

## المؤتمر العالمي للنقل الجوي: التحديات وفرص التحرير

مونتريال، ٢٤ - ٢٩/٣/٢٠٠٣

البند ٤: النظر في اطار العمل العالمي للتحرير المستمر  
٤-١: اعلان المبادئ العالمية للنقل الجوي الدولي

### مسودة منقحة لاعلان المبادئ العالمية

(مقدمة من الأمانة العامة)

١- مقدمة

١-١ طبقا للترتيبات الادارية المبينة في الفقرة ٣ من الوثيقة WP/19، ورد عدد كبير من التعليقات بشأن مسودة اعلان المبادئ العالمية. وشملت هذه التعليقات اقتراحات لتتقيح موضوعي وبنويي وتحريري للمسودة الواردة في المرفق (أ) بالوثيقة WP/19.

٢-١ وترد في المرفق بهذه الوثيقة مسودة منقحة للاعلان، أعدتها الأمانة العامة بالتشاور مع رئيس المؤتمر ورئيس المجلس.

٢- الاجراء المعروض على المؤتمر

١-٢ يرجى من المؤتمر اعتماد مسودة الاعلان الواردة في المرفق.

-----

## المرفق

### مسودة اعلان المبادئ العالمية لتحرير النقل الجوي الدولي

ملاحظة: يدل النص الوارد بين قوسين على المصدر الأصلي بالمرفق (أ) بالوثيقة WP/19 (قبل أي اضافات أو تنقيحات).

ان المؤتمر العالمي للنقل الجوي المعني بتحديات وفرص التحرير، الذي عقدته منظمة الطيران المدني الدولي (إيكاو) بمقرها في مونتريال من ٢٤ الى ٢٩ مارس/آذار ٢٠٠٣، وشاركت فيه [...] دولة و [...] منظمة دولية:

ان ينكر بالأهداف السامية الواردة في *دباجة اتفاقية الطيران المدني الدولي* (اتفاقية شيكاغو)، [نص

جديد]

و/ادراكا منه لأهمية دور النقل الجوي الدولي واسهامه في التنمية الوطنية والاقتصاد العالمي، [الفقرة

الثانية من الدباجة]

وان يؤكد ما للسلامة والأمن من أهمية حاسمة في مجال النقل الجوي الدولي، [نص جديد]

ويلاحظ التغييرات منذ انعقاد المؤتمر العالمي الرابع للنقل الجوي في عام ١٩٩٤ في البيئة التنظيمية والتشغيلية للنقل الجوي الدولي التي جاءت نتيجة للتنمية الاقتصادية والعولمة والتحرير والخصخصة، والرغبة في التطور التنظيمي المستمر لتسهيل التغيير التجاري في صناعة النقل الجوي مع ضمان استمرار النمو المتسم بالسلامة والأمن والمنظم للطيران المدني على نطاق العالم، [الفقرة الثالثة من الدباجة]

وان يؤكد من جديد على أن المبادئ الأساسية للسيادة وعدالة تكافؤ الفرص، وعدم التمييز، والتكافل، والتنسيق، والتعاون، الواردة في اتفاقية شيكاغو قد خدمت النقل الجوي الدولي بصورة جيدة، وما زالت تشكل أساسا لتطور الطيران المدني الدولي مستقبلا، [الفقرة الرابعة من الدباجة]

يعلن:

#### ١- المبادئ العامة

١-١ ان منظمة الطيران المدني الدولي ودولها المتعاقدة، ستعمل مع صناعة النقل الجوي والأطراف الأخرى صاحبة المصلحة في الطيران المدني، من أجل أن يستمر النقل الجوي الدولي في التطور على النحو الذي:

- (أ) يكفل رفع مستويات السلامة والأمن وتحسينها، [الفقرة ١-١-أ]
- (ب) يعزز مشاركة جميع الدول مشاركة فعالة ومستديمة في النقل الجوي الدولي والانتفاع به، مع احترام السيادة الوطنية ونكافؤ الفرص، [الفقرة ١-١-ح]
- (ج) يضع في الاعتبار المستويات المختلفة للتنمية الاقتصادية فيما بين الدول من خلال الحفاظ على مبدأ "المصلحة المشتركة" وتعزيز التدابير التفضيلية لصالح البلدان النامية، [نص جديد]
- (د) يقدم بنية أساسية ملائمة بتكاليف معقولة، [الفقرة ١-١-و]
- (هـ) يسهل توفير الموارد، وخاصة للبلدان النامية، [نص جديد]
- (و) يسمح بالنمو على أساس مستديم اقتصاديا، تدعمه مواءمة البيئة التنظيمية والتشغيلية، [الفقرتان ١-١-ب و ١-١-ز]
- (ز) يبذل قصارى جهده للحد من تأثيره على البيئة،
- (ح) يلبي توقعات العملاء المعقولة وحاجات الخدمة العامة، وخاصة للطرق منخفضة الحركة الجوية أو غير الاقتصادية لسبب آخر، [الفقرة ١-١-ج]
- (ط) ينهض بالكفاءة ويقلل من اختلالات السوق، [الفقرة ١-١-د]
- (ي) يضمن المنافسة العادلة بطريقة ملائمة وفعالة، [الفقرة ١-١-هـ]
- (ك) ينهض بالتعاون والتنسيق على المستويات الإقليمية الفرعية والإقليمية والعالمية، [الفقرة ١-١-ط]
- (ل) يقيم الاعتبار الواجب لمصالح جميع الأطراف صاحبة المصلحة، بما في ذلك الناقلون الجويون وغيرهم من المشغلين، والمستفيدين، والمطارات، والمجتمعات، والعمال، ومقدمي خدمات السياحة والسفر، [الفقرة ١-١-ي]
- يتمثل الغرض النهائي في اعطاء النقل الجوي الدولي أكبر قدر ممكن من الحرية الاقتصادية مع احترام خصائصه المحددة وخاصة الحاجة لضمان مستويات عالية من السلامة والأمن وحماية البيئة. [نص جديد]

## ٢- السلامة والأمن

- ١-٢ يجب أن تكون للسلامة والأمن أهمية فائقة في تشغيل وتطوير النقل الجوي الدولي، ويجب أن تقبل الدول مسؤوليتها الأساسية عن ضمان المراقبة التنظيمية للسلامة والأمن، بغض النظر عن أي تغيير في ترتيبات التنظيم الاقتصادي، [الفقرة ١-٢]

٢-٢ ينبغي على الدول أن تعمل بالتعاون فيما بينها لضمان مراقبة السلامة والأمن في العالم أجمع بما يتماشى مع التزاماتها بموجب اتفاقية شيكاغو، [الفقرة ٢-٢]

٣-٢ ينبغي أن تولي الدول اهتماما خاصا للآثار الواقعة على السلامة والأمن من العمليات العابرة للحدود التي تشمل تأجير الطائرات والمشاركة في رموز شركات الطيران والترتيبات المماثلة، [نص جديد]

٤-٢ ينبغي تنفيذ اجراءات السلامة والأمن بشكل اقتصادي لتفادي القاء عبء ثقيل على الطيران المدني، [الفقرة ٣-٢]

٥-٢ ينبغي ألا تعرقل أو تعيق اجراءات الأمن حركة الركاب أو البضائع أو البريد أو الطائرات الى الحد الممكن، و [الفقرة ٣-٢]

٦-٢ يجب تنفيذ المزيد من التحرير الاقتصادي بطريقة تضمن وجود موضع مسؤولية واضح عن كل من السلامة والأمن في هيئة حكومية أو هيئة تنظيمية أخرى محددة تعينها الدولة لأي عملية طائرات معينة. [نص جديد]

### ٣- المشاركة والاستدامة

١-٣ أن يكون الهدف الأساسي لجميع الدول هو المشاركة الفعالة والمستديمة في النقل الجوي الدولي والانتفاع به، مع احترام السيادة الوطنية وتكافؤ الفرص، [الفقرة ٣-٣]

٢-٣ ينبغي أن تضع الدول ضمانات وأن تحتفظ بها لتأمين السلامة والأمن والاستقرار الاقتصادي والمنافسة العادلة، [الفقرة ٥-٣]

٣-٣ ينبغي أن تضمن الدول اتاحة البنية الأساسية الضرورية للمطارات وخدمات الملاحة الجوية على نطاق العالم بتكلفة معقولة وعلى أساس من عدم التمييز، [الفقرة ١-٥]

٤-٣ لا ينبغي انفاق حصيلة رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية الا لسداد تكاليف اتاحة التجهيزات والخدمات للطيران المدني، [الفقرة ٩-٣]

٥-٣ ينبغي ايلاء اعتبار خاص لمصالح البلدان النامية واحتياجاتها، مع منحها اجراءات تفضيلية ودعما ماليا، و [الفقرة ٦-٣]

٦-٣ ينبغي أن يعمل مجتمع الطيران العالمي على تطوير النقل الجوي بصورة تتسم بالمسؤولية تجاه البيئة، مع الحد من تأثير النقل الجوي بغية تحقيق أقصى درجة من التوافق بين التقدم المتمس بالسلامة والفعال اقتصاديا والمنظم للطيران المدني ونوعية البيئة. [الفقرة ٢-٥]

## ٤- التحرير

- ١-٤ يهدف التطور التنظيمي المستمر الى تهيئة بيئة تسمح بتنمية النقل الجوي الدولي وازدهاره بشكل مستقر وفعال واقتصادي دون المساس بالسلامة والأمن ومع احترام المعايير الاجتماعية ومعايير العمالة، [الفقرة ٣-٢]
- ٢-٤ ينبغي الانضمام الى اتفاقية عبور الخطوط الجوية الدولية وتنفيذها على المستوى العالمي، [الفقرة ٣-١]
- ٣-٤ ينبغي دعم التحرير من خلال التطبيق العالمي لنظام حديث وموحد لمسؤولية الناقل الجوي، المتمثل في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، [الفقرة ٣-١٠]
- ٤-٤ تقرر كل دولة مسارها ووتيرة التغير الخاصة بها في تنظيم النقل الجوي الدولي، وذلك بطريقة مرنة وباستعمال السبل الثنائية أو الاقليمية الفرعية أو الاقليمية أو المتعددة الأطراف أو العالمية وفقا للظروف، [الفقرة ٣-٤]
- ٥-٤ ينبغي أن تقوم الدول بقدر الامكان بتحرير دخول أسواق النقل الجوي الدولي وحصول الناقلين الجويين على رؤوس أموال دولية، وحرية الناقلين الجويين في القيام بأنشطة تجارية، [الفقرة ٣-٧]
- ٦-٤ ينبغي أن تنظر الدول بجدية في اتخاذ الاجراءات الملائمة للدول الأخرى في جهودها الرامية للتقدم صوب توسيع نطاق ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم عبر الحدود، و/أو صوب تعيين الناقلين الجويين على أساس مقر العمل الرئيسي، بشرط الاحتفاظ بالمسؤولية والسيطرة الواضحتين على المراقبة التنظيمية للسلامة والأمن، [نص جديد]
- ٧-٤ ينبغي أن تنظر الدول بجدية في تحرير المعاملة التنظيمية لخدمات الشحن الجوي الدولي على وجه السرعة، بشرط الاحتفاظ بالمسؤولية والسيطرة الواضحتين على المراقبة التنظيمية للسلامة والأمن، [نص جديد]
- ٨-٤ تعتبر الشفافية عنصرا مهما لتعزيز منافع التحرير والنهوض بالنمو الاقتصادي والمنافسة والاستقرار المالي على المستويات المحلية والاقليمية والدولية، و [الفقرة ٣-١١]
- ٩-٤ ينبغي الاستمرار في تشجيع صناعة النقل الجوي على تحسين الخدمات للركاب وعملاء الشحن الجوي، ووضع وتنفيذ اجراءات ملائمة لحماية مصالحهم. [الفقرة ٣-٨]

## ٥- المنافسة والتعاون

- ١-٥ يمثل وضع قانون المنافسة وتطبيقه ضمانا مهما للمنافسة العادلة مع تقدم الدول صوب سوق محررة، [نص جديد]
- ٢-٥ ان التعاون بين الدول يسهل التحرير ويتفادى الخلافات خصوصا عند التعامل مع المسائل المتعلقة بقوانين أو سياسات المنافسة وشروط العمالة الخاصة بالنقل الجوي الدولي، [الفقرة ٤-١]

٣-٥ ينبغي للدول أن تتجنب اتخاذ تدابير من جانب واحد يكون من شأنها أن تؤثر في تنظيم وانسجام تطور النقل الجوي الدولي، وأن تضمن عدم تطبيق السياسات والتشريعات المحلية على النقل الجوي الدولي بدون المراعاة الواجبة لسماته الخاصة، [الفقرة ٤-٢]

٤-٥ في الحالات التي يكون فيها للمساعدات التي تقدمها الدول لقطاع النقل الجوي ما يسوغها، ينبغي عليها أن تتخذ إجراءات شفافة وفعالة للتأكد من أن هذه المساعدات لن تترك تأثيراً ضاراً على المنافسة في السوق أو تؤدي لنتائج غير مستديمة، ومن أنها مؤقتة بقدر الامكان، و [الفقرة ٤-٣]

٥-٥ مع مراعاة الامتثال لقانون المنافسة القابل للتطبيق، ينبغي أن تستمر الدول في قبول نظم متعددة الأطراف للنقل المشترك (interlining) تمكّن الدول والناقلين الجويين والركاب والشاحنين من الدخول الى شبكة النقل الجوي العالمية على أساس من عدم التمييز. [الفقرة ٤-٤]

## ٦- دور الايكاو

١-٦ ينبغي أن تواصل الايكاو القيام بدورها القيادي العالمي في تسهيل وتنسيق عملية التحرير الاقتصادي للنقل الجوي الدولي وضمان سلامته وأمنه، [الفقرة ٦-١]

٢-٦ ينبغي أن تواصل الايكاو النهوض بالاتصال والتعاون الفعالين مع المنظمات الحكومية وغير الحكومية المهمة بالنقل الجوي الدولي، لتنسيق الجهود معها وتفاذي ازدواجية الجهود على المستوى العالمي، [الفقرة ٦-٢]

٣-٦ ينبغي أن تنظر الدول في استخدام الخيارات التنظيمية المتاحة من خلال الايكاو لتحرير النقل الجوي الدولي، و [نص جديد]

٤-٦ ينبغي أن تواصل الدول اطلاق الايكاو على التطورات في النقل الجوي الدولي، بما في ذلك الترتيبات التحريرية المنفذة على مختلف المستويات، والنهوض في المحافل الأخرى بالفهم التام لصلاحيات الايكاو ودورها. [الفقرة ٦-٣]

- انتهى -