت في شأنها وفقا لظروفهما الثنائية الخاصة.</p> <p>ولا ينطبق بند فض المنازعات التقليدي المنطوي على التحكيم في حالة نهج بلد المنشأ أو اعتراض الطرفين حيث ينطبق فقط بند التشاور. ومع ذلك فان النزاعات التي تنشأ ضد الممارسات التنافسية من قبيل نظام التسعير الافتراضي من الأولى أن تنشأ في حالة نهجي بلد المنشأ واعتراض الطرفين. ونظرا لطبيعة التعريفات الحساسة للوقت في حالة النزاعات بموجب هذه النظم الأكثر لبرالية، فقد يرغب الطرفان في استخدام اجراء فض المنازعات السريع الذي طور بصفة خاصة للتعريفات والسعة على النحو الوارد بالمادة الخاصة بفض المنازعات.</p>	<p>النهج الانتقالي (تابع) بلد المنشأ</p> <p>٦- يجوز أن يمنح أي من الطرفين موافقته على التعريفية وفقا لأحكام الفقرة ٥ أعلاه بأن يعلنها صراحة لشركة (شركات) الطيران التي أودعت التعريفات. وما لم يقدم أحد الطرفين كتابة الى الطرف الآخر [و] [أو] شركة (شركات) الطيران المعنية] اخطارا برفض تعريفات شركة (شركات) طيران الطرف الآخر في غضون _ يوما من تاريخ تقديم التعريفات وجب اعتبار ذلك بمثابة موافقة على تلك التعريفات. وفي حالة اختصار فترة تقديم التعريفات وفقا لأحكام الفقرة ٤ يجوز أن يوافق الطرفان على اختصار فترة رفض أي من الطرفين للتعريفات وفقا لذلك.</p> <p>٧- اذا رأى أي طرف أن تعريفية نقل الى اقليمه تندرج في الفئات المذكورة في الفقرة ٢ أعلاه، فعلى ذلك الطرف أن يعطي اشعارا بعدم الارتياح الى الطرف الآخر [في أقرب وقت ممكن] قبل _ أيام [على الأقل] من تاريخ الاخطار أو تاريخ ايداع التعريفية، ويمكنه الاستفادة من اجراءات التشاور المذكورة في الفقرة ٨ أدناه.</p> <p>٨- يجوز لكل طرف أن يطلب التشاور حول أي تعريفية أصدرتها شركة طيران تابعة لأي من الطرفين للخدمات المشمولة بهذا الاتفاق، حتى وان كانت التعريفية المقصودة المعنية قد رفضت بموجب اخطار أو لم تصادف ارتياحا. ويجب اجراء هذه المشاورات في موعد أقصاه _ يوما بعد استلام الطلب. ويجب أن يتعاون الطرفان على توفير المعلومات اللازمة لحل المسائل بطريقة معقولة. واذا توصل الطرفان الى اتفاق، وجب على كل طرف أن يبذل قصارى جهده لتنفيذه. واذا لم يتم التوصل الى اتفاق، أعطيت الأسبقية لقرار الطرف الذي يبدأ النقل في اقليمه.</p>

<p>ويغطي النص حول مدة التعريفات المحددة ظروفًا مثل سحب شركة (شركات) الطيران المعنية للتعريفات أو الاعتراض على (تعريفات موافق عليها من قبل) من جانب الطرف الذي يبدأ النقل في إقليمه.</p> <p>ويخضع التمديد إلى ما بعد موعد الانتهاء لنظام الموافقة الساري ويمكن أن يقتصر على اثني عشر شهرًا.</p> <p>ويرد على أساس اختياري النص على فرض التعريفات.</p> <p>يعطي اقتضاء قيام الطرفين بالاعتراض على التعريفات لمنع سريلانها شركات الطيران مجالًا أوسع في تحديد الأجور. وما لم يكن لدى أحد الطرفين سبب يحمله على الاعتقاد بأن الطرف الآخر يمكن أن يقتنع في المشاورات بالاعتراض على الأجرة أو تعديلها، فمن غير المحتمل اتخاذ إجراء ضدها لأن مثل ذلك الإجراء لن يكون له تأثير عملي.</p> <p>إن مجال التحرك الواسع الذي يمنح لشركات الطيران في تحديد التعريفات وقدرة الأطراف المحدودة على التدخل لمنع سريلان التعريفات في تلك المرحلة والمرحلة اللاحقة من التحرير الكامل أمر يدعو إلى آلية خارج نطاق نظام التعريفات تتناول السلوك المعادي للمنافسة. وهناك احتمالان هما مادة الضمانات في نموذج اتفاق الخطوط الجوية وقوانين المنافسة الخاصة بالطرفين.</p> <p>وفي بعض مواد اعتراض الطرفين يجري إبدال اصطلاح "التعريفات" باصطلاح أعم هو "التسعير".</p>	<p>المادة السابعة عشرة (تابع) التسعير (التعريفات)</p> <p>النهج الانتقالي (تابع) بلد المنشأ</p> <p>(تابع) [الفقرة ٣ الخيار ٣ من رقم ٣]</p> <p>٩- تظل التعريفات المعتمدة وفقا لأحكام هذا البند سارية إلى أن تسحبها شركة (شركات) الطيران المعنية أو لغاية اعتماد تعريفات جديدة. [ولا يجوز مد سريلان التعريفات لمدة تتجاوز _ شهرًا بعد الموعد الأصلي لانتهاء السريان الا بموافقة الطرفين. وإذا اعتمدت التعريفات دون تحديد موعد لانتهاء سريلانها ولم تودع تعريفات جديدة حظيت بالموافقة تظل التعريفات سارية إلى أن يقدم أي من الطرفين بمبادرة منه اخطارًا بانتهاء موافقته على التعريفات أو إلى أن تطلب شركة (شركات) الطيران المعنية إنهاء التعريفات. ولا ينتهي سريان التعريفات الا بعد تقديم اخطار مسبق لا تقل مدته عن _ يوم على الأقل].</p> <p>١٠- [يبدل الطرفان ما في وسعهما لضمان توافر آلية فعالة ونشطة في اختصاصهما للتحقيق في أي انتهاك للتعريفات المعتمدة وفقا لهذه المادة ترتكبها أي شركة طيران أو راكب أو وكيل للشحن أو منظم الرحلات أو مرحل الشحنات، ويجب أن يكفلا أيضا المعاقبة على انتهاك التعريفات بتنفيذ اجراءات رادعة بطريقة متسقة وغير تمييزية].</p> <p>اعتراض الطرفين</p>
---	--

<p>ويعد هذا النص شائعاً بصورة خاصة في بنود "الأجواء المفتوحة" الخاصة بالتسعير. وهو يتضمن عناصر الموافقة من نهج اعتراض الطرفين ولكنه يقصر التدخل على ثلاثة معايير ويعتمد على وجه الخصوص على السوق في تحديد التعريفات التي تعرضها شركات الطيران المعنية. والنهج هنا هو السماح لشركات الطيران بتحديد الأسعار من جانب واحد وجعل التدخل يقتصر على وجه التحديد على الحالات التي تنطوي على ممارسات تنافسية معينة غير عادلة من جانب شركات الطيران.</p> <p>وتتضمن الفقرة ٢ نهجين بديلين يتعلقان بإيداع التعريفات مما نهج يتطلب الإيداع ونهج لا يتطلبه. وقد يوافق الطرفان على التخلي بصورة تامة عن إيداع التعريفات بصفة رسمية.</p>	<p>المادة السابعة عشرة (تابع) التسعير (التعريفات) (تابع) اعتراض الطرفين [انظر كبديل في "بلد المنشأ" كما ورد أعلاه]</p> <p>١- يوافق الطرفان على إيلاء اهتمام خاص للتعريفات التي يمكن الاعتراض عليها إذا بدت تمييزية بصورة غير معقولة أو عالية بلا داع أو تقييدية بسبب اساءة استغلال وضع يتسم بالهيمنة، أو متدنية بصورة مصطنعة بسبب الحصول على دعم مباشر أو غير مباشر أو إذا كانت "افتراضية".</p> <p>[الفقرة ٢ الخيار ١ من رقم ٢]</p> <p>٢- يجوز لكل من الطرفين أن يشترط تقديم الاخطار أو إيداع التعريفات التي تقترحها شركة الطيران الواحدة أو الأكثر [التي عينها الطرف الآخر] [التي عينها الطرفان المتعاقدان]. وربما طلب تقديم هذا الاخطار أو الإيداع قبل حلول تاريخ الإدخال المقترح بما لا يزيد عن _ يوماً. ويجوز تقليص تلك الفترة في حالات خاصة.</p> <p>[الفقرة ٢ الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p>٢- لن يطلب إيداع أسعار النقل الجوي الدولي بين اقليمي الطرفين ما لم يطلب هذا الإيداع لغرض تنفيذ اتفاق تبادل بموجب الفقرة ٣ من هذه المادة. ولا يجوز لأي من الطرفين أن يطلب من شركات الطيران التابعة للطرف الآخر الاخطار بالأسعار التي يفرضها الناقلون المعارضون على الجمهور أو إيداعها ما لم يكن ذلك مطلوباً على أساس غير تمييزي لأغراض المعلومات. وعلى الرغم مما سبق، يتعين على شركات الطيران التي يعينها الطرفان أن تواصل إتاحة التوصل الفوري إذا طلب ذلك إلى المعلومات المتعلقة بالأسعار السابقة والقائمة والمقترحة لسلطات طيران الطرفين على نحو مقبول وبصيغة تقبلها تلك السلطات.</p>
--	---

المادة السابعة عشرة (تابع) التسعير (التعريفات)	
(تابع) اعترض الطرفان	
(تابع) [الفقرة ٢ الخيار ٢ من رقم ٢]	
<p>وتحدد بدرجة أكبر الفقرة ٣ في هذا البند من امكانية التدخل المنفرد وهي الفقرة التي تحظر اتخاذ اجراء منفرد لمنع بدء أو مواصلة فرض سعر مقترح. والطريقة الوحيدة هي اللجوء الى آلية المشاورات اذا كان أحد الأطراف غير راض أو يعتقد أن السعر لا يتسق مع اعتبارات الممارسات التنافسية غير العادلة الواردة في الفقرة ١. وسوف تسري الأسعار أو تواصل سريانها اذا لم يتم التوصل الى اتفاق نتيجة لعمليات التشاور.</p> <p>وكما هو الحال في نهج بلد المنشأ. فقد يرغب الطرفان في تعديل هذا البند لمعالجة نزاع من خلال المادة المتعلقة بفض المنازعات عندما تفشل عملية التشاور في التوصل الى اتفاق ففي مثل هذه الحالة سوف تتأثر الجملة الأخيرة في الفقرة ٣، التي تتعلق بسريان السعر اذا لم يكن هناك اتفاق. تركت فترة الايداع وهي الفترة التي يجب الاخطار بأي رفض فيها دون أن تملأ (وهي عادة ١٥ يوما بالنسبة لفترة ايداع/اخطار تبلغ ٣٠ يوما)، وذلك ليقوم الطرفان بالاتفاق بشأنها وفقا لظروفهما الثنائية الخاصة.</p> <p>يمكن ادراج نص يماثل النص الخاص ببلد المنشأ بشأن مدة التعريفات القائمة بحيث يشمل أحوالا مثل قيام شركة (شركات) الطيران المعنية بسحب التعريفات أو حالة وجود اعتراض من الطرفين.</p>	<p>٣- لا يجوز لأي طرف أن يتخذ اجراء من جانب واحد لمنع تنفيذ تعريفه مقترحة أو استمرار تعريفه فعلية لشركة طيران معينة تابعة لأي من الطرفين [أو على أساس المعاملة بالمثل لشركة (شركات) الطيران التابعة لدولة ثالثة] للنقل بين اقليمي الطرفين [أو بين اقليم الطرف الآخر و اقليم دولة ثالثة].</p> <p>٤- [يجوز أن يمنح أي من الطرفين موافقته على التعريفات وفقا لأحكام الفقرة ٣ أعلاه بأن يعلنها صراحة لشركة (شركات) الطيران التي أودعت التعريفات. وإذا رأى أي طرف أن تعريفه ما تدرج في الفئات المذكورة في الفقرة ١ أعلاه، فعلى ذلك الطرف أن يعطي اشعارا بعدم الرضا الى الطرف الآخر [في أقرب وقت ممكن] خلال _ أيام على الأقل من تاريخ الاخطار أو تاريخ الايداع للتعريف، ويمكنه الاستفادة من اجراءات التشاور المذكورة في الفقرة ٥ أدناه. وما لم يوافق الطرفان كتابة على رفض التعريفات المعنية بموجب هذه الاجراءات، وجب اعتبار التعريفات موافقا عليها].</p> <p>٥- يجوز لكل طرف أن يطلب التشاور حول أي تعريفه أصدرتها شركة طيران تابعة لأي من الطرفين عن الخدمات المشمولة بهذا الاتفاق، حتى وان كانت التعريفه المعنية موضوعا لاخطار بعدم الرضا. ويجب اجراء هذه المشاورات قبل مرور _ يوما بعد استلام الطلب. ويجب أن يتعاون الطرفان على توفير المعلومات اللازمة لحل المسائل بطريقة معقولة. وإذا توصل الطرفان الى اتفاق فيما يتعلق بتعريفه قدم بشأنها اخطار بعدم الرضا، وجب على كل طرف أن يبذل قصارى جهده لتنفيذه. وإذا لم يتم التوصل الى اتفاق تسري التعريفه المعنية أو تستمر في سريانها.</p>
التحرير الكامل	
<p>في اطار التحرير الكامل، لا يمكن الاعتراض على التعريفات لأي سبب من الأسباب ويمكن أن تصبح ممارسات شركات الطيران الخاصة بالتعريفات خاضعة لقوانين المنافسة للطرفين.</p>	<p>لا يطلب ايداع الأسعار [التعريفات] التي تفرضها شركات الطيران ولا تطلب الموافقة عليها من جهة أي طرف من الطرفين.</p>

المادة الثامنة عشرة الضمانات	
<p>سوف يكون البند الخاص بالضمانات ذا صلة وقابلا للتطبيق فقط اذا ما وافق الطرفان على الانتقال الى بيئة "أجواء مفتوحة" ومتحررة للناقلين الجويين المعينين التابعين لهما حتى لو لم تكن أجواء مفتوحة تماما. ويمكن أن تكون قائمة ممارسات شركات الطيران التجارية والتي قد تكون اشارات على ممارسات تنافسية محتملة غير عادلة مجرد قائمة للدلالة قامت الايكاو بتطويرها وتوزيعها على الدول المتعاقدة كتوصية. ويمكن أن يستخدم ذلك النص عندما تتفق دولتان على التحرك صوب نظام تقل فيه القيود ولم تكن للدولتين أو لأي منهما قوانين منافسة، فقد تدعو الحاجة الى وجود مجموعة متفق عليها بصورة متبادلة من المواصفات التي تعرف ما هي الممارسات التنافسية العادلة أو غير العادلة وذلك كاجراء خاص بالضمانات. وبالنظر الى البيئة التنافسية الخاصة التي ستعمل فيها شركات الطيران وأنظمة قوانين التنافس المنطبقة على أقاليمها، فقد تحدد الأطراف مؤشرات أخرى للسلوك التنافسي غير العادل والتي يمكن أن تدرج في هذا البند.</p> <p>وتتكون "آلية الضمان" من بند الضمانات بالاضافة الى البديل الرابع الخاص بفض المنازعات، واجراءات الوساطة المبنية على توصية من توصيات الايكاو متضمنة في مادة تسوية المنازعات.</p>	<p>١- يتفق الطرفان على أن الممارسات التالية لشركات الطيران يمكن أن تعتبر ممارسات تنافسية غير عادلة ويمكن أن تحتاج الى بحث أوثق:</p> <p>(أ) فرض أجور وأسعار على الطرق عند مستويات تكون، في الاجمال، غير كافية لتغطية تكاليف تقديم الخدمات التي ترتبط بها.</p> <p>(ب) اضافة سعة زائدة عن الحد أو زيادة تواتر الخدمة.</p> <p>(ج) الممارسات قيد النظر مستمرة بدلا من أن تكون مؤقتة.</p> <p>(د) الممارسات المعنية لها أثر اقتصادي خطير أو لها ضرر ملموس على شركة طيران أخرى.</p> <p>(هـ) الممارسات المعنية تعكس نية ظاهرة ولها أثر محتمل في شل واقضاء أو اخراج شركة طيران أخرى من السوق.</p> <p>(و) سلوك يشير الى اساءة استخدام المركز المهيمن على الطريق.</p> <p>٢- اذا ما اعتبرت سلطات الطيران لأحد الطرفين أن عملية أو عمليات تقوم بها أو تنتوي القيام بها شركة الطيران المعنية التابعة للطرف الآخر قد تشكل سلوكا تنافسيا غير عادل وفقا للمؤشرات المدرجة في الفقرة ١ فلها أن تطلب اجراء مشاورات وفقا للمادة [يشأن التشاور] بهدف حل المشكلة. ويصحب مثل ذلك الطلب اخطار يتضمن أسباب الطلب وأن تبدأ المشاورات في غضون ١٥ يوما من تقديم الطلب.</p> <p>٣- اذا لم يتوصل الطرفان الى حل للمشكلة من خلال المشاورات، يجوز لأي طرف أن يستند الى آلية فض المنازعات في اطار المادة [_] لحل النزاع.</p>

المادة التاسعة عشرة قوانين المنافسة	
<p>يقصد بهذا البند النموذجي الوارد آنفا الذي طورته الايكاو أن يكون مجموعة شاملة وان كانت قابلة للتطويع من الاجراءات في حالة مرور طرفين أو احتمال مرورهما بصعوبات في علاقاتهما الخاصة بالنقل الجوي عند تطبيق قوانين المنافسة الوطنية. وتشدد هذه البنود على الاخطار والتعاون وضبط النفس والتشاور للحيلولة دون نشوب النزاعات أو احتمال نشوبها وكذا حلها. ولا يكون استخدام البند من جانب الأطراف ذا صلة بالأمر اذا قام الطرفان على سبيل المثال بالتصديق على ممارسات تعاونية لشركات الطيران مثل تنسيق التعريفات ولم يكن لدى أي من الطرفين قانون منافسة. كما أنه ليس المقصود منه تكملة أية اجراءات قائمة. وبصفة عامة ينشد البند تعزيز للآليات الثنائية لتحاشي المنازعات وفضها كما ينشد وضع القضايا التي تنشأ في تطبيق معايير قانون المنافسة على النقل الجوي في اطار ثنائي. ويستمد البند أساسا من المفاهيم والمبادئ الواردة في خطوط ارشادية مفصلة بشأن هذا الموضوع طورتها الايكاو في نفس الوقت الذي طورت فيه البند النموذجي (انظر الوثيقة 9587 Doc).</p>	<p>١- يقوم الطرفان بإبلاغ بعضهما البعض بقوانين المنافسة والسياسات والممارسات الخاصة بهما والتغييرات التي طرأت عليها، وأية أهداف خاصة تتعلق بها قد تؤثر على تشغيل خطوط النقل الجوي بموجب هذا الاتفاق، ويقومان كذلك بتحديد السلطات المسؤولة عن تنفيذها.</p> <p>٢- يساعد الطرفان، بالقدر المسموح به بموجب قوانينهما ونظمهما، شركات الطيران الخاصة بكل منهما من خلال تقديم الارشاد بشأن مدى توافق أي ممارسة مقترحة لشركات الطيران مع قوانين المنافسة والسياسات والممارسات لديهما.</p> <p>٣- يخطر الطرفان بعضهما البعض عندما يعتبران أنه قد يوجد تعارض بين تطبيق قوانين المنافسة والسياسات والممارسات لديهما وبين الأمور المتعلقة بعمل الاتفاق، ويتم استخدام عملية التشاور المتضمنة في الاتفاق اذا ما طلب ذلك أي من الطرفين، لتحديد ما اذا كان هناك تنازع والبحث عن طرق حل النزاع أو تخفيفه الى أدنى حد.</p> <p>٤- يخطر الطرفان بعضهما البعض بنية الشروع في الاجراءات القضائية ضد شركة (شركات) الطيران لدى كل منهما أو اتخاذ أي اجراءات قانونية خاصة ذات صلة بموجب قوانين المنافسة لديهما قد تسترعي انتباههما.</p> <p>٥- دون الاخلال بحق أي من الطرفين في اتخاذ اجراء قانوني يتم استخدام عملية التشاور التي يتضمنها هذا الاتفاق عند طلب أي من الطرفين ذلك ويجب أن تهدف الى تعريف المصالح الخاصة بالطرفين والنتائج المحتملة التي تنشأ عن اتخاذ اجراء بموجب قانون المنافسة.</p> <p>٦- يسعى الطرفان للوصول الى اتفاق أثناء اجراء التشاور، مع الأخذ في الاعتبار للمصالح ذات الصلة لكل طرف وللوسائل البديلة التي قد تحقق أيضا أهداف ذلك الاجراء المتخذ بموجب قانون المنافسة.</p> <p>٧- في حالة عدم التوصل الى اتفاق سوف ينظر كل طرف عند تنفيذ قوانين المنافسة والسياسات والممارسات الخاصة بها، بعين الاعتبار والتعاطف الكامل الى وجهات النظر التي عبر عنها الطرف الآخر ويقيم الاعتبار لأواصر المودة على المستوى الدولي وللاعتدال وضبط النفس.</p>

	<p style="text-align: center;">المادة التاسعة عشرة (تابع) قوانين المنافسة</p>
	<p>٨- يسهل الطرف الذي رفعت بموجب قوانين المنافسة لديه دعوى قضائية خاصة نفاذ الطرف الآخر الى الهيئة القضائية ذات الصلة و/أو توفير المعلومات لتلك الهيئة على النحو اللائق. وقد تتضمن مثل هذه المعلومات المصالح الخارجية الخاصة به ومصالح الطرف الآخر على النحو المخاطر به من جانب ذلك الطرف وان أمكن نتائج أية مشاورات مع الطرف الآخر بشأن الدعوى.</p> <p>٩- يتعاون الطرفان الى الحد الذي لا تمنعه قوانينهما الوطنية أو سياساتهما ووفقا لأية التزامات دولية مطبقة، بالسماح لشركات طيرانهما أو مواطنيهما بالكشف عن المعلومات ذات الصلة بدعوى قضائية بشأن قانون المنافسة للسلطات المختصة لكل من الطرفين شريطة عدم تعارض هذا التعاون أو الكشف مع مصالحهما القومية الهامة.</p> <p>١٠- بينما تكون الدعوى المرفوعة من جانب سلطات قانون المنافسة لأحد الطرفين موضوعا للمشاورات مع الطرف الآخر، يتمتع الطرف الذي رفعت الدعوى في أراضيه انتظارا لنتيجة هذه المشاورات عن طلب الكشف عن المعلومات الموجودة في أراضي الطرف الآخر، كما يتمتع ذلك الطرف الآخر عن تطبيق أي تشريع يحجب المعلومات.</p>

المادة عشرون تبديل العملات وتحويل الايرادات	
<p>في بعض الاتفاقات، يمكن أن يشكل هذا البند مادة منفصلة أو أن يكون جزءا من المادة الخاصة "بالفرص التجارية".</p> <p>هذا البند الذي طوره الايكاو لتسهيل تبادل العملات وتحويل الايرادات هو نسخة أكثر شمولاً من النص الوارد على التقريب في جميع الاتفاقات الثنائية للخطوط الجوية.</p> <p>المصطلح "الأنشطة المرتبطة ارتباطاً مباشراً بالنقل الجوي" يتضمن عادة أنشطة مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بتقديم الخدمات الجوية، مثل النقل بالحافلة فيما بين المطار والفنادق. وتوفير الخدمات الأرضية لشركات الطيران الأخرى كلما كان ذلك مسموحاً به. لا يتضمن المصطلح أنشطة مثل الايرادات المحصلة من الفنادق وتأجير السيارات والاستثمار في العقارات المحلية والأسهم والسندات التي يحتمل أن تخضع لنظام مختلف لتبديل العملات وتحويل الايرادات. والمصطلح "دون ضرائب" يشير الى الضرائب على تبادل العملات وتحويل الايرادات ولا يشير الى ضريبة الدخل القومي، التي تتناولها المادة الخاصة "بالضرائب".</p>	<p>يسمح كل طرف لشركة (شركات) الطيران التابعة للطرف الآخر بأن تبدل وتحويل الى الخارج الى الدولة التي تختارها وبناء على طلبها جميع الايرادات المحلية التي حصلتها من بيع خدمات النقل الجوي ومن الأنشطة المرتبطة مباشرة بالنقل الجوي وذلك لما يزيد عن المبالغ التي صرفت على المستوى المحلي، مع السماح على وجه السرعة بالتبديل والتحويل دون قيود، ودون تمييز ولا ضرائب فيما يتعلق بتلك التحويلات على أن يسري سعر الصرف الذي ينطبق اعتباراً من تاريخ طلب التبديل والتحويل.</p>

المادة الحادية والعشرون بيع وتسويق منتجات الخدمة الجوية	
<p>في بعض الاتفاقات، يمكن أن يشكل هذا البند مادة منفصلة أو أن يكون جزءا من المادة الخاصة "بالفرص التجارية".</p> <p>تشير بعض الأحكام الواردة في هذه المادة الى "شركات الطيران المعينة". ويحتاج الطرفان الى أن يبحثا ما اذا كانت الأحكام بشأن النشاطات المتضمنة في هذه المادة يجب أن تمتد أيضا الى جميع شركات طيران أحد الطرفين لا الى شركات الطيران المعينة وحسب.</p> <p>هذا البند الذي طورته الايكاو يقدم قاعدة قياسية بسيطة وعادلة تسمح بالترخيص لشركات الطيران ببيع وتسويق خدماتها الجوية. لا ينطبق هذا البند على بيع وتسويق منتجات الخدمة الجوية عن طريق نظم الحجز الآلي والتي يعالجها بند منفصل. التعبير "مكاتب لهم في المناطق التي يستخدمونها" يشرح الحالة التي يكون فيها المكتب موجودا في مدينة أو دولة تخدمها شركة الطيران مباشرة. أما التعبير "مكاتب لهم في المناطق التي لا يخدمونها" فيقصد به المكتب في مدينة لا تخدمها شركة الطيران أو بلد لا تخدمه تلك الشركة بصورة مباشرة. وتضيف بعض الاتفاقات الثنائية المبرمة مؤخرا النص البديل بين قوسين.</p> <p>يقدم النص الاختياري ضمانات لشركات الطيران تكفل لها حرية البيع بالعملات القابلة للتحويل التي تقبلها شركة الطيران للمبيعات، دون أن يتطلب ذلك النص من شركات الطيران قبول العملات التي لا تتعامل بها شركات الطيران.</p>	<p>١- يمنح كل طرف شركات الطيران التابعة للطرف الآخر حق بيع وتسويق الخدمات الجوية الدولية وما يرتبط بها من منتجات في أراضيه (مباشرة أو عن طريق الوكلاء أو غيرهم من الوسطاء الذين تختارهم شركة الطيران)، بما في ذلك حق تأسيس مكاتب لهم في المناطق التي يخدمونها والمناطق التي لا يخدمونها.</p> <p>٢- [يكون لكل شركة طيران الحق في بيع خدمة النقل بعملة ذلك الاقليم أو حسب ما لها من سلطة تقديرية، بعملات قابلة للتحويل بحرية صادرة عن بلدان أخرى ويحق لأي شخص اشتراء خدمة النقل تلك بالعملات التي تقبلها شركة الطيران المذكورة.]</p>

<p>المادة الثانية والعشرون الموظفون الأجانب والاستعانة بالخدمات المحلية</p>	
<p>النهجان التقليدي والانتقالي</p> <p>١- يسمح لشركة أو شركات الطيران المعينة التي يملكها أي من الطرفين وذلك على أساس المعاملة بالمثل أن تدخل الى اقليم الطرف الآخر وتبقي فيه ممثليها وعاملها التجاريين والتشغيليين والفنيين حسبما يتطلبه الأمر لتشغيل الخطوط المتفق عليها.</p> <p>٢- يمكن تلبية تلك المتطلبات من العاملين بناء على اختيار شركة أو شركات الطيران التي يعينها أحد الطرفين من خلال عاملي تلك الشركات أو بالاستعانة بخدمات أي مؤسسة أو شركة أو شركة طيران أخرى تعمل في اقليم الطرف الآخر ويصرح لها بتأدية هذه الخدمات لشركات طيران أخرى.</p> <p>٣- يخضع ممثلو الشركة وعاملوها للقوانين والقواعد التنظيمية السارية الخاصة بالطرف الآخر وذلك بصورة تتفق مع تلك القوانين والقواعد.</p> <p>أ) يمنح كل طرف على أساس المعاملة بالمثل وبأقل قدر من التأخير تصاريح العمل المطلوبة أو تأشيرات الزيارة أو غير ذلك من الوثائق المماثلة لممثلي شركة الطيران وعاملها المشار إليهم في الفقرة ١ من هذه المادة.</p> <p>ب) يسهل الطرفان ويسارعان بتحقيق مقتضيات تصاريح العمل للعاملين الذين يؤدون بعض المهام المؤقتة لا تستغرق أكثر من ٩٠ (تسعين) يوماً.</p>	<p>في بعض الاتفاقات، يمكن أن يشكل هذا البند مادة منفصلة أو أن يكون جزءاً من المادة الخاصة "بالفرص التجارية".</p> <p>تشير بعض الأحكام الواردة في هذه المادة الى "شركات الطيران المعينة". ويحتاج الطرفان الى أن يبحثا ما اذا كانت الأحكام بشأن النشاطات المتضمنة في هذه المادة يجب أن تمتد أيضا الى جميع شركات طيران أحد الطرفين لا الى شركات الطيران المعينة وحسب.</p> <p>تعتمد النهج التقليدية والانتقالية على المعاملة بالمثل التي لو فسرت بصورة كمية فسوف تؤدي الى المحدودية العددية للعاملين لدى شركات الطيران الذين يمكن وزعهم في اقليم الطرف الآخر.</p> <p>تنص الفقرة ٣ب) على استخدام العاملين المؤقتين الذين تعد مقتضيات التوظيف والاقامة بالنسبة لهم أقل طولا من تلك الخاصة بالعاملين لأجل طويلة.</p>

المادة الثانية والعشرون (تابع) الموظفون الأجانب والاستعانة بالخدمات المحلية	
التحرير الكامل	
<p>يقصد بالفقرة أ) من هذا البند من بنود الايكاو بشأن العاملين الأجانب تسهيل الوزع في الخارج لبعض موظفي شركات الطيران من أولئك الذين يؤدون واجبات ادارية وتجارية وفنية وتشغيلية. ويخضع البند للالتزامات الدولية وكذلك للقوانين الوطنية للطرف المتلقي فيما يتعلق بالدخول والاقامة والتوظيف، والتي ينبغي في معظم الأحوال أن تكون مرنة بما فيه الكفاية للوفاء بالتزامات الطرف المعني بموجب هذا البند.</p> <p>والقصد من الفقرة ب) هو الاستجابة لضرورة الوفاء بالاستخدام المتكرر بدرجة أكبر للعاملين من دول ثالثة من جانب الناقلين الجويين نتيجة للعدد المتزايد من التحالفات وعولمة الأنشطة التجارية لشركات الطيران وبالتالي سوف تتضمن الفقرة القدرة على استخدام العاملين والخدمات الخاصة بشريك في شركات الطيران ضمن تحالف أو ترتيب مشاركة في الرموز، إضافة الى أية شركة أو مؤسسة محلية مصرح لها بتقديم خدمة.</p>	<p>يسمح كل طرف لشركات الطيران التي عينها الطرف الآخر بالآتي:</p> <p>أ) احضار عاملين أجانب الى أراضيهم ممن يؤدون واجبات ادارية وتجارية وفنية وتشغيلية وغير ذلك من الخدمات المتخصصة التي يتطلبها تقديم خدمات النقل الجوي وتركهم للبقاء فيها بما يتسق مع قوانين الدولة المستقبلة وقواعدها التنظيمية فيما يتعلق بالدخول والاقامة والتوظيف.</p> <p>ب) الاستعانة بالخدمات والعاملين من أية مؤسسة أو شركة أو شركة طيران أخرى تعمل في أراضيهم ومفوضة بتقديم مثل هذه الخدمات.</p>

المادة الثالثة والعشرون تغيير معايير مواصفات الطائرة	
<p>في بعض الاتفاقات، يمكن أن يشكل هذا البند مادة منفصلة أو أن يكون جزءاً من المادة الخاصة "بالفرص التجارية". أو يمكن لجدول الطريق أن يشتمل على هذا البند.</p> <p>يمكن أن يكون بند بشأن تغيير معيار الطائرة مادة قائمة بذاتها أو يمكن معالجته داخل الجدول الزمني للطريق. وبصفة عامة يمكن تغيير معيار الطائرة شركة الطيران من العمل على قطاعات طريق دولي على مسافة بعيدة من الاقليم الذي تتبعه بصورة اقتصادية من خلال مطابقة رحلاتها على مثل هذه القطاعات مع حجم الحركة الأقل من وإلى الاقليم الذي تتبعه وهذا ما يتوقعه عادة في حالة القطاعات الأبعد بطريق للنقل البعيد.</p> <p>في النوع التقليدي من صيغ التغيير لمعايير الطائرات يسمح بتغيير الطائرة ولكن رهنا بعدد من الشروط بما فيها تنسيق جدول المواعيد وحجم الطائرة وحجم الحركة والقيود على السعة في حالة نظام سعة مراقب. وتستهدف الشروط السماح باستخدام تغيير معيار الطائرة ولكن مع الحد منه. في الفقرة الفرعية هـ) يرد نص اختياري يشمل وسائل تسويق وبيع حديثة أخرى بخلاف الاعلانات عند تقديم خدمة تغيير الطائرة. أما في الفقرة الفرعية ح) يتيح النص الاختياري مرونة أكثر للنقل الجوي القائم بالتشغيل من خلال السماح، رهنا بتقويض، بأكثر من رحلة من نقطة التغيير. إلا أن الشروط الأخرى المتصلة بتغيير معيار الطائرة يمكن أن يستمر تطبيقها.</p>	<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">النهج التقليدي</div> <p>١- يجوز لشركة طيران معينة تابعة لأحد الطرفين عند تشغيل أي خط متفق عليه على طريق معين إبدال طائرة بأخرى عند نقطة في اقليم الطرف الآخر وفقاً للشروط التالية فقط:</p> <p>أ) أن يكون ذلك مبرراً على أساس اقتصاد التشغيل.</p> <p>ب) ألا تكون الطائرة المستخدمة على قطاع من الطريق أبعد من محطة المطار في اقليم الطرف الأول ذات سعة أكبر من الطائرة المستخدمة في القطاع الأدنى.</p> <p>ج) أن تعمل الطائرة المستخدمة على القطاع الأبعد فقط بالارتباط مع الخدمة التي تقدمها الطائرة المستخدمة على القطاع الأدنى وأن يكون المقرر أن تفعل ذلك. تصل الطائرة الأولى عند نقطة تحويل لغرض نقل الحركة المحولة من أو التي ستحول إلى الطائرة المستخدمة على القطاع الأدنى وتحدد سعتها بالإشارة إلى هذا الغرض في المقام الأول.</p> <p>د) أن يكون هناك حجم كاف للحركة البينية.</p> <p>هـ) ألا تقوم شركة الطيران [يعرض نفسها على الجمهور من خلال الاعلانات أو غير ذلك] [يعرض نفسها على نحو مباشر أو غير مباشر سواء في الجداول الزمنية أو نظم الحجز الآلي أو نظم عرض الأسعار أو الاعلان أو غير ذلك من الوسائل]، [كموفرة لخدمة تنشأ عند نقطة يتم عندها تغيير الطائرة] [كموفرة لخدمة غير الخدمة المتفق عليها على الخطوط المحددة ذات الصلة.</p> <p>و) وحيثما تتضمن خدمة متفق عليها تغيير طائرة يعرض ذلك في كل الجداول الزمنية ونظم الحجز الآلي ونظم عرض السعر والاعلان وغير ذلك من الوسائل.</p> <p>ز) أن تحكم بنود المادة - من هذا الاتفاق جميع الترتيبات المتعلقة بتغيير الطائرة.</p>

المادة الثالثة والعشرون	
(تابع) تغيير معايير مواصفات الطائرة	
(تابع) النهج التقليدي	
<p>ح) أنه فيما يتعلق برحلة أية طائرة واحدة داخل الاقليم الذي يتم فيه التغيير، يجوز السماح فقط باتمام رحلة واحدة انطلاقاً من ذلك الاقليم [ما لم تكن الطائرة مصرحاً لها من جانب سلطات الطيران للطرف الآخر بتنفيذ أكثر من رحلة واحدة]</p> <p>٢- لا ينشأ عن أحكام الفقرة ١ من هذه المادة ما يلي:</p> <p>تسمح الفقرة الثانية بتغيير غير مقيد لمعايير الطائرة في البلد الذي تنتمي إليه شركة الطيران ولكن الفقرة تحظر وزع الطائرات في اقليم الطرف الآخر.</p>	<p>أ) الحد من الحق في قيام شركة طيران معينة بتغيير الطائرة في اقليم الطرف الذي يقوم بتعيين شركة الطيران.</p> <p>ب) السماح لشركة طيران معينة خاصة بأحد الطرفين بوزع طائراتها في اقليم الطرف الآخر بغرض تغيير الطائرة.</p> <p>٣- لا تؤدي أحكام هذه المادة الى الحد من قدرة شركة الطيران على تقديم الخدمات من خلال التشارك في الرموز و/أو ترتيبات حجز المساحات حسبما نص عليه في هذا الاتفاق [الجدول الزمنية للطريق الواردة في هذا الاتفاق].</p>
<p>ان أحكام مواد التغيير التقليدي لمعايير الطائرة غالباً لا يمكن تطبيقها من الناحية العملية على التشارك في الرموز و/أو حالات حجز المساحات واذا جاز أن يسمح بهذه النشاطات احتاج الأمر الى استثناء من الأحكام المتعلقة بتغيير معايير الطائرة. والصيغة الواردة بين القوسين سوف تستخدم حينما يضم الملحق بالاتفاق الجدول الزمنية للطريق. وفي هذه الحالات، قد ترغب الدول في أن تدرج أحكام تغيير معايير الطائرة في ذلك الملحق.</p>	<p style="text-align: center;">النهج الانتقالي</p> <p>١- يجوز لكل شركة طيران معينة تغيير الطائرة على أي الرحلات أو عليها جميعاً في الخطوط المتفق عليها وباختيارها في اقليم الطرف الآخر، أو عند أية نقطة على طول الطرق المحددة شريطة أن:</p> <p>أ) تدرج الطائرة المستخدمة الى ما بعد نقطة تغيير الطائرة في جدول المواعيد تزامناً مع الطائرات الداخلة أو الخارجة كيفما كان الحال.</p> <p>ب) لا يجوز في حالة تغيير الطائرة في اقليم الطرف الآخر وحيث يتم تشغيل أكثر من طائرة واحدة فيما بعد نقطة التغيير أن تكون أكثر من طائرة واحدة من حجم متساو ولا يجوز أن تكون أي طائرة أكبر من الطائرات المستخدمة في قطاع الحريتين الثالثة والرابعة.</p>

المادة الثالثة والعشرون (تابع) تغيير معايير مواصفات الطائرة (تابع) النهج الانتقالي	
<p>٢- لغرض عمليات تغيير معايير الطائرات، يجوز لشركة طيران معينة استخدام معداتها الخاصة بها وأن تستخدم رهنًا بالنظم الوطنية المعدات المؤجرة، كما يجوز العمل بموجب ترتيبات تجارية مع شركة طيران أخرى.</p> <p>٣- يجوز لشركة طيران معينة استخدام أرقام رحلات مختلفة أو متطابقة من أجل قطاعات التغيير الخاصة بها لعمليات الطائرات.</p>	<p style="text-align: center;">التحرير الكامل</p> <p>في أي قطاع أو قطاعات دولية في الطرق المتفق عليها يجوز أن تقوم شركة طيران معينة بالنقل الجوي الدولي دون أي حد للتغيير للطائرات من حيث النوع أو عدد الطائرات المشغلة عند أي نقطة على الطريق، شريطة أنه [فيما عدا الخطوط المقصورة على الشحن فقط] يكون النقل إلى ما وراء تلك النقطة هو استمرار للنقل من إقليم الطرف الذي عين شركة الطيران وأن يكون النقل باتجاه الدخول إلى إقليم الطرف الذي عين شركة الطيران هو استمرار للنقل من جهة ما وراء مثل هذه النقطة.</p>
<p>يرد نهج التحرير الكامل في الكثير من اتفاقات "الأجواء المفتوحة" ويتيح مرونة تشغيلية واسعة النطاق في استخدام المعدات. كما يسمح هذا النوع من البنود أيضا، على سبيل المثال، بتمكين عمليات النقطة المحورية من أن تتم في نقطة التغيير رهنًا بالطبع بالتوصل إلى اتفاق مع الشركاء الثنائيين الآخرين ذوي العلاقة. والقيود الوحيد هو اقتضاء تشغيل الخطوط بصورة خطية طويلة أي أن تكون الرحلة في القطاع الثاني امتدادا أو استمرارا لرحلة الوصول السابقة الداخلة أو الخارجة. وتزليل الصيغة الواردة بين قوسين هذا القيد بالنسبة للخطوط المخصصة للبضائع فقط.</p>	

	المادة الرابعة والعشرون المناولة الأرضية
<p>في بعض الاتفاقات، يمكن أن يشكل هذا البند مادة منفصلة أو أن يكون جزءاً من المادة الخاصة "بالفرص التجارية".</p> <p>يجب أن تتضمن جميع الأحكام إشارة ترافقية الى الأحكام المتعلقة بالسلامة. أما الجملة التي تشير الى المناولة الأرضية فسوف يغطيها الملحق السادس.</p> <p>وتشير بعض الأحكام في هذه المادة الى "شركات الطيران المعنية". والأطراف بحاجة الى أن تبحث ما اذا كانت الأحكام بشأن النشاطات المتضمنة في هذه المادة ينبغي أن تمتد أيضاً الى جميع شركات الطيران الخاصة بأحد الأطراف لا الى شركات الطيران المعنية فقط.</p> <p>ان الطبيعة القائمة على المعاملة بالمثل الخاصة بالنهج التقليدي تؤدي بعامه الى خدمات مناولة أرضية مرضية تقدم حينما تقوم شركات الطيران المعنية الخاصة بالطرفين بالخدمة في نفس المطارات لدى كل من الطرفين. غير أنه في الحالات التي ليست فيها معاملة بالمثل (على سبيل المثال اذا لم تخدم شركة طيران معينة تابعة للطرف الآخر مطارا تحظى فيه شركات الطيران المعنية التابعة للطرف الأول بخدمات مناولة أرضية) تجد شركات الطيران في بعض الأحيان الخدمات غير مرضية والأسعار غير قادرة على المنافسة.</p> <p>هذا النهج يسمح لشركة الطيران المعنية بأن تختار من بين مقدمي الخدمات المتنافسين على خدمات المناولة الأرضية. ويمكن لذلك أن يتيح بعض التحسين في الخدمات والتكلفة اعتماداً على درجة المنافسة بين مقدمي الخدمات. وهذا النهج موجود بعامه في المطارات التي فيها عدد كبير من شركات الطيران وقيود مادية على عدد مقدمي خدمة المناولة الأرضية يمكن أن تشملهم تلبية الاحتياجات.</p> <p>يسمح هذا النهج الانتقالي لشركة الطيران على أساس المعاملة بالمثل بأن تؤدي خدمة المناولة الأرضية الخاصة بها، أو أن تختار لتاحة تلك الخدمات لها من خلال أي وكيل تفوضه السلطات المختصة لدى الطرف الآخر لتقديم خدمات المناولة الأرضية لشركات الطيران الأخرى التي تعمل في نفس المطار في اقليم الطرف الآخر.</p>	<p>النهج التقليدي</p> <p>رهنًا بالأحكام المعمول بها والمتعلقة بالسلامة بما في ذلك قواعد الايكاو القياسية وأساليب عملها الموصى بها المتضمنة في الملحق السادس، يجوز لشركة الطيران المعنية على أساس المعاملة بالمثل أن تنتفع بخدمات شركة طيران معينة تابعة للطرف الآخر من أجل خدمات المناولة الأرضية في اقليم ذلك الطرف.</p> <p>النهج الانتقالي</p> <p>[الخيار ١ من رقم ٢]</p> <p>رهنًا بأحكام السلامة المعمول بها، بما في ذلك قواعد الايكاو القياسية وأساليب عملها الموصى بها المتضمنة في الملحق السادس، لشركة الطيران المعنية أن تختار من بين مقدمي خدمات المناولة الأرضية المتنافسين.</p> <p>[الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p>١- رهنًا بأحكام السلامة التي تنطبق بما في ذلك قواعد الايكاو القياسية وأساليب عملها الموصى بها المتضمنة في الملحق السادس، يسمح لشركة أو شركات الطيران التي يعينها أحد الطرفين على أساس المعاملة بالمثل بتأدية أعمال المناولة الأرضية الخاصة بها في اقليم الطرف الآخر وأن تحصل بناء على اختيارها على خدمات المناولة الأرضية بصورة كلية أو جزئية من خلال وكيل فوضته السلطات المختصة للطرف الآخر لتقديم مثل تلك الخدمات.</p>

المادة الرابعة والعشرون (تابع) المناولة الأرضية	
النهج الانتقالي (تابع) [الخيار ٢ من رقم ٢]	
<p>٢- كما يحق أيضا لشركة أو شركات الطيران المعينة التابعة لأحد الطرفين تقييم خدمات المناولة الأرضية لشركات الطيران الأخرى التي تعمل في نفس المطار في إقليم الطرف الآخر.</p> <p>٣- لا تخضع ممارسة الحقوق الواردة في الفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة إلا للقيود المادية أو التشغيلية الناشئة عن اعتبارات سلامة أو أمن المطار. وتطبق أية قيود بصورة موحدة وبشروط لا تقل ملائمة عن الشروط الأكثر ملائمة المتاحة لأي شركة طيران تعمل في خدمات جوية دولية مماثلة في الوقت الذي تفرض فيه تلك القيود.</p>	<p>تقر الفقرة ٣ بأن حقوق المناولة الأرضية ربما تعين تقييدها وان كان ذلك راجعا فقط الى اعتبارات سلامة أو أمن المطار. وتولي الفقرة المعاملة الخاصة بالدولة الأولى بالرعاية والمعاملة على أساس وطني في حالة تطبيق أي من تلك القيود.</p>
التحرير الكامل	
<p>١- رهنا بتطبيق الأحكام المعمول بها المتعلقة بالسلامة بما في ذلك قواعد الايكو القياسية وأساليب عملها الموصى بها المتضمنة في الملحق السادس يفوض كل طرف شركة (شركات) الطيران التابعة للطرف الآخر بناء على اختيار كل منها صلاحية القيام بما يلي:</p> <p>أ) أداء خدمات المناولة الأرضية الخاصة بها.</p> <p>ب) القيام بالمناولة لصالح ناقل جوي آخر أو ناقلين جويين آخرين.</p> <p>ج) الانضمام لآخرين في تكوين هيئة لتقديم الخدمات</p> <p>د) و/أو الاختيار من بين مقدمي الخدمات المتنافسين.</p> <p>٢- يسمح للناقل الجوي بالاختيار الحر فيما بين البدائل المتاحة، أو اضافة خياره أو تغييره باستثناء الحالة التي عندها يتضح أن ذلك غير عملي وأيضا عندما يكون ذلك مقيدا باعتبارات السلامة والأمن ذات الصلة، أو (باستثناء المناولة الذاتية الواردة في أ) أعلاه) مقيدا بنطاق عمليات المطار الذي يكون صغيرا بحيث لا يتحمل مقدمي خدمات متنافسين.</p> <p>٣- ويطلب من الأطراف دائما اتخاذ التدابير اللازمة لكفالة نظام تسعير يقوم على التكلفة ومعاملة منصفة وعادلة للناقل الجوي أو الناقلين الجويين للطرف الآخر أو الأطراف الأخرى.</p>	<p>في نهج التحرير الكامل الذي أعدته الايكو، أمام شركة الطيران المعينة خيار أوسع في نطاقه يتعلق بالمناولة الأرضية، ويمكنها أن تؤدي ما يخصها من مناولة أرضية أو تستعين بخدمات شركة طيران أخرى، أو أن تقدم الخدمات الى شركات طيران غيرها أو أن تنضم الى شركات طيران أخرى في تقديم الخدمات بصورة جماعية أو أن تختار بين مقدمي الخدمات المتنافسين (انظر الوثيقة Doc 9587).</p> <p>اعتمادا على الظروف الخاصة للدول يجب أن تبحث الدول ادخال المناولة الذاتية والموردين المتعددين بصورة تدريجية وعلى مراحل وذلك حسب حجم المطار كلما كان ذلك مناسباً.</p> <p>وفي بعض المطارات قد لا يسمح عدد الناقلين الجويين والتجهيزات المادية المحدودة لجميع الناقلين الجويين بتأدية المناولة الأرضية الخاصة بهم في القسم المراقب جويا، وفي هذه الحالات يجب أن يختار الناقلون الذين يسمح لهم بالقيام بذلك على أساس اجراءات موضوعية وتتسم بالشفافية وعدم التمييز ويجب أن يتاح موردون بدلاء قادرين على المنافسة.</p>

المادة الخامسة والعشرون تقاسم الرمز والترتيبات التعاونية	
	<p>يمكن أن يعامل تقاسم الرمز بنفس الأسلوب شأن الترتيبات التعاونية الأخرى لشركات الطيران التي تقتضي أن يكون لدى شركات الطيران المعنية السلطة الملائمة (في حالة تقاسم الرمز، وحقوق الحركة المترتبة على ذلك) وأن تفي بالمقتضيات التي تنطبق عادة على تلك الترتيبات. غير أنه بالنسبة للدول التي قد ترغب في الحصول على مادة محددة بشأن تقاسم الرمز يرد النص التالي.</p> <p>كبدل لذلك قد تجد بعض الدول أنه من الأفضل أن يتم تناول تقاسم الرمز في مادة بشأن الفرص التجارية أو في الملاحظات الخاصة بجدول الطرق.</p>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">النهج التقليدي</div>	<p>تتناول معظم الاتفاقات التقليدية بصورة ضمنية النقل بواسطة أكثر من شركة في الرحلة الواحدة من خلال الموافقة على تعريفات ذلك النقل بواسطة أكثر من شركة، ولكن تلك الاتفاقات نادرا ما تكون بها أحكام محددة تتعلق باستخدام الطائرات المؤجرة أو المساحة المحجوزة أو الترتيبات التي وضعت مؤخرا لتقاسم الرمز. ان مثل تلك الترتيبات اما توافق عليها سلطات الطيران المعنية على أساس حالة بحالة أو ضمن مذكرة تفاهم.</p>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">[الخيار ١ من رقم ٢] النهج الانتقالي</div>	<p>يقر النهج التقليدي على وجه التحديد باستخدام هذه الأنواع من الترتيبات التعاونية ولكنه يجعلها تقتصر على شركات الطيران المعنية الخاصة بطرفي الاتفاق. وعلى سبيل الاجراءات الانتقالية تقوم بعض الاتفاقات الثنائية بقصر استخدام تقاسم الرمز على طرق محددة أو عدد محدد من الرحلات ويمكن تعديل ذلك الاستخدام أيضا باجراء مناقشات لاحقة و/أو بتبادل المذكرات.</p>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">التحرير الكامل</div>	<p>تتضمن مرحلة التحرير الكامل ترتيبات تعاونية مع شركات طيران بلدان ثالثة ومقدمي الخدمات السطحية. وفي معظم اتفاقات "الأجواء المفتوحة" تتضمن تلك المرحلة أيضا تأجير الطائرات بالطاقم فيما بين شركات طيران الطرفين ولكن لأغراض هذا الاتفاق النموذجي وضعت أحكام منفصلة خاصة بالتأجير.</p>
	<p>يجوز لكل شركة طيران معينة الدخول في ترتيبات تسويق تعاونية مثل المشاريع المشتركة وحجز المساحات وتقاسم الرمز مع شركات طيران أي من الطرفين، شريطة حيازة شركتي الطيران المعنيتين للتفويض المناسب ووفائهما بالمتطلبات التي تطبق عادة على مثل هذه الترتيبات.</p> <p>١- عند تشغيل أو اقامة الخدمات المرخصة على الطرق المتفق عليها يجوز لأي شركة طيران معينة تابعة لأحد الطرفين الدخول في ترتيبات تسويقية تعاونية مثل المشاريع المشتركة أو حجز المساحات أو ترتيبات تقاسم الرمز مع:</p> <p>(أ) شركة طيران أو شركات طيران تابعة لأي من الطرفين.</p> <p>(ب) شركة طيران أو شركات طيران تابعة لدولة ثالثة.</p> <p>(ج) مقدم خدمة نقل سطحي تابع لأي بلد من البلدان.</p> <p>شريطة أن تكون كل شركات الطيران الداخلة في مثل هذه الترتيبات: (١) لديها التفويض المناسب و (٢) تفي</p>

بالمطالبات التي تطبق عادة على مثل هذه الترتيبات.

المادة الخامسة والعشرون
(تابع) تقاسم الرمز والترتيبات التعاونية

(تابع) التحرر الكامل

٢- أن يوافق الطرفان على اتخاذ الاجراءات الضرورية التي تضمن أن الركاب أصبحوا على علم تام وتمتعوا بحماية تامة فيما يتعلق بالرحلات المشغلة بنظام تقاسم الرموز المتوجهة الى أراضيهم أو الوافدة منها، وأن يكون الركاب مزودين على الأقل بالمعلومات الضرورية بالطرق التالية:

(أ) شفاهة وان أمكن تحريريا في وقت الحجز.

(ب) وتحريريا على تذكرة السفر نفسها و/أو (إذا لم يكن بالإمكان)، على الورقة التي ترافق تذكرة الراكب وتشرح خط سير الرحلة، وعلى أي وثيقة أخرى تحل محل التذكرة مثل التأكيد التحريري، بما في ذلك معلومات عن الهيئة التي يجب الاتصال بها عند نشوء أي مشكلة، وبيان واضح عن اسم شركة الطيران المسؤولة في حالة وقوع الضرر أو حادث.

(ج) وشفاهة مرة أخرى، بمعرفة موظفي الخدمات الأرضية التابعين لشركة الطيران في جميع مراحل الرحلة.

[٣- شركات الطيران مطالبة بتقديم أي ترتيب تعاوني مقترح الى سلطات الطيران التابعة للطرفين للحصول على موافقتها قبل تقديم مقترحها بـ _____ يوما على الأقل].

[الخيار ٢ من رقم ٢]

النهج الانتقالي ونهج التحرير الكامل

١- رهنا بالمقتضيات التنظيمية التي تطبقها عادة على مثل تلك العمليات سلطات الطيران لدى كل طرف، يجوز لكل شركة طيران معينة لدى الطرف الآخر الدخول في ترتيبات تعاون بغرض تحقيق ما يلي:

(أ) اقامة الخدمات المتفق عليها على طرق محددة من خلال تقاسم الرمز (أي بيع خدمة النقل تحت الرمز الخاص بها) على الرحلات التي تشغلها شركة (شركات) الطيران لأي طرف من الطرفين [و/أو أية دولة ثالثة].

تتضمن عبارة، "المقتضيات التي تطبقها عادة" وذلك للترتيبات التعاونية في حالة تقاسم الرمز على سبيل المثال مقتضيات لاختار المستهلك وحمايته. وقد يأخذ ذلك شكل مادة اضافية مأخوذة من الوثيقة 9587 Doc.

العبارة الواردة في الفقرة (ب) "أية وثيقة أخرى تحل محل التذكرة مثل التأكيد التحريري" تتضمن التذاكر الالكترونية.

يمكن أن تخدم متطلبات الايداع الاختياري باعتبارها وسيلة يمكن من خلالها لسلطات الطيران التحقق من أن شركات الطيران جميعها لديها التفويض المناسب وتفي بالمقتضيات التي تنطبق على تلك الترتيبات. وكبدل، يمكن استخدام القوانين والقواعد الوطنية لهذا الغرض.

تسمح الفقرة الفرعية أ) للناقلين الجويين باقامة خدماتهم ببيع خدمة النقل في اطار الرموز الخاصة بهم (الناقلون القائمون بالتسويق) على الرحلات التي تقوم بتشغيلها شركات طيران أي من الطرفين و/أو ناقلو البلدان الثالث (الناقلون القائمون بالتشغيل)، حيث تدرج الصيغة التي بين القوسين. (حتى يقتصر تقاسم الرموز على شركات الطيران المعينة التابعة للطرفين، يجب حذف الصيغة التي بين القوسين).

<p>تسمح الفقرة الفرعية ب) لشركات الطيران المعينة بحمل رموز شركات الطيران الأخرى.</p> <p>تسمح الجملة الأولى من الفقرة ٢ بتقاسم الرمز في القطاعات المحلية في إقليم أحد الطرفين ولكن ضمن رحلة دولية. وتحظر الجملة الأخيرة من الفقرة ٢ على سلطات الطيران لأحد الطرفين الامتناع عن الموافقة الخاصة بتقاسم الرمز على أساس أن شركة الطيران القائمة بالتشغيل ليس لها الحق بتصريح من ذلك الطرف للقيام بالحركة في اطار رمز شركة الطيران المعينة التابعة للطرف الأخرى. وإذا سمح بذلك الامتناع فان الكثير من فرص تقاسم الرمز المحتملة التي تهدف الأحكام الى السماح بها يمكن أن يمنعها الطرف الأخرى.</p> <p>وتفر الفقرة الثالثة بأهمية الوضوح فيما يتعلق بالاستحقاقات المتصلة بالسعة والتي يسمح بها من أجل عمليات تقاسم الرمز. وغالبا ليست هناك حدود على السعة يعرضها الناقلون الجويون القائمون بالتسويق بالنسبة لخدمات تقاسم الرمز الا أن الرحلات التي يجري تشغيلها بمعدات الناقلين الجويين والتي تتم بمقتضى الاتفاق غالبا ما تخضع لقيود السعة سواء استخدم رمز ناقل جوي آخر أو لم يستخدم في تلك الرحلات. ان السعة الخاصة بالناقلين الجويين القائمين بالتشغيل والتابعين لبلدان ثوالت لا تخضع في الأحوال العادية الا لأحكام اتفاق جوي بين دولة الناقل الجوي القائم بالتشغيل والطرف الأخرى.</p>	<p>المادة الخامسة والعشرون (تابع) تقاسم الرمز والترتيبات التعاونية</p> <p>[الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p>(تابع) النهج الانتقالي والتحرير الكامل</p> <p>ب) النقل تحت رمز أية شركة (شركات) طيران أخرى اذا كانت تلك الشركة أو الشركات مصرحا لها من جهة سلطات طيران أحد الطرفين ببيع خدمة النقل في اطار الرمز الخاص بها وذلك على الرحلات التي تقوم بتشغيلها شركة الطيران المعنية تلك والتي تتبع الطرف الأخرى.</p> <p>٢- تقتصر خدمات أقسام الرمز التي تنطوي على الانتقال فيما بين نقاط لدى أحد الطرفين على الرحلات التي تقوم بتشغيلها شركة (شركات) طيران صرحت لها سلطات طيران ذلك الطرف بتقديم الخدمة بين نقاط في أراضي ذلك الطرف. ولا يتاح أي نوع من النقل بين نقاط في ذلك الاقليم ضمن رمز شركة (شركات) الطيران المعنية للطرف الأخرى الا ضمن رحلة دولية. تقوم جميع شركات الطيران المشاركة في ترتيبات تقاسم الرمز بتولي القدر الملائم من السلطة على الطريق. ويسمح لشركات الطيران بنقل الحركة فيما بين الطائرات التي تشترك في خدمات تقاسم الرمز وذلك دون حدود. ولا يجوز لسلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين أن تمنع الاذن بأن تتم خدمات تقاسم الرمز التي تحددت في (أ) أعلاه من خلال شركة (شركات) الطيران المعنية التابعة للطرف الأخرى على أساس أن شركة أو شركات الطيران التي تقوم بتشغيل الطائرة ليس لديها الحق المصرح به من سلطات الطيران للقيام بالحركة الجوية في اطار رمز شركة أو شركات الطيران المعنية التابعة للطرف الأخرى.</p> <p>[٣- ولأغراض المادة _ (السعة) من الاتفاقية، لا تفرض سلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين قيودا على السعة التي تعرضها شركة أو شركات الطيران التي يعينها الطرف الأخرى فيما يخص خدمات تقاسم الرمز.</p>
--	--

المادة السادسة والعشرون تأجير الطائرات	
<p>١- يجوز لأي من الطرفين أن يمنع استخدام الطائرات المستأجرة لخدمات تتم بموجب هذا الاتفاق لا تمتثل للمادة [(السلامة)] والمادة [(الأمن)].</p>	<p>ولتلبية الشواغل المتعلقة بالسلامة فيما يتصل باستخدام الطائرات المستأجرة في بعض الحالات، يمكن أن تستخدم الدول في جميع المراحل الثلاث الاتفاقات ضمن اطار المادة ٨٣ مكررا لنقل بعض مسؤوليات دولة التسجيل بمقتضى الاتفاقية الى دولة جهة تشغيل الطائرة وفقا لارشادات الايكاو ذات الصلة. والطرف الذي لم يصدق على المادة ٨٣ مكررا (وهو بذلك غير ملزم بالاعتراف بالاتفاق المبرم بمقتضى ذلك التعديل) يمكن أن يوافق على الاقرار بنقل المسؤوليات حسب اتفاق في اطار المادة ٨٣ مكررا بمرمه الطرف الآخر (طرف آخر) من طرفي اتفاق الخطوط الجوية. وهذا الاعتراف بطبيعة الحال لن يمتد سوى للعمليات الداخلة ضمن اتفاق الخطوط الجوية ذي العلاقة.</p> <p>ان المادة المتعلقة بالسلامة في نموذج اتفاق الخطوط الجوية تنطبق على "الطائرات التي تشغيلها شركة طيران معينة تابعة لأحد الطرفين أو يتم تشغيلها نيابة عنها" وبالتالي تغطي المادة الطائرات المؤجرة بالطواقم أو بدون طاقم. وفي المادة المتعلقة بالأمن يطلب الطرفان "أن يقوم مشغلو الطائرات المسجلة لديهما أو مشغلو الطائرات الذين يوجد مقر أعمالهم الرئيسي أو توجد اقامتهم الدائمة في اقليم تابع لهما" بالامتثال للقواعد القياسية الأمنية. وهذا لا يتضمن بعض حالات استخدام الطائرات المستأجرة. وبالتالي فان الدول التي لديها مادة متعلقة بالسلامة من النوع الخاص بنموذج اتفاق الخدمات الجوية في اتفاقاتها الثنائية سوف تستخدم الفقرة ١ دون الكلمة الموجودة بين القوسين وهي السلامة. أما الدول التي ليست لديها مادة تتعلق بالسلامة من نوع مواد نموذج اتفاق الخطوط الجوية فسوف تدرج عبارة السلامة الموجودة بين القوسين.</p> <p>ومن الناحية العملية يجوز لطرف لديه شواغل أمنية بشأن حالة محددة تنطوي على استخدام طائرات مستأجرة أن يقرر أنه من الأسهل على الأقل في بادئ الأمر أن يشاور الطرف الذي قامت شركة طيرانه باستئجار الطائرة، واضعا في الاعتبار أن دولة شركة الطيران القائمة بالتأجير قد لا تكون طرفا في الاتفاق. ولدى النظر في اجراء بمقتضى الفقرة ١، يجب أن تقوم الدول أولا بتقييم ما اذا كانت الشواغل الأمنية المتعلقة بالطائرات المؤجرة قد عولجت من خلال استخدام ارشادات واجراءات الايكاو القائمة التي توضح المسؤولية عن استمرار الصلاحية</p>

المادة السادسة والعشرون (تابع) تأجير الطائرات	
<p style="text-align: center;">[الفقرة ٢، الخيار ١ من رقم ٢]</p> <p>٢- مع مراعاة الفقرة ١ أعلاه، يجوز أن تستخدم شركات الطيران المعينة لكل من الطرفين الطائرات المستأجرة من شركات طيران أخرى شريطة أن تكون لدى جميع المشاركين في هذه الترتيبات السلطة المناسبة وأن يقوموا بالوفاء بالمتطلبات المطبقة على هذه الترتيبات.</p> <p style="text-align: center;">[الفقرة ٢، الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p>٢- مع مراعاة الفقرة ١ أعلاه، يجوز أن تستخدم شركات طيران الطرفين المعينة الطائرات (أو الطائرات والأطقم) المؤجرة جميعا من أية شركة، بما في ذلك شركات الطيران الأخرى، شريطة ألا يؤدي ذلك الى ممارسة شركة طيران قائمة بالتأجير لحقوق نقل لا تتمتع بها.</p>	<p>للطيران وكفاية القواعد القياسية الخاصة بالتشغيل والصيانة فيما يتصل بتلك الطائرات المستأجرة آخذة بعين الاعتبار قواعد الايكاو القياسية وأساليب عملها الموصى بها والارشادات من قبيل "دليل اجراءات عمليات التشغيل والتفتيش والاجازة والاستطلاع المستمر" (الوثيقة 8335 Doc)، و"دليل الصلاحية للطيران" (الوثيقة 9760 Doc)، و"ارشادات تنفيذ المادة ٨٣ مكررا من اتفاقية الطيران المدني الدولي" (الكتاب 295 Circular). وفي بعض الحالات تجد الدول فائدة في اجراء التشاور بشأن نتائج عمليات التدقيق التي تتم بمقتضى برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة.</p> <p>تعطي الفقرة الثانية اختيارا بين خيارين لتناول الشاغل الاقتصادي الأساسي للحالات المتعلقة بالاستئجار - وهو الخوف من أن تمارس شركة طيران قائمة بالتأجير حقوق نقل لا تتمتع بها. والخياران يقران أيضا (اما بالحذف أو بالتصريح بالعبارة) أنه من المنظور الاقتصادي تسمح الدول بعامه بأن توجر الطائرات من كيانات غير شركات الطيران أو قد تمتنع الدول عن تنظيم ذلك التأجير.</p>

المادة السابعة والعشرون خطوط النقل متعددة الوسائل	
<p>في النهج التقليدي شكل ايداع تعريفات النقل متعدد الوسائل للركاب والبضائع والموافقة على تلك التعريفات (مثلا النقل الجوي/بالسكك الحديدية أو النقل الجوي/بالشاحنات) اقرارا بهذا الشكل من أشكال النقل متعدد الوسائل.</p>	<p style="text-align: center;">النهج التقليدي</p> <p>قد تستخدم كل شركة طيران معينة النقل متعدد الوسائل في حالة موافقة سلطات الطيران التابعة للطرفين.</p>
<p>وتتضمن المرحلة الانتقالية تسهيلات مثل استخدام تسهيلات الجمارك بالمطار للبضائع التي تشحن بالنقل السطحي، وتلك التي تنقل وهي مرهونة للجمارك، والنقل من وإلى أية نقاط في بلدان ثالثة وتحصيل سعر موحد عن النقل متعدد الوسائل (شريطة ألا يكون غائبا عن ذهن القائم بالشحن الحقائق المتعلقة بذلك النقل).</p>	<p style="text-align: center;">النهج الانتقالي</p> <p>يجوز لكل شركة طيران معينة أن تستخدم خطوطها أو خطوط الآخرين في مجال النقل السطحي للبضائع المشحونة جوا.</p>
<p>ان ادراج الركاب وعبارة "دونما قيود" هما الفارق الرئيسي بين المرحلة الانتقالية ومرحلة التحرير الكامل.</p>	<p style="text-align: center;">التحرير الكامل</p> <p>[الخيار ١ من رقم ٢]</p> <p>يجوز لكل شركة طيران معينة أن تستخدم وسائل النقل السطحية دون تقييد يتعلق بالنقل الجوي الدولي للركاب والبضائع.</p>
<p>يهدف النص الى اعطاء خدمة كاملة ومرونة في السعة والتسعير اضافة الى التوصل الى الجمارك والتسهيلات الأخرى، وذلك للأطراف العديدة في شحن البضائع متعدد الوسائل. ان مثل ذلك النص تم ادخاله في العديد من اتفاقات "الأجواء المفتوحة"، وخاصة حيثما يبرر حجم التجارة بطريق الجو بين الطرفين مثل ذلك النص الذي يقضي بالتحرير.</p>	<p>[الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p>بغض النظر عن أي بند آخر من بنود هذا الاتفاق، يسمح لشركات الطيران والمقدمين غير المباشرين لخدمة نقل البضائع لكل من الطرفين بلا قيود، بالاستخدام فيما يتعلق بالنقل الجوي الدولي لأي نقل سطحي للبضائع من وإلى أي نقاط في أراضي الطرفين أو دول ثالثة، بما في ذلك النقل من وإلى كل المطارات المزودة بتجهيزات الجمارك، بما في ذلك في حالة الانطباق، حق نقل البضائع المحفوظة في مستودع البضائع لحين دفع الرسوم الجمركية بموجب القوانين والنظم المطبقة. ويتاح لمثل هذه البضائع حيثما تنقل سطحا أو جوا، الدخول إلى تجهيزات معالجة الجمارك. وقد ترغب شركات الطيران في القيام بالنقل السطحي الخاص بها أو اتاحته من خلال ترتيبات مع ناقلين سطحيين آخرين، بما في ذلك النقل السطحي الذي تشغله شركات طيران أخرى ومقدمون غير مباشرين لنقل البضائع. ويمكن أن تعرض مثل تلك الخدمات الخاصة بنقل البضائع متعدد الوسائل بسعر موحد يجمع بين النقل الجوي والنقل السطحي، شريطة ألا يكون غائبا عن ذهن القائمين بالشحن الحقائق المتعلقة بذلك النقل.</p>

	<p style="text-align: center;">المادة الثامنة والعشرون نظم الحجز الآلي</p>
<p>تشير بعض الأحكام الى "شركات الطيران المعينة" ويحتاج الطرفان الى بحث ما اذا كانت الأحكام بشأن النشاطات المتضمنة في هذه المادة يجب أن تمتد أيضا الى جميع شركات الطيران الخاصة بأي طرف من الطرفين بدلا من شركات الطيران المعينة فقط.</p> <p>ان هذا البديل نموذج صادر عن الايكاو للاستخدام بصفة خاصة من قبل أطراف قد لا تمتلك قواعد تنظيمية لنظم الحجز الآلي ولكنها على استعداد لتطبيق مدونة قواعد السلوك الصادرة عن الايكاو لتنظيم وتشغيل نظم الحجز الآلي (انظر الوثيقة 9587 Doc).</p> <p>ان هذا البديل قائم على تطبيق مدونة قواعد الايكاو، ولكنه متسق مع أية قواعد تنظيمية أخرى مطبقة. (ويمكن أن تتضمن تلك القواعد المدونات الخاصة بكل من الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني واللجنة العربية للطيران المدني أو القواعد التنظيمية الوطنية. والاشارة الى "الالتزامات" اشارة تفر بأن بعض الدول سوف تطبق أحكام الاتفاق العام لتجارة الخدمات (GATS) التي تتضمن ملحقا بشأن خدمات النقل الجوي التي تنطبق على نظم الحجز الآلي).</p> <p>هذا البديل يقر بأن بعض الاتفاقات الثنائية تعرض بتفصيل كبير المبادئ المعمول بها التي تحكم تنظيم وتشغيل نظم الحجز الآلي. عادة لأن أحد الأطراف دون غيره لديه قواعد تنظيمية واسعة النطاق لنظم الحجز الآلي تعكسها البنود المفصلة في هذا النوع من المواد. غير أنه بناء على طبيعة التطور السريع لتوزيع منتج شركة الطيران، فان اعتماد نهج أقل شمولاً قد يكون أكثر مرونة وأيسر تطبيقاً في ظل الظروف القائمة.</p>	<p style="text-align: center;">[الخيار ١ من رقم ٣]</p> <p>يطبق كل طرف قواعد السلوك الصادرة عن الايكاو لتنظيم وتشغيل نظم الحجز الآلي داخل أراضيه.</p> <p style="text-align: center;">[الخيار ٢ من رقم ٣]</p> <p>يطبق كل طرف قواعد السلوك الصادرة عن الايكاو لتنظيم وتشغيل نظم الحجز الآلي داخل أراضيه بما يتفق مع القواعد والالتزامات الأخرى التي تتعلق بنظم الحجز الآلي.</p> <p style="text-align: center;">[الخيار ٣ من رقم ٣]</p> <p>يتفق الطرفان على ما يلي:</p> <p>(أ) من ضمن أهم جوانب قدرة شركة الطيران على المنافسة مقدرتها على اطلاع الجمهور حول خدماتها بصورة عادلة ومحيدة وأن يمثل تبعاً لذلك مستوى جودة المعلومات حول خدمات الشركة المتاحة لوكلاء السفر الذين يقومون مباشرة بتوزيع تلك المعلومات على جمهور المسافرين وكذا القدرة الخاصة بشركة الطيران على عرض نظم الحجز الآلي القادرة على المنافسة على هؤلاء الوكلاء أساساً لفرص المنافسة الخاصة بشركة الطيران.</p> <p>(ب) ومن الضروري أيضاً أن نضمن أن مصالح مستهلكي منتجات النقل الجوي تلقى الحماية من اساءة الاستخدام لتلك المعلومات وعرضها بصورة مضللة وأن شركات الطيران ووكلاء السفر يتوصلون الى نظم الحجز الآلي التي تتسم بالمنافسة الفعالة.</p>

المادة التاسعة والعشرون منع التدخين	
<p>هذه المادة تلزم كلا من الطرفين بحظر التدخين في جميع رحلات الركاب التي تشغلها شركات الطيران بين الطرفين، وبتخاذ اجراءات معقولة لفرض هذا الحظر. ومن شأن الحاجة الى هذا النص أن تقل شدتها مع الانتشار عالمي النطاق لممارسة حظر التدخين خلال الرحلات.</p>	<p>١- يقوم كل من الطرفين بالحظر للتدخين أو بجعل شركات الطيران تحظر التدخين على جميع الرحلات التي تنقل ركابها وتشغلها شركات طيران فيما بين اقليمي الطرفين. وينطبق ذلك الحظر على جميع الأماكن داخل الطائرة ويسري اعتبارا من بدء الطائرة في استقبال الركاب الى وقت اكمال عملية انزال الركاب.</p> <p>٢- يتخذ كل طرف جميع التدابير التي يعتبرها معقولة لضمان امتثال شركات طيرانه وامتثال ركابها وأطقم الطائرات لأحكام هذه المادة بما في ذلك فرض العقوبات الملائمة على عدم الامتثال.</p>

المادة الثلاثون حماية البيئة	
وقد ترغب الدول في بحث ادراج بند يتعلق بالبيئة في مجال الطيران في اتفاقاتها الثنائية الخاصة بالخطوط الجوية بحيث يؤخذ بعين الاعتبار تأثير صناعة النقل الجوي على البيئة.	يؤيد الطرفان ضرورة حماية البيئة بالنهوض بالتممية المستدامة في مجال الطيران. ويوافق الطرفان فيما يتعلق بعمليات التشغيل فيما بين اقليميهما على الامتثال لقواعد الايكاو القياسية وأساليب عملها الموصى بها الواردة في الملحق وسياسة وارشادات الايكاو القائمة بشأن حماية البيئة.

المادة الحادية والثلاثون الاحصاءات	
<p>يوجد بند بشأن الاحصاءات عادة في الاتفاقات التي لديها اما نظام سعة من طراز التحديد المسبق أو من نوع "برمودا الأولى". والاختلاف الأساسي لاستخدام ذلك البديل هو أنه من المحتمل أن يكون توفير الاحصاءات الزاميا في حالة التحديد المسبق، ولكنه يتم في حالة برمودا الأولى "حينما يطلب". وقد تقدم سلطات الطيران الاحصاءات، أو، على نحو آخر، تقضي بأنه على شركات الطيران المعنية تقديم تلك الاحصاءات. حينما يكون الغرض هو استعراض السعة على الخطوط المتفق عليها، ولهذا الغرض تطلب احصاءات المنشأ والمقصد وتحدد بعض الاتفاقات الطابع الموسمي لفترة الحركة أو لتقديم الاحصاءات، على أساس شهري مثلا، اذا كان تقديم الاحصاءات الزاميا.</p> <p>ويجوز تطبيق هذا البديل أيضا على ترتيبات طريقة التحديد المسبق أو طريقة برمودا الأولى وهو أكثر بساطة ولا يحدد غرض تقديم الاحصاءات. وعلى ذلك فإنه نهج يمكن استخدامه في اتفاقات أكثر تحررا حيث لا ترتبط الحاجة الى الاحصاءات بمراقبة السعة. بل ترتبط بالأحرى بمراجعة ما يخص السعة.</p> <p>وفي بعض تلك الترتيبات، قد يطلب طرف من شركة للطيران أن تقدم بيانات تتعلق بالأسعار (التعريفات)، فعلى سبيل المثال يحدث ذلك اذا كان هناك ادعاء بوقوع تسعير افتراضي (انظر المادة ١٧ – التسعير (التعريفات)، اعتراض الطرفين، الفقرة ٢، البديل الثاني).</p> <p>ولا تقتضي اتفاقات "الأجواء المفتوحة" في الأحوال العادية ايداع أية احصاءات.</p>	<p style="text-align: center;">النهج التقليدي</p> <p>توفر سلطات الطيران التابعة لكل طرف [أو تجعل شركة أو شركات الطيران المعنية التابعة لها توفر] لسلطات الطيران لدى الطرف الآخر، [اذا طلب ذلك] بيانات دورية أو غيرها من البيانات الاحصائية التي قد تطلب على نحو معقول لغرض استعراض السعة المتاحة على الخطوط الجوية المتفق عليها التي تشغلها شركة (شركات) الطيران المعنية التابعة للطرف الأول.</p> <p style="text-align: center;">النهج الانتقالي</p> <p>تزود سلطات الطيران لكلا الطرفين بعضها البعض، اذا طلب ذلك، باحصاءات دورية أو غير ذلك من المعلومات المشابهة المرتبطة بالحركة المنقولة على الخطوط المتفق عليها.</p> <p style="text-align: center;">التحرير الكامل</p>

المادة الثانية والثلاثون الموافقة على الجداول الزمنية	
<p>ان هذا النص شائع في الاتفاقات التقليدية حيث يقوم الطرفان بتحديد السعة تحديدا مسبقا. وهناك اقتضاء لأن تقدم شركات الطيران المعنية الى سلطات الطيران قبل تشغيل الخطوط الجداول الزمنية المتفق عليها الخاصة بالرحلات بما في ذلك المواعيد، وتواتر الرحلات على الخطوط وأنواع الطائرات التي سوف تستخدم اضافة الى التعديلات أو الرحلات التكميلية.</p> <p>وفي بعض الاتفاقات يمكن أن تشمل المادة المتعلقة بالسعة ذلك النص.</p>	<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> النهج التقليدي </div> <p>١- تقدم شركة الطيران المعنية التابعة لكل من الطرفين الجداول المتوخاة لرحلاتها للحصول على الموافقة وذلك الى سلطات الطيران التابعة للطرف الآخر قبل تشغيل الخطوط المتفق عليها بثلاثين (٣٠) يوما على الأقل. وينطبق نفس الاجراء على أي تعديل للجداول.</p> <p>٢- وبالنسبة للرحلات التكميلية التي ترغب شركة الطيران المعنية التابعة لأحد الطرفين في تشغيلها على الخطوط المتفق عليها خارج الجدول الزمني المشمول بالموافقة، يجب أن تطلب شركة الطيران تلك اذنا مسبقا من سلطات طيران الطرف الآخر. وتقدم تلك الطلبات عادة قبل حلول موعد تشغيل تلك الرحلات بيومي عمل على الأقل.</p>

المادة الثالثة والثلاثون المشاورات	
<p>وعادة ما يكون النص الخاص بالتشاور ذا طابع عام في نطاقه ويمكن أن تكون بعض الموضوعات مثل سلامة وأمن الطيران، وأيضاً السعة والتعريفات، بالإضافة إلى تعديل الاتفاق، خاضعة لعمليات تشاور محددة ومنفصلة تتعلق بالغرض والأطر الزمنية والطرق المعمول بها (مثل تبادل الوثائق).</p>	
<p>ويستند النص الخاص بعملية التشاور إلى صيغة موحدة نسبياً بالرغم من وجود عدد من النهج المختلفة في الصياغة فيما يتصل بغرض التشاور، وصيغته وشكل الطلب.</p>	
<p>وفي هذا النهج، يمكن أن تأخذ عملية التشاور صورة إجراء عادي مع وجود بديل لرفع مستوى المشاورات إلى مستويات حكومية أرفع.</p>	<p style="text-align: center;">النهج التقليدي</p> <p>في روح من التعاون الوثيق تتشاور سلطات الطيران التابعة للطرفين فيما بينها من وقت لآخر للتأكد من تنفيذ أحكام هذا الاتفاق والالتزام بها على نحو مقبول. كما يجوز لكل من الطرفين أن يطلب عقد اجتماع "رفيع المستوى" وصولاً إلى المستوى الوزاري، إذا وجدت ضرورة في ذلك، للنهوض بعملية إجراء المشاورات.</p>
<p>وفي هذا النهج، يمكن أن تتطرق عملية التشاور من خلال طلب من أي من الطرفين بمعالجة موضوع محدد. ويحتل بدرجة أكبر استخدام صيغة "الطلب" بدلاً من صيغة "من وقت لآخر" في الاتفاقات التحريرية أو اتفاقات "الأجواء المفتوحة" التي تكون فيها الحاجة إلى التشاور المنتظم أقل الحاحاً.</p>	<p style="text-align: center;">النهج الانتقالي والتحرير الكامل</p> <p>١- يجوز لأي طرف، في أي وقت أن يطلب عقد مشاورات حول تفسير أو تطبيق أو تنفيذ أو تعديل هذا الاتفاق أو حول الالتزام به.</p> <p>٢- تبدأ هذه المشاورات [التي تتم إما بإجراء المناقشات أو بالمراسلة] في غضون ٦٠ [٣٠] يوماً من تاريخ تسلم الطرف الآخر لطلب [مكتوب أو شفهي] إلا إذا اتفق الطرفان على خلاف ذلك.</p>

	<p style="text-align: center;">المادة الرابعة والثلاثون تسوية المنازعات</p>
<p>على المستوى الثنائي، تعتبر الخطوة الأولية الأكثر نجاحاً في جميع النهج الأساسية حيال تسوية المنازعات هي اجراء المشاورات و/أو المفاوضات. وإذا لم تؤد تلك العملية الى الاتفاق، أو اذا لم يتمكن الطرفان من الوصول الى تسوية للنزاع، ترد حينئذ ثلاثة بدائل تتضمن التسوية من خلال القنوات الدبلوماسية والتحكيم والوساطة وهي خطوة وسيطة بين التشاور والتحكيم. والبدائل الثلاثة تربط عملية تسوية المنازعات بالاتفاق الثنائي. (غير أنه قد استخدم في أغلب الأحيان بند خاص بالفرصة واسعة النطاق والعدالة والمنصفة فيما يخص التنافس وذلك لتناول الحالات التي لم يشملها على وجه التحديد هذا الاتفاق).</p> <p>يضع هذا النص في الاعتبار صيغة اختيارية قد تتضمن اجراء منفصلاً للتشاور يتصل بالمادة المتعلقة بالمنافسة العادلة أو المتعلقة بالمادة المتصلة بالسلامة.</p> <p>يعتمد هذا النهج على القنوات الدبلوماسية في حالة فشل التشاور في التوصل الى تسوية. ويجب الاقرار بأن تصعيد مستوى النزاع الى مستويات حكومية أرفع قد يؤدي الى مخاطرة بصدور قرار على أسس لا تقتصر على النقل الجوي.</p>	<p style="text-align: center;">النهج التقليدي القنوات الدبلوماسية</p> <p style="text-align: center;">[انظر الى البديل الوارد أدناه وهو نهجا "التحكيم"]</p> <p>١- في أي نزاع ينشأ بين الطرفين فيما يتعلق بتفسير أو تطبيق هذا الاتفاق [ما عدا تلك المنازعات التي تنشأ بموجب المادة _ (المنافسة العادلة)، والمادة _ (السلامة)، والمادة _ (التعريفات/التسعير)]، يسعى الطرفان في المقام الأول الى فض النزاع من خلال اجراء المشاورات والمفاوضة.</p> <p>٢- اذا ما فشل الطرفان في التوصل الى تسوية من خلال التفاوض، يسوى النزاع من خلال القنوات الدبلوماسية.</p> <p style="text-align: center;">التحكيم</p> <p style="text-align: center;">[انظر الى البديل الوارد أعلاه "القنوات الدبلوماسية" أو النهج الثاني "التحكيم" الوارد أدناه]</p> <p>١- في أي نزاع ينشأ بين الطرفين فيما يتعلق بتفسير أو تطبيق هذا الاتفاق [ما عدا تلك المنازعات التي تنشأ بموجب المادة _ (المنافسة العادلة)، والمادة _ (السلامة)، والمادة _ (التعريفات/التسعير)]، يسعى الطرفان في المقام الأول الى فض النزاع من خلال اجراء المشاورات والمفاوضات.</p>

المادة الرابعة والثلاثون (تابع) تسوية المنازعات	
<p>إذا فشلت عملية المشاورات في التوصل الى اتفاق أو اذا فشل الطرفان في التوصل الى تسوية للنزاع يعتمد عندئذ هذا النهج على تسوية المنازعات من خلال التحكيم ولم يتم اللجوء في الواقع الى عملية التحكيم في الاتفاقات الثنائية المتعلقة بالخطوط الجوية الا نادرا لأسباب من ضمنها ما يترتب على تلك العملية من تكاليف ووقت، وأيضا لأن معظم المنازعات لا تتجاوز مرحلة التفاوض.</p> <p>ينتظر أن تقتضي عملية التحكيم اقامة محكمة تحكيم من ثلاثة محكمين.</p> <p>ويترك هذا البديل للمحكمة صلاحية وضع الاجراءات الخاصة بها.</p> <p>هناك نهج مختلفة يحتمل انتهاجها في تنفيذ قرار المحكمة. ومحكمة التحكيم قد تعقد مؤتمرا بشأن المسائل التي يتعين البت فيها، وقد تتلقى شهادة مكتوبة أو شفوية من الطرفين، أو تضع الجدول الزمني للتوصل الى قرار، أو تصدر تفسيرات لذلك القرار. وتكفي الأغلبية في هيئة المحكمة لإصدار قرار.</p>	<p>النهج التقليدي التحكيم [انظر "القنوات الدبلوماسية" البديل الوارد آنفا أو النهج الثاني "التحكيم" الوارد أدناه] (تابع)</p> <p>٢- إذا لم يتوصل الطرفان الى تسوية من خلال المشاورات، يجوز أن يعرض النزاع بناء على طلب أي طرف من الطرفين، على التحكيم وفقا للاجراءات الواردة أدناه.</p> <p>٣- ويكون التحكيم بواسطة محكمة من ثلاثة محكمين يقوم كل طرف بترشيح واحد منهم، والثالث يتم الاتفاق عليه من جهة الحكيم اللذين يتم اختيارهما على هذا النحو شريطة ألا يكون مثل هذا الحكم الثالث مواطنا من دولة أي من الطرفين. ويقوم كل طرف بتعيين حكم بغضون سنتين (٦٠) يوما من تاريخ تسلم أي طرف من الطرف الآخر مذكرة دبلوماسية تطلب التحكيم في النزاع، ويتم الاتفاق على الثالث في غضون سنتين (٦٠) يوما أخرى. وإذا لم يعين أي من الطرفين الحكم الخاص به خلال فترة سنتين (٦٠) يوما أو اذا لم يتم الاتفاق على تعيين الحكم الثالث خلال المدة المشار اليها، يجوز أن يطلب أي من الطرفين من رئيس مجلس الايكاو تعيين حكم أو حكيمين. وإذا كان الرئيس من نفس جنسية أحد الطرفين، يقوم نائب الرئيس الأكثر أقدمية بالتعيين ما لم يفقد أهليته لذلك لنفس السبب.</p> <p>٤- تتولى محكمة التحكيم تحديد الاجراءات الخاصة بها.</p> <p>[الفقرة الخامسة، الخيار ١ من الرقم ٢]</p> <p>٥- يقوم كل طرف [بالقدر الذي ينسق مع قانونه الوطني] بالتنفيذ الكامل لأي قرار أو حكم تصدره المحكمة.</p> <p>[الفقرة الخامسة، الخيار الثاني من الرقم ٢]</p> <p>٥- يكون قرار المحكمة ملزما للطرفين.</p>

<p>هناك عدد من الصور المتعددة لقسمة النفقات. فعلى سبيل المثال، يمكن أن يتشاطر الطرفان نفقات المحكمة ويمكن أن يتحمل كل من الطرفين تكلفة المحكم الذي يعينه وأن يشترك في تحمل التكاليف الأخرى للمحكمة.</p> <p>إذا لم تؤد عملية التشاور إلى التوصل إلى اتفاق أو إذا لم يتوصل الطرفان إلى تسوية للنزاع يعتمد عندئذ هذا النهج على تسوية المنازعات من خلال التحكيم. ولم يتم اللجوء إلى عملية التحكيم في الاتفاقات الثنائية المتعلقة بالخطوط الجوية في الواقع إلا نادراً بسبب ما يترتب عليها من تكاليف ووقت، وأيضاً لأن معظم المنازعات لا تتجاوز مرحلة التفاوض.</p>	<p>المادة الرابعة والثلاثون (تابع) تسوية المنازعات</p> <p>النهج التقليدي التحكيم [انظر اما الى "القنوات الدبلوماسية" البديل الوارد آنفاً أو في النهج الثاني "التحكيم" الوارد أدناه] (تابع)</p> <p>[الفقرة ٦، الخيار ١ من رقم ٢] ٦- يتقاسم الطرفان على نحو متساو مصاريف المحكمة.</p> <p>[الفقرة ٦، الخيار ٢ من رقم ٢] ٦- يتحمل كل طرف تكاليف الحكم الذي قام بتعيينه. ويتقاسم الطرفان التكاليف الأخرى للمحكمة بالتساوي، بما في ذلك أية نفقات يتحملها رئيس مجلس الأيكاو في تنفيذ الاجراءات الواردة في الفقرة ٣ من هذه المادة.</p> <p>٧- ما دام أي طرف من الطرفين لم يمثل لأي قرار صدر بموجب الفقرة ٣، يجوز للطرف الآخر أن يحد من أو يسحب أو يلغي أية حقوق أو مزايا يكون قد منحها بموجب هذا الاتفاق للطرف المخالف أو لشركة الطيران أو شركات الطيران المخالفة.</p> <p>التحكيم [انظر اما الى "القنوات الدبلوماسية" أو في النهج الأول "التحكيم" الوارد أعلاه]</p> <p>١- في أي نزاع ينشأ بين الطرفين فيما يتعلق بتفسير أو تطبيق هذا الاتفاق [ما عدا تلك المنازعات التي قد تنشأ بموجب المادة _ (المنافسة العادلة)، والمادة _ (السلامة)، والمادة _ (التعريفات/التسعير)]، يسعى الطرفان في المقام الأول إلى فض النزاع من خلال اجراء المشاورات والمفاوضات.</p> <p>٢- إذا لم يتوصل الطرفان إلى تسوية من خلال المفاوضات، يجوز أن يعرض النزاع بناء على طلب أي طرف من الطرفين، على التحكيم وفقاً للاجراءات الواردة أدناه.</p>
---	--

	<p>المادة الرابعة والثلاثون (تابع) تسوية المنازعات</p>
<p>تقضي عملية التحكيم باقامة محكمة تحكيم من ثلاثة محكمين.</p> <p>يترك هذا البديل للمحكمة صلاحية وضع الاجراءات الخاصة بها، بما في ذلك عملية تعيين المحكمين خلال أطر زمنية يجري اتباعها.</p>	<p>النهج التقليدي التحكيم [انظر اما الى "القنوات الدبلوماسية" أو في النهج الأول "التحكيم" الوارد آنفا] (تابع)</p> <p>٣- ويكون التحكيم بواسطة محكمة من ثلاثة محكمين يقوم كل من الطرفين بترشيح واحد منهم، والثالث يتم الاتفاق عليه من جهة الحكمين اللذين يتم اختيارهما على هذا النحو شريطة ألا يكون مثل هذا الحكم الثالث مواطنا من دولة أي من الطرفين. ويقوم كل طرف بتعيين حكم بغضون ستين (٦٠) يوما من تاريخ تسلم أي طرف من الطرف الآخر مذكرة دبلوماسية تطلب التحكيم في النزاع، ويتم الاتفاق على الثالث في غضون ستين (٦٠) يوما أخرى. وإذا لم يعين أي من الطرفين الحكم الخاص به خلال فترة ستين (٦٠) يوما أو إذا لم يتم الاتفاق على تعيين الحكم الثالث خلال المدة المشار إليها، يجوز أن يطلب أي من الطرفين من رئيس مجلس الايكاو تعيين حكم أو محكمين. وإذا كان الرئيس من نفس جنسية أحد الطرفين، يقوم نائب الرئيس الأكثر أقدمية بالتعيين ما لم يفقد أهليته لذلك لنفس السبب.</p> <p>٤- فيما عدا ما يتم الاتفاق عليه خلاف ذلك، تحدد محكمة التحكيم حدود اختصاصها وفقا لهذا الاتفاق كما تتولى تحديد اجراءاتها الخاصة بها. وبناء على توجيه المحكمة أو على طلب أي من الطرفين يتم عقد مؤتمر لتحديد القضايا المحددة التي يتم التحكيم فيها والاجراءات المحددة التي تتبع في مدة أقصاها خمسة عشر (١٥) يوما من تكوين كامل هيئة المحكمة.</p> <p>٥- فيما عدا ما ينفق عليه الطرفان أو تحدده المحكمة، يرفع كل طرف مذكرة في غضون فترة خمسة وأربعين (٤٥) يوما من تكوين كامل هيئة المحكمة. ويكون الرد مستحقا بعض مضي فترة ستين (٦٠) يوما من تقديم المذكرة. وتعد المحكمة اجتماعا بناء على طلب أي من الطرفين أو بناء على سلطاتها التقديرية خلال خمسة عشر (١٥) يوما من حلول موعد تلقي الردود.</p> <p>٦- تحاول المحكمة اتخاذ قرار كتابي في غضون ثلاثين (٣٠) يوما من الانتهاء من جلسات الاستماع أو، إذا لم يكن عقد جلسة الاستماع قد تم فبعد حلول تاريخ تقديم الردين. وتكون الغلبة للقرار الصادر عن أغلبية أعضاء المحكمة.</p>

	<p style="text-align: center;">المادة الرابعة والثلاثون (تابع) تسوية المنازعات</p> <p style="text-align: center;">النهج التقليدي التحكيم</p> <p style="text-align: center;">[انظر اما الى "القنوات الدبلوماسية" أو في النهج الأول "التحكيم" الوارد آنفا] (تابع)</p> <p>٧- يجوز للطرفين تقديم طلبات توضيح القرار في غضون فترة خمسة عشر (١٥) يوما من صدوره ويتم اصدار أي إيضاح يرد وذلك في غضون فترة خمسة عشر (١٥) يوما من تقديم مثل ذلك الطلب.</p> <p style="text-align: center;">[الفقرة ٨، الخيار ١ من رقم ٢]</p> <p>٨- يقوم كل طرف [بالقدر الذي يتسق مع قانونه الوطني] بالتنفيذ الكامل لأي قرار أو حكم تصدره المحكمة.</p> <p style="text-align: center;">[الفقرة ٨، الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p>٨- يكون قرار المحكمة ملزما للطرفين.</p> <p style="text-align: center;">[الفقرة ٩، الخيار ١ من رقم ٢]</p> <p>٩- يتقاسم الطرفان على نحو متساو نفقات المحكمة.</p> <p style="text-align: center;">[الفقرة ٩، الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p>٩- يتحمل كل طرف تكاليف الحكم الذي قام بتعيينه ويتقاسم الطرفان التكاليف الأخرى الخاصة بالمحكمة بالتساوي، بما في ذلك أية نفقات يتحملها رئيس مجلس الأيكاو في تنفيذ الإجراءات الواردة في الفقرة ٤ من هذه المادة.</p> <p>١٠- ما دام أي من الطرفين لم يمتثل لأي قرار صدر بموجب الفقرة ٣ يجوز للطرف الآخر أن يحد من أو يسحب أو يلغي أية حقوق أو مزايا يكون قد منحها بموجب هذا الاتفاق للطرف المخالف أو لشركة الطيران أو شركات الطيران المعنية المخالفة.</p>
--	--

المادة الرابعة والثلاثون (تابع) تسوية المنازعات	
النهج الانتقالي والتحرير الكامل	<p>١- في أي نزاع ينشأ بين الطرفين فيما يتعلق بتفسير أو تطبيق هذا الاتفاق [ما عدا تلك المنازعات التي تنشأ بموجب المادة - (المنافسة العادلة)، والمادة - (السلامة)، والمادة - (التعريفات/التسعير)]، يسعى الطرفان في المقام الأول إلى فض النزاع من خلال اجراء المشاورات والمفاوضة.</p> <p>٢- يجوز عرض أي نزاع لا يمكن حله عن طريق المشاورات وذلك بناء على طلب أي من طرفي الاتفاق على وسيط أو فريق لخبراء فض المنازعات. ويمكن استعمال ذلك الوسيط أو الفريق للوساطة وتحديد جوهر النزاع أو التوصية بعلاج أو حل للنزاع.</p> <p>٣- يتفق الطرفان مسبقا على صلاحيات الوسيط أو فريق الخبراء، والمبادئ التوجيهية أو المعايير وشروط التوصل إلى جهود الوسيط أو فريق الخبراء. كما يبحث الطرفان أيضا في حالة الضرورة اتاحة انتصاف مؤقت مع امكانية مشاركة أي طرف قد يكون عرضة للتأثر المباشر بالنزاع، مع الأخذ في الاعتبار للهدف والحاجة إلى اجراءات بسيطة وسريعة وتستجيب للحالة.</p>
<p>يعالج هذا البديل الذي أعدته الايكاو المنازعات التجارية من قبيل ما يخص التسعير والسعة وغير ذلك من الممارسات التنافسية التي تنشأ في بيئة تحررية. ويمكن أن يستخدم ذلك البديل أيضا لتناول المنازعات بخلاف الممارسات غير العادلة، مثل المنازعات التي تتصل في التوصل إلى السوق في بيئة خاضعة لقدر أقل من السيطرة التنظيمية. ولقد جرى تعمد أن تكون الآلية المعنية أوسع في نطاقها ويمكن أن تطبق على مسائل غير مدرجة على وجه التحديد في الاتفاق الثنائي. وليس القصد من هذه الآلية لفض المنازعات أن تكون بديلا لعملية التحكيم الرسمية، بل القصد هو أن تكون وسيلة لحل المنازعات على نحو بسيط نسبيا وإيجابي وفعال من حيث التكلفة.</p>	<p>قد تؤدي عملية التشاور العادية إلى حل مثل هذه المنازعات ولكن يمكن لها أيضا أن تتسبب في اطالة ممارسة تنافسية غير عادلة بما يسبب ضررا تجاريا لشركة طيران أو أكثر. وعليه فقد صمم الاجراء المذكور وهو اجراء أقل رسمية وأقل اضاعة للوقت من التحكيم للتوصل من خلال فريق للخبراء إلى حل من خلال الوساطة وتفصي الحقائق أو التوصل إلى قرار باستعمال خدمات خبير أو خبراء في موضوع التنازع. والهدف الأساسي هو تمكين الطرفين من استعادة بيئة تنافسية صحية إلى سوق شركات الطيران بأسرع ما يمكن.</p> <p>كما تتضمن اتفاقات "الأجواء المفتوحة" اجراءا مماثلا لاحالة المنازعات "بغية اتخاذ قرار إلى شخص أو هيئة".</p> <p>وتقتضي الآلية موافقة الطرفين مقدما على أمور مثل الغرض من فريق الخبراء وصلاحياته واجراءاته وخاصة ما اذا كان مسموحا لفريق الخبراء منح انتصاف مؤقت أو بواسطة أمر من المحكمة لمقدم الشكوى. ومثل هذا الانتصاف يمكن أن يأخذ صورة على سبيل المثال، هي تجميد الوضع القائم مؤقتا أو العودة إلى الوضع الذي كان قائما فيما سبق.</p>

	<p style="text-align: center;">المادة الرابعة والثلاثون (تابع) تسوية المنازعات</p>
<p>ان الاطارين الزمنيين الهامين الموجودين في صلب الآلية هما فترة خمسة عشر (١٥) يوما لاختيار الخبراء الذين يشكلون الفريق وفترة سنتين (٦٠) يوما لصدور قرار أو حكم، ومن ثم فان التشديد هو على التقليل الى أدنى حد للشكليات القانونية والأطر الزمنية الاجرائية ولكن مع اتاحة وقت كاف لكي يتوصل فريق الخبراء الى قرار أو حكم.</p>	<p style="text-align: center;">(تابع) النهج الانتقالي والتحرير الكامل</p> <p>٤- يجوز تعيين الوسيط أو أعضاء فريق الخبراء من بين المدرجين على لائحة خبراء الطيران المؤهلين على نحو ملائم تحتفظ بها الايكاو. ويتم اختيار الخبير أو الخبراء في غضون فترة خمسة عشر (١٥) يوما من تسلم طلب عرض الخلاف على وسيط أو فريق للخبراء. اذا فشلت الأطراف في الاتفاق على اختيار خبير أو خبراء، فيجوز احالة الاختيار الى رئيس مجلس الايكاو. وينبغي أن يكون أي خبير يتم استخدامه لغرض هذه الآلية مؤهلا تأهيلا كافيا في الموضوع العام للنزاع.</p> <p>٥- ينبغي اتمام الوساطة في غضون سنتين (٦٠) يوما من تعيين الوسيط أو تشكيل فريق الخبراء كما ينبغي تقديم أي قرار يتم التوصل اليه بما في ذلك في حالة الانطباق أي توصيات في غضون فترة سنتين (٦٠) يوما من تعيين الخبير أو الخبراء. وقد يتفق الطرفان مسبقا أنه يجوز للوسيط أو لفريق الخبراء منح انتصاف مؤقت لصاحب الشكوى اذا ما طلب ذلك وفي هذه الحالة يتم اتخاذ قرار بصفة أولية.</p> <p>٦- يتعاون الطرفان بحسن نية لتحقيق التقدم في الوساطة ولتنفيذ القرار أو حكم الوسيط أو فريق الخبراء، ما لم يتفقا مقدما على الالتزام بهذا القرار أو هذا الحكم. واذا ما اتفق الطرفان مقدما على طلب حكم على الوقائع فقط، فيتعين عليهما استخدام هذه الوقائع في فض النزاع.</p> <p>٧- يتم تقدير تكاليف هذه الآلية عند بدئها وتقسّم بالتساوي ولكن مع امكانية اعادة التقسيم بموجب القرار النهائي.</p> <p>٨- لا تمس الآلية الاستخدام المستمر لعملية التشاور، أو استخدام التحكيم فيما بعد بموجب المادة ٥، أو انتهاء العملية بموجبها.</p>

	المادة الرابعة والثلاثون (تابع) تسوية المنازعات
<p>ان استعمال الآلية لا يحول دون تنفيذ عملية التحكيم اذا كان ذلك منصوصا عليه أيضا في الاتفاق واذا ما فشلت الآلية أعلاه في حل النزاع بما يرضي طرفا واحدا أو أكثر من طرف. ولكن يمكن توقع أن يكون التحكيم الذي يتم بعد ذلك غير ضروري اذا كان الطرفان قد تعهدا بالالتزام بهذا الاجراء التكميلي لحل بعض أنواع المنازعات التجارية والمنازعات الحساسة للوقت.</p> <p>تمائل اجراءات التحكيم ما ورد في نص النهج التقليدي.</p>	<p>(تابع) النهج الانتقالي والتحرير الكامل</p> <p>٩- اذا ما فشل الطرفان في التوصل الى تسوية من خلال الوساطة، يجوز أن يعرض النزاع بناء على طلب أي طرف من الطرفين، على التحكيم وفقا للاجراءات الواردة أدناه.</p>

	المادة الخامسة والثلاثون التعديلات
<p>يمكن أن يأخذ بند التعديل أو التكييف في اتفاق أشكالاً متعددة، وينشأ التعدد نظراً لاختلاف المعالجة لاتفاقات الخطوط الجوية (سواء معاهدة أو اتفاق تنفيذي) و لاختلاف الاجراءات الدستورية التي تطبق على اعتماد مثل هذه الاتفاقات وتعديلاتها، وأحياناً يتم التعامل مع عملية التعديل في اتفاق ما في سياق بند التشاور حيث انه يمكن النظر الى التفاوض بشأن تعديل على أنه مجرد أمر من أمور التشاور.</p> <p>ويتخذ هذا البديل نهجاً أكثر تفصيلاً، إذ يتضمن إطاراً زمنياً مدته ستون (٦٠) يوماً لبدء المشاورات، وتتيح الصياغة الاختيارية في نهاية الفقرة الأولى لعملية التشاور أن تتم بالمكاتب.</p> <p>أما فيما يتعلق بتاريخ السريان، تختلف الممارسات اختلافاً كبيراً وان كان أكثر النهج شيوعاً هو انفاذ التعديلات بعد تبادل المذكرات الدبلوماسية.</p> <p>ولأجل توفير مرونة أكبر لتعديل جدول الطرق، تتيح الفقرة الثالثة أن تجري عملية التشاور والتعديل بين سلطات الطيران.</p> <p>ويأخذ هذا البديل نهجاً أكثر بساطة ولا يعالج الاجراء الخاص بالتعديل، ويتناول ببساطة سريان أي تعديل يتم الاتفاق عليه. في مثل هذا النهج يفترض أن الاجراء الخاص بالتعديل والذي يجري اتباعه هو ذلك الخاص بعملية التشاور العامة في الاتفاق.</p>	<p>١- يجوز لكل طرف طلب اجراء تشاور في أي وقت مع الطرف الآخر بغرض تعديل الاتفاق الحالي [أو ملحقه] [أو جدول طرقه]. ويبدأ مثل هذا التشاور في غضون مدة ستين (٦٠) يوماً من تسلّم مثل هذا الطلب. [ويجوز الاضطلاع بمثل هذه المشاورات من خلال المناقشة أو التراسل].</p> <p>٢- يسري أي تعديل عندما يتم تأكيده بتبادل المذكرات الدبلوماسية.</p> <p>[الفقرة ٣، الخيار ١ من الرقم ٢]</p> <p>٣- يجري أي تعديل [للملحق] [لجدول الطرق] باتفاق كتابي بين سلطات الطيران التابعة للطرفين ويسري حينما يتم تأكيده من خلال تبادل المذكرات الدبلوماسية.</p> <p>[الفقرة ٣، الخيار ٢ من الرقم ٢]</p> <p>٣- تسري أية تعديلات على هذا الاتفاق يوافق عليها الطرفان عندما يتم تأكيدها عن طريق تبادل المذكرات الدبلوماسية.</p>

المادة السادسة والثلاثون الاتفاقات متعددة الأطراف	
<p data-bbox="950 945 1177 976">[الخيار ١ من رقم ٢]</p> <p data-bbox="771 997 1388 1102">إذا أصبح اتفاق متعدد الأطراف يتعلق بالنقل الجوي ساريا بالنسبة لكلا الطرفين [يعتبر] الاتفاق الحالي معدلا بحيث يتسق [بقدر ما هو ضروري] مع بنود الاتفاق متعدد الأطراف.</p> <p data-bbox="966 1260 1177 1291">[الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p data-bbox="771 1312 1388 1459">إذا أصبح الطرفان من بين أطراف اتفاق متعدد الأطراف يتناول مسائل يشملها هذا الاتفاق، يتعين عليهما التشاور ليقررا ما إذا كان هذا الاتفاق ينبغي تنقيحه لكي يراعي الاتفاق متعدد الأطراف.</p>	<p data-bbox="186 325 747 598">هذا النص المتعلق بالتأثير على الاتفاق الثنائي لأي اتفاق متعدد الأطراف قد يسري بالنسبة للطرفين نص تم ادراجه في معظم الاتفاقات الثنائية على مر السنين ترقبا لاحراز تقدم صوب اتفاق نقل جوي موسع متعدد الأطراف لتبادل حقوق النقل. وفي غياب مثل هذا الاتفاق يبقى للنص مغزاه بالرغم من ذلك فيما يتعلق بالاتفاقات الاقليمية أو متعددة الأطراف الأكثر محدودية.</p> <p data-bbox="186 609 747 955">من المنظور الثنائي هناك على الأقل خياران لكي يراعى أن طرفي الاتفاق الثنائي لهما في وقت لاحق أن يصحبا طرفين من أطراف اتفاق متعدد الأطراف يتناول نفس المسألتين اللتين يشملهما الاتفاق الثنائي: وهما اما تعديل الاتفاق الثنائي بحيث يتماشى مع الاتفاق متعدد الأطراف أو التشاور بشأن ما اذا كانت هناك حاجة الى القيام بذلك. (وترد الخيارات المختلفة من المنظور متعدد الأطراف وتجري مناقشتها في نموذج اتفاق الخدمات الجوية الاقليمي/متعدد الأطراف).</p> <p data-bbox="186 997 747 1260">النص غير الوارد بين القوسين في هذا البديل يلزم الطرفين بتعديل الاتفاق الثنائي بحيث يتماشى مع الاتفاق متعدد الأطراف باستخدام اجراءات التعديل العادية. والنص بين القوسين تنتفي معه الحاجة الى اجراءات التعديل العادية ولكنه يضيف حدودا "بقدر ما هو ضروري" على مدى التعديلات الممكن ادخالها على النص الثنائي.</p> <p data-bbox="186 1312 747 1428">يسمح هذا البديل للطرفين بأن يقررا بعد اجراء المشاورات، ما اذا كان الاتفاق الثنائي يجب تنقيحه ليراعي الاتفاق متعدد الأطراف.</p>

المادة السابعة والثلاثون الغاء الاتفاق	
<p>الى حد ما يعتبر بند الالغاء أو السحب (ويطلق على ذلك البند أيضا بند الاتفاقية) بندا نمطيا في صيغته على الرغم من وجود بعض التفاوت في الصياغة. ووجه التفاوت الأساسي هو الصياغة الاختيارية بين القوسين في الجملة الأخيرة بحيث تشمل حالة لا يؤكد فيها الطرف المتلقي للاخطار استلامه للاخطار الالغاء - وفي هذه الحالة يعتبر أنه تم استلام الاخطار بعد أربعة عشر (١٤) يوما من استلام الايكاو للاخطار. وتتطلب بنود الالغاء عادة اخطارا مدته اثنا عشر (١٢) شهرا قبل سريان الالغاء وان كان يمكن الاتفاق على فترة أقصر.</p>	<p>يجوز لأي من الطرفين في أي وقت تقديم اخطار خطي من خلال القنوات الدبلوماسية، الى الطرف الآخر [بنيته] [بقراره] الغاء هذا الاتفاق. وينقل مثل هذا الاخطار الى الايكاو على نحو متزامن. ينتهي هذا الاتفاق [في منتصف الليل (في مكان تسليم الاخطار) فورا وقبل مرور العام الأول] [بعد اثني عشر شهرا] من تاريخ تلقي الطرف الآخر للاخطار، ما لم يتم الاتفاق على سحب الاخطار قبل انقضاء هذه المدة. [في غياب اقرار الطرف الآخر بالاستلام سوف يعتبر أنه تم استلام الاخطار بعد أربعة عشر (١٤) يوما من استلام الايكاو للاخطار].</p>

المادة الثامنة والثلاثون التسجيل لدى الايكاو	
<p>تلتزم المادتان ٨١ و٨٣ من اتفاقية شيكاغو الدول بتسجيل اتفاقات الطيران الخاصة بها ويضفي البند الوارد آنفا صبغته الرسمية على هذا المطلب على المستوى الثنائي. ومع ذلك فإنه في الواقع لا يتم تسجيل اتفاقات وتعديلات عديدة، وهو واقع له أثر سلبي على شفافية العملية بأكملها. وهذا البند الذي أعدته الايكاو يتضمن اقتضاء التسجيل لدى التوقيع باسم الطرف المسؤول عن تسجيل الاتفاق ويهدف ذلك البند الى التشجيع على تحقيق مزيد من الامثال لمقتضيات التسجيل.</p>	<p>تسجل هذه الاتفاقية وأي تعديلات لدى منظمة الطيران المدني الدولي حال توقيعها وذلك بواسطة (اسم الطرف القائم بالتسجيل).</p>

<p>يتضمن النهجان الأساسيان حيال النص المتعلق بسريان الاتفاق والواردان آنفا، في البديل الأول عملية تصديق مرتقبة وفي البديل الثاني عملية سريان بسيطة وفورية بمجرد التوقيع على الاتفاق. وفي البديل الأول قد يرغب الطرفان في النص على رسميات دستورية مطولة بالنص على سريان الاتفاق بصفة مؤقتة بمجرد التوقيع. وثمة عدد من الصيغ لتاريخ سريان الاتفاق بعد الانتهاء من مثل هذه الإجراءات الرسمية وهناك صيغتان يتضمنهما البديل الأول. وسوف تعتمد الخيارات المتعلقة بصياغة هذا البند الأخير على الإجراءات الوطنية لسريان اتفاقات الخدمات الجوية بالنسبة للطرفين.</p>	<p style="text-align: center;">المادة التاسعة والثلاثون سريان الاتفاق</p> <p style="text-align: center;">[الخيار ١ من رقم ٢]</p> <p>يسري هذا الاتفاق [يطبق بصفة مؤقتة من تاريخ توقيعه] [بعد مدة ثلاثين (٣٠) يوما من اخطار الطرفين لبعضهما البعض من خلال القنوات الدبلوماسية بأنه تم استكمال اجراءاتهما الدستورية لسريان هذا الاتفاق] [من تاريخ استكمال تبادل المذكرات الدبلوماسية بين الطرفين].</p> <p style="text-align: center;">[الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p>يسري هذا الاتفاق من تاريخ التوقيع عليه.</p>
---	---

	المرفق ١ جداول الطرق
<p>يجعل هذا النهج التقليدي النقل الجوي يقتصر على مدن تجري تسميتها في طريق (طرق) محددة. وهذه الصيغة تغطي تبادل الحريات الثالثة والرابعة والخامسة. كما أنها تحظر عادة على وجه التحديد النقل الداخلي بواسطة شركات أجنبية.</p> <p>يقوم هذا النهج بتوسيع الاختيار للنقل الجوي الدولي إلى أية مدينة لدى أحد الطرفين وإلى أية مدينة لدى الطرف الآخر وما وراء ذلك وصولاً إلى أية مدينة في بلد ثالث. وهذا الاختيار قد جرى تضييق نطاقه بحيث يشمل فقط الخطوط التي تربط هذين البلدين (الحريتان الثالثة والرابعة). كما أن هذا الخيار يقوم عادة وبصورة محددة بحظر النقل الداخلي بواسطة شركات أجنبية.</p> <p>يوسع هذا النهج حقوق النقل بصورة أكبر وذلك بإدراج الحرية السادسة صراحة، مغطياً بذلك الركاب والبريد والبضائع وأيضاً الحرية السابعة بالنسبة للخطوط التي تقتصر على البضائع. كما أنه يحظر عادة وبصورة محددة النقل الداخلي بواسطة شركات أجنبية.</p>	<p>القسم ١</p> <p>يحق لشركات طيران كل من الطرفين المعينة بمقتضى هذا الاتفاق أن تقدم خدمة النقل الجوي بين النقاط على الطرق التالية:</p> <p style="text-align: center;">النهج التقليدي</p> <p>أ- الطرق التي ينتظر أن تقوم شركة (أو شركات) الطيران المعينة التابعة للطرف (أ) بتشغيل الرحلات فيها: من (أسماء المدن) لدى الطرف (أ) عبر (النقاط الوسيطة) إلى (أسماء المدن) لدى الطرف (ب) وما وراء ذلك (النقاط التي وراء ذلك).</p> <p>ب- الطرق التي ينتظر أن تقوم بالتشغيل فيها شركة (أو شركات) الطيران المعينة التابعة للطرف (ب): من (أسماء المدن) لدى القسم (ب) عبر (أسماء النقاط الوسيطة) إلى (أسماء المدن) لدى الطرف (أ) وما وراء ذلك (النقاط التي وراء ذلك).</p> <p style="text-align: center;">النهج الانتقالي [الخيار ١ من رقم ٣]</p> <p>أ- الطرق التي ينتظر أن تقوم بالتشغيل فيها شركة (أو شركات) الطيران المعينة التابعة للطرف (أ): من أية نقطة أو نقاط لدى الطرف (أ) عبر (النقاط الوسيطة) إلى أية نقطة أو نقاط لدى الطرف (ب) وما وراء تلك النقاط (النقاط التي وراء ذلك).</p> <p>ب- الطرق التي ينتظر أن تقوم بالتشغيل فيها شركة (أو شركات) الطيران المعينة التابعة للطرف (ب): من أية نقطة أو نقاط لدى الطرف (ب) عبر (النقاط الوسيطة) إلى أية نقطة أو نقاط لدى الطرف (أ) وما وراء ذلك (النقاط التي وراء ذلك).</p> <p style="text-align: center;">[الخيار ٢ من رقم ٣]</p> <p>أ- الطرق التي ينتظر أن تقوم بالتشغيل فيها شركة (أو شركات) الطيران المعينة التابعة للطرف (أ):</p> <p>١- من النقاط الواقعة وراء حدود الطرف (أ) عبر الطرف (أ) والنقاط الوسيطة إلى أية نقطة أو نقاط لدى الطرف (ب) أو وراء ذلك.</p> <p>٢- بالنسبة للخط أو الخطوط المقتصرة على البضائع فقط بين الطرف (ب) وأية نقطة أو نقاط.</p>

<p>يضيف هذا النهج الانتقالي الحرية السابعة لخطوط الركاب والنقل الداخلي بواسطة شركات أجنبية على نحو محدود والذي يمكن أن يأخذ شكلين. أولاً، قطاع محلي يجري تشغيله بالتوازي مع قطاع دولي (استخدم ذلك الاتحاد الأوروبي لعدة سنوات في انتقاله نحو السوق الأوروبية الموحدة) أو في حالة الاشتراك في محطة نهائية بالنسبة لنقطتين لدى طرف تربطهما خطوط دولية (أي أن تقوم بخدمة النقطتين نفس الرحلة مثلاً) وذلك من خلال شركة طيران معينة تابعة للطرف الآخر ويسمح بالنقل الجوي المحلي بين هاتين النقطتين.</p> <p>يفتح التحرير الكامل جميع الأسواق الدولية والمحلية للطرفين. ويوجد لدى الناقلين الجويين من الجماعة الأوروبية هذا النوع من التوصل الى السوق داخل الاتحاد الأوروبي.</p> <p>بعض تلك الأحكام قد تنطبق فقط على نهج واحد أو قد تنطبق على أكثر من نهج.</p>	<p style="text-align: center;">المرفق ١ (تابع) جداول الطرق</p> <p style="text-align: center;">النهج الانتقالي (تابع) [الخيار ٢ من رقم ٣]</p> <p>ب- الطرق التي ينتظر أن تقوم بالتشغيل فيها شركة (أو شركات) الطيران المعينة التابعة للطرف (ب):</p> <p>١- من النقاط التي تقع داخل حدود الطرف (ب) عبر الطرف (ب) والنقاط الوسيطة المتجهة الى أية نقطة أو نقاط لدى الطرف (أ) أو وراء اقليمه.</p> <p>٢- بالنسبة للخط (الخطوط) التي تقتصر على البضائع، والتي تصل الطرف (أ) بأية نقطة أو نقاط.</p> <p style="text-align: center;">[الخيار ٣ من رقم ٣]</p> <p>أ- الطرق التي ينتظر أن تشغيلها شركة (أو شركات) الطيران المعينة التابعة للطرف (أ):</p> <p>من النقاط التي تتجه من اقليم الطرف (ب) واليه مع نقل داخلي محدود بواسطة الشركات الأجنبية.</p> <p>ب- الطرق التي ينتظر أن تشغيلها شركة (أو شركات) الطيران المعينة التابعة للطرف (ب):</p> <p>من النقاط التي تتجه من اقليم الطرف (أ) واليه مع نقل داخلي محدود بواسطة شركات أجنبية.</p> <p style="text-align: center;">التحرير الكامل</p> <p>أ- الطرق التي ينتظر أن تقوم بالتشغيل فيها شركة (أو شركات) الطيران المعينة التابعة للطرف (أ):</p> <p>النقاط الى ومن وداخل اقليم الطرف (ب).</p> <p>ب- الطرق التي ينتظر أن تقوم بالتشغيل فيها شركة (أو شركات) الطيران المعينة التابعة للطرف (ب):</p> <p>النقاط الى ومن وداخل اقليم الطرف (أ).</p> <p style="text-align: center;">القسم ٢ المرونة التشغيلية</p> <p>يجوز لشركات الطيران التي يعينها أي من الطرفين في أي من الرحلات أو فيها جميعاً وبناء على اختيار منها أن تقوم بما يلي:</p> <p>١- تشغيل الرحلات في أحد الاتجاهين أو كليهما.</p> <p>٢- الجمع بين أرقام رحلات مختلفة ضمن عملية تشغيل واحدة للطائرة.</p> <p>٣- خدمة النقاط الوسيطة وما يليها في اقليمي الطرفين على الطرق بأية تبادل أو توافق.</p> <p>٤- اغفال عمليات التوقف في أية نقطة أو نقاط.</p>
---	---

	المرفق ١ (تابع) جداول الطرق
	(تابع) التحرير الكامل (تابع) القسم ٢ <p>٥- نقل الحركة (بما في ذلك عمليات تقاسم الرمز) من أية طائرة تابعة لها الى أية طائرة من طائراتها الأخرى في أية نقطة على الطرق.</p> <p>٦- خدمة نقاط تقع وراء أية نقطة في اقليمها مع تغيير الطائرة أو رقم الرحلة أو دون تغيير لأي منهما ولها أن تفتح تلك الخطوط وأن تقوم بالدعاية لها أمام الجمهور باعتبارها خطوطا بينية.</p> <p>هذا بدون القيود الاتجاهية أو الجغرافية ودون أن تفقد أية حقوق في نقل الحركة الجوية تعتبر خلاف ذلك مسموحا بها وفقا للاتفاق الحالي، شريطة أن يقوم الخط (باستثناء الخطوط التي تقتصر على البضائع) بخدمة نقطة في اقليم الطرف الذي يقوم بتعيين شركة الطيران.</p>

	<p style="text-align: center;">المرفق ٢ العمليات غير المنتظمة وعمليات الاستئجار العارض</p>
<p>يمكن تناول بند بشأن العمليات غير المنتظمة بطرق وسياقات مختلفة في الاتفاق. ويمكن معالجته أساسا كأمر من أمور منح الحقوق أو أمر يتطلب الاهتمام التنظيمي المنفصل. ويمكن أن يرد في صلب الاتفاق أو في المرفق.</p> <p>وهناك نهج أبسط وأكثر مباشرة يتعلق بمنح الحقوق للعمليات غير المنتظمة هو ببساطة الإشارة في مادة منح الحقوق الى تسيير "الخطوط الجوية الدولية" بدلا من "الخطوط الجوية الدولية المنتظمة". وبهذه الطريقة تقبل كل بنود الاتفاق التطبيق على الخطوط المنتظمة وغير المنتظمة.</p> <p>يمكن استعمال هذا النهج عندما يتوقع الطرفان امكانية اجراء عمليات غير منتظمة وعندما يحتاجان الى تحديد البنود المختلفة الخاصة بالفرص الادارية والفرص التجارية التي من شأنها أن تنطبق على هذه العمليات، ولكنهما لا يرغبان في اتخاذ موقف حول ما اذا كان سيتم منح تفويض بموجب قوانينهما ونظمهما الوطنية. وهذا البند يوضح أن أحكام الاتفاق الرئيسي بخلاف الأحكام الموضوعية للخطوط الجوية المنتظمة سوف تنطبق على الخطوط الجوية غير المنتظمة. وكبديل لذلك، يمكن أن يضع ذلك البند قائمة بالمواد الواردة في الاتفاق الرئيسي والتي تنطبق على الخطوط غير المنتظمة مثل رسوم الانتفاع والتعريف الجمركية والسلامة والأمن الخ.</p> <p>يترك هذا البند للقوانين الوطنية والقواعد التنظيمية لكل طرف أن تحدد أي الخطوط غير المنتظمة سوف يسمح بها وما هي الظروف التي يسمح بتلك الخطوط في ظلها.</p> <p>ان اقتضاء النظر "بعين العطف" ليس منحا للدخول الى السوق ولكنه ينطوي على معالجة ايجابية للعمليات غير المنتظمة بصفة عامة أو الرحلات العارضة بتحديد أكثر. ويعكس هذا البند أيضا واقع كون التنسيق التنظيمي الذي يحكم التفويض بهذه العمليات هو نظام من جانب واحد بصفة عامة تقوم فيه دولة أو دول المقصد بتطبيق قواعدها الوطنية على أي مقدم لطلب.</p>	<p style="text-align: center;">النهج التقليدي</p> <p>١- تنطبق بنود هذا الاتفاق باستثناء البنود التي تتناول حقوق النقل والسعة والتعريفات أيضا على الرحلات غير المنتظمة التي يشغلها ناقل جوي تابع لأحد الطرفين من وإلى اقليم الطرف الآخر وعلى الناقل الجوي الذي يقوم بتشغيل تلك الرحلات.</p> <p style="text-align: center;">[الفقرة ٢، الخيار ١ من رقم ٢]</p> <p>٢- لن تؤثر أحكام الفقرة الأولى من هذه المادة في القوانين والأنظمة الوطنية التي تحكم الترخيص بتأدية العمليات غير المنتظمة أو الترخيص للناقلين الجويين أو الأطراف الأخرى المشتركة في تنظيم هذه العمليات باجرائها.</p> <p style="text-align: center;">[الفقرة ٢، الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p>٢- ينظر كل طرف بعين العطف الى طلبات تسيير [الرحلات غير المنتظمة] [الرحلات العارضة] فيما بين اقليمي الطرفين للركاب والبضائع وفقا لقوانينه ونظمه.</p>

المرفق ٢	
(تابع) العمليات غير المنتظمة وعمليات الاستئجار العارض	
النهج الانتقالي	
[الخيار ١ من رقم ٣]	
<p>ليس لهذا النهج أثر سلبي على الخطوط المنتظمة. من الناحية التاريخية اهتم العديد من البلدان بمنع حدوث أثر سلبي من جراء خطوط الركاب غير المنتظمة على الخطوط المنتظمة وجرى تطوير العديد من السياسات والآليات لتناول هذه المسألة (انظر الوثيقة 9587 Doc). وترد ثلاث آليات من هذا النوع في النص: (١) السماح باقامة خطوط ركاب غير منتظمة بين نقاط لا تخدمها خطوط منتظمة (ويشار الى ذلك عادة باسم "الرحلات العارضة خارج الطريق") (٢) عدم السماح بخطوط ركاب غير منتظمة تؤثر سلبا على الخطوط المنتظمة. (٣) السماح بأنواع من خطوط الركاب غير المنتظمة (في هذه الحالة يشمل ذلك الرحلات السياحية العارضة التي تتضمن صفقة من الخدمات غير الجوية مثل الفنادق والنقل الأرضي الحج بالإضافة الى النقل الجوي) ولا ينظر اليها باعتبارها تهديدا للصلاحيات الاقتصادية للخطوط المنتظمة.</p>	<p>١- يقوم كل طرف بمنح التفويض بالقيام برحلات غير منتظمة للركاب بين النقاط التي لا توجد فيها خطوط جوية منتظمة قائمة. وفي الحالات التي توجد فيها مثل تلك الخطوط المنتظمة، يمنح مثل ذلك التفويض شريطة ألا تتسبب اتاحة الرحلات غير المنتظمة في خطر لاستقرار الاقتصادي للخطوط المنتظمة القائمة.</p> <p>٢- عند طلب سلسلة من رحلات الركاب غير المنتظمة، فان تلك الرحلات يجب أن تتماشى مع تعريف "الرحلات المتضمنة في صفقة شاملة" ويجب أن تنفذ على أساس رحلة للذهاب والعودة، مع سفر ووصول يتحددان سلفا.</p>
[الخيار ٢ من رقم ٣]	
<p>يفتح هذا النهج الانتقالي الطرق في الاتفاق أمام الخطوط غير المنتظمة، في ظل نفس الشروط (مثل تغيير معايير الطائرات) وذلك للخطوط المنتظمة بينما تجري الموافقة أو الرفض للخطوط غير المنتظمة خارج الطريق على أساس من المعاملة الودية والمعاملة بالمثل. واعتمادا على منح الحقوق للخطوط المنتظمة فان ذلك يفتح الخطوط غير المنتظمة في الأحوال العادية أمام الركاب والبضائع على السواء.</p> <p>مع جعل استخدام نتائج "المعاملة الودية والمعاملة بالمثل" في تحديد كم ونوع الرحلات العارضة خارج الطريق مبنيا على أساس رأي الطرف الذي تتسم آراؤه بتقييد أكثر فيما يخص تلك الرحلات العارضة.</p>	<p>١- لشركات الطيران التابعة لكل من الطرفين والمعينة وفقا لهذا الاتفاق للقيام بالتشغيل بموجب هذا الملحق الحق في تشغيل النقل الجوي الدولي غير المنتظم على الطرق المعينة ووفقا للحقوق الممنوحة للخطوط المنتظمة في هذا الاتفاق.</p> <p>٢- يقيم كل طرف الاعتبار الملائم لطلبات شركات الطيران التابعة للطرف الآخر لنقل الحركة التي لا يغطيها هذا الملحق على أساس المعاملة الودية والمعاملة بالمثل.</p>

<p>في هذا النهج على الرغم من أن النسق التنظيمي الذي يحكم العمليات غير المنتظمة وبالذات العمليات العارضة، هو عادة نظام دولة المقصد، فإن الأطراف في بعض الاتفاقات قد تختار النص على وجوب تطبيق القواعد التنظيمية لدولة منشأ العملية ومن شأن ذلك أن يسهل القيام بهذه العمليات ومن ثم فإن هذا هو مثال لمثل هذا الترتيب الذي يمكن أن يستخدم في اتفاق تحرري وان كان يتطلب الامتثال للقواعد التنظيمية على الرغم من ذلك.</p> <p>تحدد الفقرة الأولى التوصل الى السوق بصورة واسعة النطاق لتلك العمليات بينما تنطبق الفقرة الثانية على القواعد الخاصة ببلد المنشأ.</p> <p>يستخدم النص بين القوسين المعقوفين حينما يكون جدول الطرق الوارد في المرفق _ غير منطبق على مدن بعينها وحينما يعين الطرفان شركات طيران للخطوط غير المنتظمة. وبدون الصيغة الواردة بين القوسين يصرح الطرف الآخر لجميع شركات طيران الطرف الأول والعكس بالعكس (سواء كانت معينة للخطوط المنتظمة أو لم تكن) بتأدية الخدمات غير المنتظمة التي ورد وصفها في الفقرة الأولى.</p> <p>ان نهج التحرير الكامل خيار متروك للدول التي قد ترغب في تحرير الخطوط غير المنتظمة مع الاستمرار في تنظيم الخطوط المنتظمة. وهذا النهج قد يوجد في الاتفاقات التحريرية أو اتفاقات "الأجواء المفتوحة". والشروط الخاصة بهذا النهج تمثل الحد الأدنى.</p>	<p style="text-align: center;">المرفق ٢ (تابع) العمليات غير المنتظمة وعمليات الاستئجار العارض</p> <p style="text-align: center;">(تابع) النهج الانتقالي [الخيار ٣ من رقم ٣]</p> <p>١- يحق لشركات الطيران [المعينة] التابعة لأحد الطرفين [وفقاً لشروط تعيينها والجدول الزمني للطرق بالملحق _]، إقامة نقل جوي دولي غير منتظم الى ومن أي نقطة أو نقاط في اقليم الطرف الآخر، بصورة مباشرة أو على سبيل التوقف على الطريق من أجل نقل في رحلة ذهاب وعودة أو في اتجاه واحد من أو الى نقطة أو نقاط في اقليم الطرف الذي عين شركة الطيران. يسمح أيضا بالرحلات العارضة ذات المقاصد المتعددة. وعلاوة على ذلك يجوز لشركات الطيران [المعينة] التابعة لأحد الطرفين تشغيل رحلات عارضة تنشأ فيها الحركة من أو يكون مقصدها في اقليم الطرف الآخر.</p> <p>٢- تمثل كل شركة طيران [معينة] تقوم بنقل جوي بموجب هذا البند لقوانين ونظم وقواعد الطرف الذي تنشأ في اقليمه الحركة سواء على أساس رحلة في اتجاه واحد أو رحلة ذهاب وعودة. لينطبق بذلك ما يحدده ذلك الطرف الآن أو فيما بعد على مثل هذا النقل.</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">التحرير الكامل</div>
--	---

<p>يساوي النص بين الخطوط غير المنتظمة والخطوط المنتظمة فيما يتعلق بالحقوق ودون ضرورة الامتثال للنظم الوطنية لطرف المقصد ولكنه يقصر ذلك في الفقرة الأولى على شركات الطيران المعنية لكل طرف. كما يتضمن النص بندا لاقامة الاعتبار المواتي للعمليات غير المنتظمة التي لا تشملها الحقوق الممنوحة بموجب الفقرة الأولى، على سبيل المثال، خدمات شركات الطيران غير المعنية لتشغيل خطوط منتظمة أو لاتاحة خدمات الركاب الخاصة بالبحرية السابعة.</p> <p>هناك اختلاف بين النهج الانتقالي السابق والتحرير الكامل هو القدرة الخاصة بشركة الطيران المعنية على اختيار اما قواعد النقل العارض لذلك البلد الذي تتبعه الشركة أو تلك الخاصة بالطرف الآخر من أجل تشغيل الخطوط غير المنتظمة لتلك الشركة.</p>	<p style="text-align: center;">المرفق ٢ (تابع) العمليات غير المنتظمة وعمليات الاستئجار العارض</p> <p style="text-align: center;">(تابع) التحرير الكامل</p> <p style="text-align: right;">القسم ١</p> <p>يحق لشركات طيران كل من الطرفين والتي تعين بمقتضى هذا المرفق أن تقوم وفقا لشروط تعيينها بنقل الركاب في رحلات عارضة دولية (وحمل ما معهم من متاع) و/أو بضائع (بما في ذلك دون حصر الرحلات العارضة الخاصة بارسال الشحن وتلك المقسمة بين الركاب والبضائع وتلك التي تجمع بينهما (الركاب/البضائع):</p> <p>بين أي نقطتين أو نقاط في اقليم الطرف الذي عين شركة الطيران وأي نقطة أو نقاط في اقليم الطرف الآخر.</p> <p>بين أي نقطتين أو نقاط في اقليم الطرف الآخر وأي نقطتين أو نقاط في بلد ثالث أو بلدان ثوالت شريطة أن تشكل هذه الخدمات الا فيما يتعلق بالرحلات العارضة الخاصة بالشحن جزءا من عملية تشغيل مستمرة مع تغيير للطائرة أو دون تغيير لها، عملية تشمل خدمة النقل الى الوطن بغرض نقل الحركة المحلية بين الوطن واقليم الطرف الآخر.</p> <p>لدى تأدية الخدمات التي يغطيها هذا المرفق، يحق لشركات طيران كل من الطرفين والتي عينت بمقتضى هذا المرفق القيام بما يلي: (١) التوقف في أية نقاط داخل أو خارج اقليم أي من الطرفين. (٢) نقل الحركة في مرور عابر خلال اقليم الطرف الآخر. (٣) الجمع في نفس الطائرة بين الحركة التي منشأها اقليم أحد الطرفين والحركة التي تنشأ في اقليم الطرف الآخر والحركة التي تنشأ في بلدان ثوالت. (٤) تأدية النقل الجوي الدولي دون أية حدود تحد من التغيير في أية نقطة على الطريق في نوع أو عدد الطائرات التي تعمل شريطة أنه باستثناء ما يتعلق برحلات شحن البضائع في الاتجاه الخاص بالخروج، يكون النقل الى ما وراء تلك النقطة استمرارا للنقل من اقليم الطرف الذي عين شركة الطيران وفي الاتجاه العائد يكون النقل الى اقليم الطرف الذي عين شركة الطيران استمرارا للنقل من خارج تلك النقطة.</p> <p>يقيم كل طرف الاعتبار الملائم لطببات شركات الطيران التابعة للطرف الآخر لنقل الحركة التي لا يغطيها هذا المرفق على أساس المعاملة الودية ومبدأ المعاملة بالمثل.</p>
---	--

	<p style="text-align: center;">المرفق ٢</p> <p style="text-align: center;">(تابع) العمليات غير المنتظمة وعمليات الاستئجار العارض</p> <p style="text-align: center;">(تابع) التحرير الكامل</p> <p style="text-align: right;">القسم ٢</p> <p>أية شركة طيران يعينها أي من الطرفين تؤدي نقلا جويا دوليا عارضا منشؤه اقليم الطرف الآخر سواء على أساس رحلة في اتجاه واحد أو رحلة ذهاب وعودة لها خيار الامتثال لقوانين ونظم الاستئجار العارض والقواعد الخاصة اما بالوطن أو بالطرف الآخر. وإذا طبق أحد الطرفين قواعد أو نظما أو اشتراطات أو قيودا مختلفة على شركة طيران أو أكثر من بين شركات طيرانه أو على شركات طيران تابعة لدول مختلفة تخضع كل شركة طيران معينة لأقل تلك المعايير تقييدا.</p> <p>غير أنه ليس ثمة شيء وارد في الفقرة المذكورة أعلاه يحد من حقوق الطرف الآخر في تطلب تمسك شركات الطيران المعنية بموجب هذا المرفق من قبل أي من الطرفين بالمقتضيات المتعلقة بحماية أموال الركاب وحقوق الركاب في الاعفاء واسترداد الأموال.</p> <p style="text-align: right;">القسم ٣</p> <p>بخلاف ما يتعلق بقواعد حماية المستهلك المشار إليها في الفقرة السابقة أعلاه لا يطلب أي من الطرفين من شركة الطيران المعنية بمقتضى هذا المرفق من قبل الطرف الآخر فيما يتصل بنقل الحركة من اقليم ذلك الطرف الآخر أو بلد ثالث في رحلة في اتجاه واحد أو ذهاب وعودة أن تقدم أكثر من مجرد اعلان يثبت الاتساق مع القوانين والنظم والقواعد السارية المشار إليها بمقتضى القسم ٢ من هذا المرفق أو الاعفاء من تلك القوانين أو النظم أو القواعد والذي تمنحه سلطات الطيران ذات الاختصاص.</p>
--	--

<p>لا تنص بعض الاتفاقات على بند محدد للعمليات التي تقتصر على الشحن نظرا الى أن حق تشغيل الخدمات المقتصرة على الشحن يرد عادة بصورة ضمنية في بند منح الحقوق الذي يمنح الطرفان فيه لشركات طيرانهما المعنية حق نقل الركاب والبضائع والبريد على خطوطها الجوية الدولية المنتظمة المتفق عليها. ومع ذلك توجد بعض الاتفاقات الأكثر تحديدا، مشيرة الى "الركاب والبضائع والبريد أو اليها بصورة مجمعة". وقد يحدد الاتفاق في جدول الطريق طرقا محددة، بما في ذلك القيود المفروضة أو المرونة المتفق عليها للخدمات التي تقتصر على شحن البضائع، أو قد تكون الطرق هي تلك الطرق التي تم ابدالها لقاء خطوط الركاب المنتظمة.</p> <p>الغرض من هذه الفقرة هو تحقيق توازن تنافسي عادل بين جميع الناقلين الجويين الذين يعملون في النقل الجوي الدولي للبضائع. وحينما يضم الاتفاق الرئيسي بندا يرد أيضا في المرفق (الاستئجار على سبيل المثال)، يجب حذف ذلك البند من المرفق.</p> <p>تنص هذه الفقرة على حريات الجو من الثالثة الى السابعة وذلك فقط للخطوط التي تقتصر على الشحن والتي يجري تشغيلها على أساس منتظم أو غير منتظم. وأول الحريتين - التحليق وعمليات التوقف الفنية - غير مدرجتين نظرا الى أنهما عادة ما تردان في الاتفاق الرئيسي. والمرونة التشغيلية يرد وصفها بعبارات عامة وتشمل العناصر التي تعتبر بعامة ذات أهمية بالنسبة للعمليات المقتصرة على الشحن.</p> <p>والمرفق الخاص بخطوط نقل البضائع جوا لا يحتل أن يستخدم في التحرير الكامل وفي الاتفاقات الأحدث الخاصة "بالأجواء المفتوحة" وفيها ترد الحقوق والمرونة التشغيلية المنصوص عليها في هذا المرفق في صلب الاتفاق الرئيسي.</p>	<p style="text-align: center;">المرفق ٣ خطوط الشحن الجوي</p> <p style="text-align: center;">النهج الانتقالي</p> <p>يحق لكل شركة طيران معينة عند الاشتراك في عملية النقل الدولي للبضائع بطريق الجو</p> <p>(أ) أن تحصل على معاملة خالية من التمييز فيما يتعلق بالتوصل الى تسهيلات المخالصة للبضائع والمناولة والتخزين والتسهيلات عموما.</p> <p>(ب) أن تستخدم و/أو تشغل بصورة مباشرة وسائل أخرى للنقل.</p> <p>(ج) أن تستخدم الطائرات المؤجرة شريطة أن تتمثل عملية التشغيل لتلك الطائرات للقواعد القياسية للسلامة والأمن التي تنطبق على الطائرات الأخرى لشركات الطيران المعنية.</p> <p>(د) أن تدخل في ترتيبات تعاونية مع الناقلين الجويين الآخرين ويشمل ذلك ضمن أمور أخرى اقتسام الرمز وحجز المساحات والنقل في الرحلة الواحدة بواسطة أكثر من شركة.</p> <p>(هـ) أن تحدد التعريفات الخاصة بها لنقل البضاعة وهي التعريفات التي لا يجوز أن يطلب ايداعها لدى هيئات طيران أي طرف من الطرفين.</p> <p style="text-align: center;">التحرير الكامل</p> <p>كل شركة طيران معينة حينما تقوم بنقل يقتصر على شحن البضائع في خطوط منتظمة أو غير منتظمة لها أن تقدم هذه الخدمات من والى اقليم كل من الطرفين دون قيود تتعلق بالتواتر أو السعة أو الطريق أو نوع الطائرة أو منشأ أو مقصد البضائع.</p>
---	---

	المرفق ٤ الاجراءات الانتقالية
<p>المرفق توصية من الايكاو تتناول مسألة المشاركة اضافة الى الاستمرارية في الانتقال نحو التحرر. وهو مأخوذ أيضا من الممارسات والنهج القائمة التي تغطي كلا من اجراءات المشاركة والاجراءات التفضيلية. ويتكون من نوع أو أكثر من ثلاثة أنواع من البنود. وإذا انطبقت تلك البنود على كل طرف بنفس الأسلوب، تعتبر حينئذ من اجراءات المشاركة. والا فسوف تعتبر اجراءات تفضيلية.</p>	
<p>القائمة التالية مؤشر للموضوعات التي قد تغطيها الدول باعتبارها اجراءات انتقالية في المرفق وهي: عدد شركات الطيران المعينة ومعايير الملكية والسيطرة والسعة والتواتر والطريق وحقوق النقل وتقاسم الرمز وعمليات الاستئجار العارض والخطوط متعددة وسائل النقل والتعريفات وتوزيع الخانات الزمنية والمسائل الخاصة "بأداء الأعمال التجارية" مثل المناولة الأرضية. وأي موضوع من تلك المواضيع الواردة بالقائمة يمكن تناوله بأي نهج من النهج الواردة في البنود الثلاثة. وتتضمن الوثيقة Doc 9587 مواد بشأن المشاركة المحتملة والاجراءات التفضيلية.</p>	
<p>هذا البند ينتظر استخدامه حينما لا تسري مادة معينة (أو مرفق) على الفور ولكنها تنفذ بصورة محدودة أثناء فترة الانتقال. وعلى سبيل المثال، يوافق الطرفان على أنه بالرغم من المرفق الخاص بجدول الطرق الذي يمنح كل طرف حقوق الحرية الخامسة بصورة مطلقة لن يسمح لشركة (شركات) الطيران لأحد الطرفين (الدولة المتقدمة) بممارسة تلك الحقوق المحلية للنقل بصورة كاملة بين الطرف الآخر (الدولة النامية) ودولة ثالثة حتى حلول تاريخ محدد.</p>	<p>تنتهي الاجراءات الانتقالية التالية في (التاريخ)، أو في تاريخ أبكر من ذلك يوافق عليه الطرفان:</p> <p>١- بالرغم من أحكام المادة _____ (أو المرفق _____)، يجوز (بتعين على) شركة (شركات) الطيران المعينة من قبل الطرف (أ) (أو أي الطرفين)...</p>
<p>هذا البند مماثل للبند الأول ولكنه يشمل مراحل تدرج. فعلى سبيل المثال يوافق الطرفان على أنه بالرغم من وجود مادة تسمح بتشارك في الرمز غير محدود فان شركات الطيران لكل طرف يسمح لها بتوسيع خدمات التشارك في الرمز فيما يخص بلدا ثالثا (عمليات التواتر) وذلك فقط بصورة تدريجية لفتترات محددة.</p>	<p>٢- رغم أحكام المادة _____ (أو المرفق _____)، يجوز (بتعين على) شركة (شركات) الطيران المعينة من قبل الطرف (أ) (أو أي الطرفين).... وذلك على النحو التالي:</p> <p>أ) من (التاريخ) وحتى (التاريخ)، ... ب) ومن (التاريخ) وحتى (التاريخ)، ...</p>
<p>هذا البند يستخدم حينما لا تسري مادة (أو مرفق) على الفور وعندما تطبق خطة أخرى أثناء الفترة الانتقالية. فعلى سبيل المثال، قد يوافق الطرفان على أنه بالرغم من المادة الخاصة بالتعريفات المزودة بنظام يسمح باعترض الطرفين بحكم نظام بلد المنشأ التسعير حتى حلول تاريخ محدد.</p>	<p>٣- رغم أحكام المادة _____ (أو المرفق _____)، تسود الأحكام التالية....</p>