



منظمة الطيران المدني الدولي

فريق خبراء تنظيم النقل الجوي

الاجتماع الحادي عشر

مونتريال، ٤-٨ حزيران/يونيو ٢٠١٢

التقرير

الاجتماع الحادي عشر

لفريق خبراء تنظيم النقل الجوي (٢٠١٢)

كتاب الإحالة

إلى: رئيس لجنة النقل الجوي

من: رئيس فريق خبراء تنظيم النقل الجوي
(٢٠١٢)

أشرف بأن أرفق طيه تقرير الاجتماع الحادي عشر لفريق خبراء
تنظيم النقل الجوي، الذي انعقد في مونتريال من ٤ إلى ٨
حزيران/يونيو ٢٠١٢.

التوقيع



تشييو بيج
رئيس فريق الخبراء

مونتريال، ٨ حزيران/يونيو ٢٠١٢

جدول المحتويات

الصفحة	تاريخ الاجتماع
ii-1	١- المدة
ii-1	٢- الحضور
ii-3	٣- المسؤولون والأمانة
ii-3	٤- الاختصاصات
ii-4	٥- جدول الأعمال
ii-4	٦- ترتيبات العمل

تقرير الاجتماع

البند ١:	استعراض مهام فريق الخبراء وبرنامج عمله
البند ٢:	النظر في المسائل التي سيعالجها المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي، بما في ذلك استعراض الاستنتاجات والتوصيات المتعلقة بها، وإمكانية وضع ترتيبات أو وثائق تنظيمية جديدة.
١-٢:	دخول الأسواق
٢-٢:	ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم
٣-٢:	حماية المستهلك
٤-٢:	المنافسة العادلة
٥-٢:	الضمانات
٦-٢:	فرض الضرائب وغير ذلك من الرسوم على النقل الجوي الدولي
٧-٢:	اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية
٨-٢:	تنفيذ سياسات الايكاو وإرشاداتها
البند ٣:	استعراض سياسات الايكاو وإرشاداتها الحالية بشأن تنظيم النقل الجوي الدولي
البند ٤:	الأعمال الأخرى

فريق خبراء تنظيم النقل الجوي الاجتماع الحادي عشر

مونتريال ٤-٨ حزيران / يونيو ٢٠١٢

تاريخ الاجتماع

١- المدة

- ١-١ انعقد الاجتماع الحادي عشر لفريق خبراء تنظيم النقل الجوي في مقر الايكاو بمونتريال من ٤ إلى ٨ حزيران/يونيو ٢٠١٢.
- ٢-١ افتتح السيد انغلبرت زوا ايتوندي، رئيس لجنة النقل الجوي الاجتماع بكلمة ترحيب. وقدم مدير إدارة النقل الجوي، السيد بوبكار دجييو، أعضاء الأمانة العامة.

٢- الحضور

- ١-٢ حضر الاجتماع أعضاء ومناوبون ومراقبون ومستشارون من ٢٩ دولة عضوا و ٥ منظمات دولية. وفيما يلي قائمة المشاركين.

الاسم	الصفة	بلد الترشيح
السيد ستيفان بوتويك	عضو	أستراليا
السيد صمويل لوكاس	مناوب	أستراليا
السيد ريكاردو بيسنوتو كاتانانت	مناوب	البرازيل
السيد روجيريو تكسيرا كوامبرا	استشاري	البرازيل
السيد خوسيه باريثو دي أندراد نيتو	استشاري	البرازيل
السيد اندريه ايرتون دي ماسيدو ريبوساس	استشاري	البرازيل
السيد مارك ريو	عضو	كندا
السيدة ويندي آن جونز	مناوبة	كندا
السيد جيمس بندر روزاس	عضو	شيلي
السيد غيلرمو نوفوا	مناوب	شيلي
السيد ألفيرو ليسوا مونت	مناوب	شيلي
السيدة ليانغ نان	عضو	الصين
السيدة شانغ زوان	استشاري	الصين
السيد دنغ شانيو	استشاري	الصين

الاسم	الصفة	بلد الترشيح
السيد خالد عبد المنعم عبده محمد	عضو	مصر
السيد سمير م. دسوقي	استشاري	مصر
السيد فرانسوا تيولير	عضو	فرنسا
السيدة ماتياس شوفلر	مناوب	ألمانيا
السيدة مارفا غوردن	عضو	جمايكا
السيدة بت نديندا ماواكيو	عضو	كينيا
السيدة ميرسي أوري	استشاري	كينيا
السيد هانس دي يونغ	عضو	هولندا
الدكتور جوروين موريتس	مناوب	هولندا
السيد بيتر أمواربين علواني	عضو	نيجيريا
السيد اويتوم فولوواكي أدغيسان	مناوب	نيجيريا
السيدة أنا كولماس	مناوب	بولندا
السيد فاليري باسلوخوف	استشاري	الاتحاد الروسي
السيد تشيبو بيج	عضو	جنوب أفريقيا
السيدة بيلا سيتول	استشاري	جنوب أفريقيا
السيدة أنا بيلين دي كاسترو ريبرو	استشاري	اسبانيا
السيد مانويل كيلر	عضو	سويسرا
السيدة لورانس فونتانا جونغو	استشاري	سويسرا
السيد سيمون نايت	مناوب	المملكة المتحدة
السيد عبد الله يوسف الحسيني	عضو	الإمارات العربية المتحدة
السيد راشد الكعبي	مناوب	الإمارات العربية المتحدة
السيد اليخاندر بيررا	استشاري	الإمارات العربية المتحدة
السيد ج.ه. كيسر	عضو	الولايات المتحدة الأمريكية
السيدة كلاريس كول فونماير	عضو	فنزويلا

بلد/منظمة الترشيح

المراقبون

ألمانيا	السيد فيليكس باسي
الأرجنتين	السيد جورج أ. غلسو
النمسا	السيدة سيلفيا جيرير
إيطاليا	السيد أنطونيو باردارو
ماليزيا	السيد ليم يونك هنغ

المراقبون	بلد/منظمة الترشيح
السيد علي المغربي	المملكة العربية السعودية
السيدة مارغريت تان	سنغافورة
السيد فانسننت وو	سنغافورة
السيد نيكولا انجي	سنغافورة
السيد ألوجز كرابز	سلوفينيا
السيد كليمان فرجان	سلوفينيا
دكتور رافائيل اشيفارن	المجلس الدولي للمطارات
السيد ايليا ليوتوف	المجلس الدولي للمطارات
السيد اوجين هوفان	منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية
السيدة باتريسيا ريفردي	اللجنة الأوروبية للطيران المدني
السيد مات جرجلي	الاتحاد الأوروبي
السيد بومباي	الاتحاد الأوروبي
السيد شايتن جين	اتحاد النقل الجوي الدولي
السيد مايك كومبر	اتحاد النقل الجوي الدولي

٣- المسؤولين والأمانة العامة

- ١-٣ انتخب فريق الخبراء السيد تشيبو بيچ، العضو من جنوب أفريقيا، رئيسا للاجتماع والسيد هانس دي يونغ، العضو من هولندا، نائبا للرئيس.
- ٢-٣ عمل السيد يونزنغ وانغ، مسؤول النقل الجوي بقسم التحليل الاقتصادي والسياسات، أميننا للاجتماع. وتولى كل من السيدة نرجس تيسير، رئيسة قسم التحليل الاقتصادي والسياسات، والسيدة ماجدة بولس والسيد جوليان دي لاکامارا والسيد لويس فونسيكا والسيد فريدريك مالو والسيد برنار بيجان والسيد فيليب فيلار توفير ما يلزم من دعم ومساعدة ومشورة.

٤- الاختصاصات

- ١-٤ كانت لجنة النقل الجوي للايكاو قد حددت اختصاصات فريق الخبراء فيما يلي:
- سيضطلع فريق خبراء تنظيم النقل الجوي بالمهام التالية لمساعدة الأمانة العامة في التحضير للمؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي (ATConf/6) وأنشطة المتابعة الخاصة به:
- (١) إعداد جدول أعمال المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي؛
- (٢) دراسة المسائل التي سينظر فيها المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي بهدف إعداد ما يناسب من إرشادات عامة أو ترتيبات تنظيمية؛

- ٣) استعراض السياسة العامة والمواد الإرشادية الحالية للايكاف بشأن تنظيم النقل الجوي الدولي بهدف جعلها مواكبة ومستجيبة لمتطلبات الدول المتعاقدة لدى الايكاف؛
- ٤) أعمال المتابعة الضرورية للمؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي.
- وعلى فريق الخبراء أن يأخذ في الاعتبار مصالح جميع الأطراف المعنية ومدى أهمية المشاركة الفعالة والمستدامة بالنسبة للدول في النقل الجوي الدولي وكذا تحقيق الأهداف الاستراتيجية للايكاف.

٥- جدول الأعمال

- ١-٥ أقرت لجنة النقل الجوي جدول أعمال الاجتماع الذي تضمن البنود التالية:
- البند ١:** استعراض مهام فريق الخبراء وبرنامج عمله
- البند ٢:** النظر في المسائل التي سيعالجها المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي، بما في ذلك استعراض الاستنتاجات والتوصيات المتعلقة بها، وإمكانية وضع ترتيبات أو وثائق تنظيمية جديدة.
- ١-٢: دخول الأسواق
- ٢-٢: ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم
- ٣-٢: حماية المستهلك
- ٤-٢: المنافسة العادلة
- ٥-٢: الضمانات
- ٦-٢: فرض الضرائب وغير ذلك من الرسوم على النقل الجوي الدولي
- ٧-٢: اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية
- ٨-٢: تنفيذ سياسات الايكاف وإرشاداتها
- البند ٣:** استعراض سياسات الايكاف الإرشادية الحالية بشأن تنظيم النقل الجوي الدولي
- البند ٤:** الأعمال الأخرى.

٦- ترتيبات العمل

- ١-٦ اجتمع فريق الخبراء كهيئة وحيدة. وتوفرت للاجتماع خدمات الترجمة الفورية بالعربية والصينية والانجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية. وصدر التقرير باللغات العربية والصينية والانجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية. وترد أدناه قائمة بالوثائق التي أعدت أو أتيحت للاجتماع:

ورقة رقم العمل/ورقة المعلومات	بنود جدول الأعمال	عنوان الورقة
WP/1	البند ١	الاختصاصات وجدول الأعمال وبرنامج العمل
WP/2	البند ١	استعراض عام لمهام فريق الخبراء وأساليب العمل
WP/1	البند ٢	لمحة عامة عن الاتجاهات والتطورات (ورقة معلومات عن المؤتمر السادس للنقل الجوي، البند ١-١ من جدول الأعمال)

ورقة رقم العمل/ورقة المعلومات	بنود جدول الأعمال	عنوان الورقة
IP/2	البند ٢	مجالات عمل الايكاو الأخرى التي قد تكون لها تبعات اقتصادية (ورقة معلومات عن المؤتمر السادس للنقل الجوي، البند ١-٢ من جدول الأعمال)
IP/4	البند ٢	استعراض نتائج ندوة الايكاو حول النقل الجوي
WP/3	البند ١-٢	تحرير دخول الأسواق
WP/12	البند ١-٢	آراء بشأن الأدوار الإضافية التي قد تضطلع بها الايكاو للدفع بتحرير دخول الأسواق (مقدمة من العضو من الإمارات العربية المتحدة، بالإنجليزية فقط)
WP/4	البند ١-٢	تخصيص الخانات الزمنية والقيود المفروضة على الطيران الليلي
WP/5	البند ٢-٢	تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم
WP/6	البند ٣-٢	حماية المستهلك (بالإنجليزية فقط)
WP/7	البند ٤-٢	المنافسة الشريفة (بالإنجليزية فقط)
WP/8	البند ٥-٢	ضمانات التحرير التجاري لقطاع النقل الجوي
WP/9	البند ٦-٢	فرض الضرائب على النقل الجوي الدولي
IP/3	البند ٧-٢	اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية (ورقة معلومات حول المؤتمر السادس للنقل الجوي، البند ٢-٧ من جدول الأعمال)
WP/10	البند ٨-٢	تطبيق سياسات الايكاو وارشاداتها في مجال النقل الجوي
WP/11	البند ٣	سياسات الايكاو وارشاداتها بشأن تنظيم النقل الجوي الدولي (بالإنجليزية فقط)

البند ١ من جدول الأعمال: استعراض مهام فريق الخبراء وبرنامج عمله

١-١ استعرض فريق الخبراء جدول الأعمال وبرنامج العمل وكذا مهامه وأساليبه عمله استنادا إلى ورقتي عمل (WP/1 و WP/2). وأشار الفريق إلى أنه بالنظر إلى الأهداف التي يتوخاها المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي وقصر مدته نسبيا، فإن نجاحه يتوقف إلى حد كبير على نوعية وامتانة الأعمال التحضيرية. وهذه الأعمال ستتولاها الأمانة العامة بمساعدة فريق الخبراء وذلك سعيا إلى استكمال الأعمال المضمونية بحلول تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٢ لإعطاء الدول وقتا كافيا لاستعراض الوثائق قبل المؤتمر.

٢-١ واعتبارا للإطار الزمني هذا، أشار فريق الخبراء إلى أن العمل المتبقي والذي سيتم انجازه بالمراسلة ينبغي أن ينتهي في أجل أقصاه أيلول/سبتمبر ٢٠١٢ وذلك لإعطاء الأمانة العامة مهلة كافية لوضع اللمسات الأخيرة على وثائق المؤتمر.

٣-١ وإذ أحيط علما بجدول أعمال المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي، الذي استند إليه جدول أعمال فريق الخبراء، قدم اقتراح مفاده تأخير مناقشة البند ٢-١، الوصول إلى الأسواق، إلى وقت لاحق من فترة انعقاد المؤتمر لحين الاطلاع على نتائج المناقشة بشأن بنود أخرى مثل ملكية الناقلين الجويين ومراقبتهم والمنافسة الشريفة، والتي قد تكون ذات صلة بموضوع الوصول إلى الأسواق. وأبلغ الفريق بأن المجلس أقر جدول أعمال المؤتمر السادس وبأن المؤتمر سيكون في موقف يمكنه من اتخاذ قرار بشأن أفضل السبل لسير أعماله وفقا لجدول الأعمال.

البند ٢ من جدول الأعمال: النظر في المسائل التي سيعالجها المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي، بما في ذلك استعراض الاستنتاجات والتوصيات المتعلقة بها، وإمكانية وضع ترتيبات أو وثائق تنظيمية جديدة

١-٢ لدى النظر في هذا البند، لاحظ الفريق أن الغرض من البند ١ من جدول أعمال المؤتمر العالمي السادس هو استعراض الاتجاهات والتطورات العالمية في مجال النقل الجوي الدولي. وفي هذا السياق، قدمت الأمانة العامة المعلومات أدناه عن كيفية التحضير لهذا البند.

لمحة عن الاتجاهات والتطورات في العالم — (IP/1)

٢-٢ أطلعت الأمانة العامة الفريق، من خلال ورقة المعلومات IP/1، على خطتها لإعداد وثائق البند ١-١ من جدول أعمال المؤتمر العالمي السادس. وتعترم الأمانة العامة تحديدا إعداد ورقتي معلومات، أحدهما حول لمحة عن التطورات الرئيسية في المجالين التنظيمي والصناعي في أرجاء العالم، والثانية حول اقتصاديات شركات الطيران ومقومات البقاء لديها. وأشار الفريق إلى أن الغرض من نينك الورقتين هو تهيئة الأرضية للمؤتمر كي ينظر فيما بعد في المسائل الرئيسية والحلول الممكنة. وبهذا الخصوص، يقترح فريق الخبراء توسيع نطاق تغطية الورقتين كي تشمل كل العناصر الفاعلة في سلسلة قيم الطيران.

مجالات عمل الايكاو الأخرى التي قد تكون لها تبعات اقتصادية — (IP/2)

٣-٢ قدمت الأمانة العامة، في ورقة المعلومات IP/2، معلومات عن خطتها لإعداد وثائق البند ٢-١ من جدول أعمال المؤتمر العالمي السادس. وأشار الفريق إلى أن الأمانة العامة تخطط لإعداد تقارير حول التقدم الذي أحرزته المنظمة في معالجة مسائل الأمن أو السلامة الناشئة عن التحرير الاقتصادي، ولا سيما حول نتائج المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية، الذي سيعقد من ١٩ إلى ٣٠ نوفمبر ٢٠١٢ ونتائج المؤتمر الرفيع المستوى بشأن أمن الطيران (١٢-١٤ سبتمبر ٢٠١٢). ومن المتوقع أن تصدر عن المؤتمرين توصيات مهمة، كل في مجال اختصاصه، قد تكون لبعضها آثار اقتصادية، مثل تمويل وظائف مراقبة السلامة. ومن الورقات الأخرى التي تعترم الأمانة العامة إعدادها، ورقة تتصل بعمل الايكاو في مجال البيئة. وأشار فريق الخبراء إلى أنه من غير المتوقع أن تُنهي الايكاو، في أواخر ٢٠١٢، إطارا للتدابير القائمة على آليات السوق، قد تكون له تبعات كبيرة على الدول والقطاع، وكذا على سياسات وإرشادات الايكاو السارية في مجال التنظيم الاقتصادي.

استعراض نتائج ندوة الايكاو حول النقل الجوي — (IP/4)

٤-٢ قدمت الأمانة العامة، في الورقة IP/4، معلومات بشأن ندوة الايكاو حول النقل الجوي، المعقودة في أبريل ٢٠١٢، بالشراكة مع جمعية أبحاث النقل الجوي. وحيث إن الندوة تناولت، في جملة أمور، مواضيع سيعالجها المؤتمر العالمي السادس، فإن فريق الخبراء استفاد من مناقشات الندوة واستنتاجاتها للنظر في المسائل ذات الصلة تحضيراً للمؤتمر.

٥-٢ ولاحظ فريق الخبراء، مع الاهتمام، المعلومات الواردة في الورقة IP/4. وأدلى بتعليق حول مسألة وقود الطائرات النفاثة، التي نوقشت في الندوة. وأحاط الفريق علما باقتراح مفاده أن هذه المسألة قد يتعين معالجتها من منظور عالمي. وأدلى أيضا بتعليقات بشأن إعداد ملحق جديد لاتفاقية شيكاغو يتناول قضايا النقل الجوي. وأشار إلى أن هذه المسألة طرحت في الندوة دون الدخول في تفاصيلها وأن هناك حاجة إلى مزيد من الدراسة الدقيقة لدى النظر في هذا الاقتراح المتصل بالتنمية الاقتصادية للنقل الجوي. ووافق فريق الخبراء على النظر أكثر في هذا الموضوع ضمن البند ٢-٨ من جدول أعماله، الخاص بتنفيذ سياسات وإرشادات الايكاو.

١-٢ : الوصول إلى الأسواق

تحرير دخول الأسواق — (WP/3)

آراء بشأن أدوار إضافية تؤديها الايكاو للدفع بتحرير النقل الجوي — (WP/12)

١-١-٢ مقدمة

١-١-٢-٢ نظر فريق الخبراء في هذا الموضوع بالاستناد إلى ورقة العمل WP/3، التي قدمتها الأمانة العامة وورقة العمل WP/12 المقدمة من عضو الإمارات العربية المتحدة.

١-١-٢-٢ في الورقة WP/3، قدمت الأمانة العامة معلومات عن التطورات الكبرى في مجال رفع الضوابط عن حقوق الحركة وخدمات الشحن الجوي وكذا عن أعمال الايكاو وإرشادات السياسة العامة ذات الصلة، وذلك منذ انعقاد المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي في عام ٢٠٠٣. ولاحظ الفريق ما أحرز من تقدم وكون النهج الثنائي يظل الأداة الرئيسية التي تستخدمها الدول في تبادل حقوق دخول الأسواق.

١-١-٢-٣ تناقش الورقة الخيارات لمزيد من التحرير، مع التركيز على السبل الممكنة لتجاوز النهج الثنائي. ومن السبل المقترحة: بذل مزيد من الجهود لنشر الوعي بإرشادات السياسة العامة للايكاو وتطبيقها؛ صياغة اتفاق متعدد الأطراف للنقل الجوي خصيصاً. والأهم، إعداد اتفاق متعدد الأطراف أو الجهات للخدمات الجوية، تنظم إليه في مرحلة أولى "الدول الراغبة والمستعدة"، وتلحق بها أخرى عندما تكون جاهزة.

١-١-٢-٤ وقدم العضو من الإمارات العربية المتحدة، في الورقة WP/12، لمحة عن تجربة بلاده في تحرير النقل الجوي وما ترتب عنه من فوائد. واقترحت الورقة كذلك أن تنتظر الايكاو في الإجراءات التالية: أ) الترويج للتصديق على اتفاق النقل الجوي الدولي لعام ١٩٤٤؛ ب) إعداد اتفاق متعدد الأطراف أوفى لتحرير خدمات الشحن والركاب على السواء؛ ج) مواصلة وضع سياسات ومواد إرشادية للدول؛ د) إعداد مؤشر يتيح المقارنة بين الدول الأعضاء في الايكاو من حيث مستوى التقدم المحرز في مجال التحرير.

١-٢-٢ المناقشة

١-٢-٢-١ أحاط الفريق علماً بالمعلومات الواردة في ورقتي العمل WP/3 و WP/12. وحدد الفريق في المناقشات اللاحقة، عدة عوامل تعوق تحرير الدخول إلى الأسواق. ومن أول تلك العوامل انعدام الوعي لدى بعض الدول بمزايا التحرير. والثاني هو عدم توافر الإرادة السياسية لدى بعض الحكومات، وإن كانت الأدوات متاحة لها. ويتمثل العامل الثالث في كون بعض شركات الطيران مارست نفوذها لدى حكوماتها لاتخاذ مواقف أكثر حمائية. ولوحظ أيضاً بأن الظروف الاقتصادية غير المؤاتية حالياً في بعض الدول والمناطق قد تشكل عاملاً مؤثراً في بلورة المواقف من التحرير.

١-٢-٢-٢ ولدى النظر في السبل المقترحة للمضي قدماً، لاحظ الفريق بأن عدداً أكبر من الدول اعتمدت نهج التحرير وأن هناك تزايداً في عدد اتفاقات الخدمات الجوية التي تمنح حقوقاً غير مقيدة. وأحرز تقدم أيضاً على الصعيد الإقليمي حيث اعتمدت الدول في عدة مناطق برامج إقليمية لتحرير النقل الجوي. وتتحسن آفاق النهج الثنائي إزاء تحرير الوصول إلى الأسواق بالرغم من أن معظم الدول لا تزال تعتمد النهج متعدد الأطراف في تحرير ولوج الأسواق.

٢-١-٢-٣ وأعرب عن قدر من التأييد للاقتراح القاضي بإعداد اتفاق متعدد الأطراف أو الجهات للشحن حصراً بغرض الإسراع بوتيرة التحرير. لكن تمت الإشارة إلى ضرورة النظر، على النحو المناسب، في إمكانية تأثير اتفاق للشحن الخالص من هذا القبيل، سلباً على الخدمات المشتركة أو تعريضها للتمييز.

٢-١-٢-٤ وفيما يتصل باقتراح إعداد اتفاق متعدد الأطراف أو الجهات لتبادل الحقوق التجارية، وإذ لاحظ الفريق التأييد الذي حظى به هذا النهج، اتفق على أنه سيكون من المفيد والضروري، قبل عرض هذا الاقتراح على المؤتمر السادس للنقل الجوي، استطلاع آراء الدول الأعضاء لقياس مدى اهتمامها بهذا النهج. ووافق الفريق أيضاً على أن يشمل المسح آراء الدول بشأن الاتفاق المتعدد الأطراف بشأن الشحن الجوي المقترح.

٢-١-٢-٥ لاحظ الفريق مع الارتياح الفائدة التي ستجنيها الدول من مؤتمر الايكاو للتفاوض بشأن الخدمات الجوية ووافق على أن تواصل الايكاو توفير هذه التسهيلات والخدمة، وعلى تشجيع الدول على استخدامها ليس فحسب لأغراض المفاوضات الثنائية وإنما أيضاً للمحادثات المتعددة الأطراف والجهات.

٢-١-٢-٦ أحاط الفريق علماً بالإجراءات المقترحة في ورقة العمل WP/12. وارتأى عدد من أعضاء الفريق أن اتفاق النقل الجوي الدولي لعام ١٩٤٤ يتضمن عدداً من الأحكام لن تفي بالأغراض الراهنة المتوخاة من تحرير النقل الجوي، وبالتالي فليست هناك حاجة إلى جهود إضافية لمواصلة تلك الإجراءات.

٢-١-٢-٧ وانقسمت الآراء حول فكرة وضع مؤشر أو مؤشرات لتقييم درجة تحرير دخول الأسواق في الدول. فقد أيد البعض بقوة الاقتراح في حين شكك الآخرون في قيمة وكلفة إعداد تلك المؤشرات وصونها. وبالنظر إلى الفوائد المحتملة لهذا المؤشر أو المؤشرات في تيسير التحرير، وافق الفريق على أن تنتظر الأمانة العامة في الاضطلاع بهذه المهمة. ولهذا الغرض، أوحى بأنه بوسع الأمانة العامة أن تستفيد من تجارب منظمات أو دول أخرى في هذا المجال.

٢-١-٢-٨ حظي الاقتراح القاضي بأن تجري الايكاو دراسات حالة بشأن تجارب الدول والمناطق في تحرير النقل الجوي، بتأييد واسع. وارتأى بأن تبادل هذه المعلومات سيفيد الدول في عملية التحرير. وعرض بعض أعضاء الفريق مد الأمانة العامة بمعلومات عن تجاربهم الوطنية أو الإقليمية.

٢-١-٢-٩ ودارت مناقشة حول اقتراح آخر يقضي بأن تعد الايكاو إرشادات إضافية بشأن موضوع استئجار الطائرات تساعد في توضيح واجبات الأطراف في ترتيب الإيجار ودور الحكومات المعنية. وإذ اطلع الفريق على المعلومات الأساسية التي قدمها صاحب الاقتراح وحيث إن هناك إرشادات أعدتها الايكاو من قبل بشأن استئجار الطائرات، اتفق على أن تتأكد الأمانة العامة من وجود حاجة إلى إرشادات إضافية بشأن استئجار الطائرات لأداء مهام حكومية.

٢-١-٣ الاستنتاجات

٢-١-٣-١ توصّل فريق الخبراء إلى الاستنتاجات التالية، مستنداً إلى الوثائق والمناقشات:

أ) منذ المؤتمر الخامس للنقل الجوي، تبني عدد متزايد من الدول سياسة تحرير الدخول إلى الأسواق. ولا يزال قطاع النقل الجوي يدعو إلى مزيد من الحريات التجارية والمرونة التنظيمية. واعتمد عدد أكبر من المناطق برامج أقاليمية، بما في ذلك تعهدات بفتح الأسواق.

(ب) بينما يتصاعد الزخم نحو زيادة فتح الأسواق أو إتاحة الدخول إليها بشكل كامل، لا تزال بعض الدول تتردد في فتح أسواقها بشكل كامل أو في تجاوز النهج الثنائي نحو اتفاقات متعددة الأطراف لتبادل حقوق الحركة. ومن العوامل التي تعوق تحرير الأسواق انعدام الوعي أو الثقة بمزايا التحرير، وعدم توافر الإرادة السياسية لدى بعض الحكومات، وكذا، في حالات معينة، تأثير بعض شركات الطيران على القرارات التي تتخذها الحكومات.

(ج) وفي انتظار ايجاد بديل مقبول عالمياً، يظل النهج الثنائي الأداة الأساسية التي تستخدمها معظم الدول في تبادل الحقوق التجارية في النقل الجوي الدولي. ولكن هناك حاجة إلى تحديث البنية التنظيمية العالمية، من جانب دوائر الطيران، لتحقيق مزيد من الكفاءة والاستدامة للنقل الدولي. وفي هذا الصدد، ينبغي للايكاو أن تواصل أداء دور رئيسي في وضع إرشادات السياسة العامة، واتخاذ الإجراءات الملموسة لتيسير تطوير التنظيمات، ومتابعة السعي إلى تحقيق تعددية الأطراف في تبادل الحقوق التجارية.

(د) لقد أثبت مؤتمر الايكاو للمفاوضات بشأن الخدمات الجوية جدواه كمنتدى للدول لتعزيز كفاءة المفاوضات بشأن الخدمات الجوية وفسح المجال لمزيد من التحرير. وينبغي تشجيع الدول على استخدام هذا المنتدى للمفاوضات المتعددة الأطراف أو الجهات.

(هـ) لا تزال إرشادات الايكاو بشأن تحرير الدخول إلى الأسواق صالحة ومجدية وإن كانت هناك حاجة إلى بذل مزيد من الجهود لتطبيقها. علاوة على ذلك، يتعين على الايكاو أن تستمر في تحديث إرشاداتها في مجال السياسة العامة وجعلها تواكب تغير الأوضاع وتفي بمتطلبات الدول وأصحاب المصلحة.

٤-١-٢ التوصيات

١-٤-١-٢ نظر الفريق في التوصيات المقترحة واتفق على ما يلي:

(أ) ينبغي أن تتخذ الايكاو تدابير أكثر صرامة للترويج لسياساتها وإرشاداتها بشأن تنظيم النقل الجوي الدولي وتحريره وتيسير عملية التحرير ومساعدة الدول فيها؛

(ب) وبخصوص الاقتراحات المقدمة في ورقة العمل WP/3 بشأن إعداد اتفاقات متعددة الأطراف أو الجهات، لتحرير خدمات الشحن الجوي الخالص تحديداً، وفيما يتصل بوضع اتفاق متعدد الأطراف أو الجهات بشأن تبادل الحقوق التجارية، ينبغي للأمانة العامة للايكاو أن تجري استقصاءً لآراء الدول قبل عرض المقترحات على المؤتمر السادس للنظر فيها؛

(ج) ينبغي أن تنتظر الايكاو في وضع إرشادات إضافية لتيسير عملية التحرير ومساعدة الدول فيها، وذلك من قبيل إعداد دراسات حالة عن تجارب الدول في مجال تحرير النقل الجوي، ودراسة جدوى وضع مؤشرات على تحرير ولوج الأسواق من جانب الدول، والتأكد مما إذا كانت هناك حاجة إلى إرشادات إضافية بشأن استئجار الطائرات، فيما يتعلق بالوظائف الحكومية.

تخصيص الخانات الزمنية والقيود المفروضة على الطيران الليلي — (WP/4)

٢-١-٥ المقدمة

٢-١-٥-١ فيما يتصل بتخصيص الخانات الزمنية، قدمت الأمانة العامة، في ورقة العمل WP/4، معلومات عن الوضع الراهن وبعض التطورات الرئيسية الحديثة. وتضمنت الورقة أيضاً وصفاً للعمل الذي أنجزته الإيكاو في هذا الصدد، بما في ذلك الإرشادات التي أعدتها، ولا سيما الخيارات الثلاثة للأحكام الثنائية النموذجية التي يمكن أن تستخدمها الدول. وخلصت الورقة إلى ضرورة الاعتراف بالصعوبات التي تواجهها الدول المعنية (على مستوى الطلب والعرض) وبذل جهود من أجل حلها حيثما أمكن. ولكن بالنظر إلى الطابع المحلي للمشكلة، سيكون من الصعب إيجاد حلول صالحة للجميع. ويتمثل أفضل سبيل لمعالجة هذه المشكلة في استخدام آليات التشاور وتسوية النزاعات، المتاحة للدول المعنية.

٢-١-٥-٢ وبخصوص مسألة القيود على الطيران ليلاً (أو حظر الطيران ليلاً)، قدمت ورقة العمل WP/4 معلومات عن الوضع الراهن وناقشت آثار أو تبعات تلك القيود، ولا سيما على عمليات الشحن. وتضمنت أيضاً معلومات عما قامت به الإيكاو للتصدي لهذه المشكلة، بما في ذلك إصدار إرشادات بشأن "النهج المتوازن" إزاء إدارة الضجيج. وخلصت الورقة إلى أنه بالنظر إلى وجود عوامل داخلية عدة (تتجاوز أحياناً الطيران المدني) تؤثر على القرار بفرض الحظر على الطيران ليلاً، فإنه سيكون من الصعب اقتراح حل لجميع الحالات. ويمكن النهج العملي في قيام الدول بمعالجة الصعوبات عبر آلية للتشاور وحل النزاعات بين الأطراف المعنية.

٢-١-٦ المناقشة

٢-١-٦-١ أثناء مناقشة موضوع تخصيص الخانات الزمنية، اتفق الفريق على دراسة هذه المسألة في سياق أوسع، يشمل جميع الجهات الفاعلة في سلسلة قيم الطيران (شركات الطيران والمطارات ومقدمو خدمات الملاحة الجوية، وغيرها) والطاقة الاستيعابية والصعوبات التي تواجهها الهياكل الأساسية في جميع أرجاء العالم، فضلاً عن استدامة النقل الجوي والأثر الاجتماعي-الاقتصادي. وإذ لاحظ الفريق تقييم الوضع وإرشادات الإيكاو فيما يتصل بمعالجة هذه المسألة، ارتأى أنه سيكون من المفيد أن ينظر المؤتمر السادس في المسألة إذا استطاعت الأمانة العامة، بمساعدة الدول والشركاء الصناعيين، أن توفر بيانات وتوقعات فيما يتصل بمحدودية الطاقة الاستيعابية للمطارات حالياً ومستقبلاً ونظام إدارة الحركة الجوية. ومن شأن هذه المعلومات أن تساعد المؤتمر والدول على أن تأخذ في الحسبان الوضع فيما يتصل بالطاقة الاستيعابية في الحاضر وعلى المدى الطويل.

٢-١-٦-٢ وأحاط الفريق علماً بالشواغل التي أثارها بعض الأعضاء إزاء مسألة الحقوق المكتسبة في نظام تخصيص الخانات الزمنية وأثرها المحتمل على ولوج الأسواق، فضلاً عن التوضيح الذي قدمه المراقب عن اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا) بأن الغرض من نظام أياتا لتخصيص الخانات الزمنية والمطبق على نطاق واسع هو إيجاد أفضل الوسائل كفاءة لاستخدام الخانات الزمنية في مطارات ذات طاقة استيعابية محدودة. ولاحظ الفريق أيضاً الرأي القائل بأن المطارات تسعى إلى لعب دور في عملية تخصيص الخانات الزمنية من خلال المشاركة.

٢-١-٦-٣ وفيما يتصل بالمعلومات الواردة في الورقة WP/4 بشأن التنظيم المقترح من الاتحاد الأوروبي بخصوص تخصيص الخانات الزمنية بما في ذلك الاتجار بالخانات الزمنية، لاحظ الفريق المعلومات المحدثة التي قدمها المراقب عن الاتحاد الأوروبي بشأن تطور عملية إصدار القواعد في الاتحاد الأوروبي، ومن ذلك سحب الاقتراح الخاص بالاتجار في الخانات الزمنية، حيث أفاد المراقب أن التنظيم المقترح الخاص بتخصيص الخانات الزمنية سيوضع في صيغته النهائية في نهاية ٢٠١٢.

٤-٦-١-٢ ولدى النظر في موضوع تقييد الطيران ليلا، لاحظ الفريق المعلومات الواردة في الورقة WP/4 واتفق، كما هو الشأن بالنسبة لتخصيص الخانات الزمنية، على ضرورة تقديم صورة شاملة عن أسباب هذا التقييد.

٥-٦-١-٢ كان هناك تأييد للرأي القائل بأن التحسينات في تكنولوجيا التخفيف من ضجيج الطائرات قلصت إلى حد بعيد من الحاجة إلى حظر الطيران ليلا، وبأن رفع هذه القيود سيحسن كثيرا من فرص ولوج الأسواق والتخفيف من حدة مشاكل تخصيص الخانات الزمنية ويسهم في التنمية الاقتصادية والتجارة. وفي ذات الوقت، جرى التسليم بأن عوامل عدة تدخل في قرار حظر الطيران ليلا وأنه من الصعب التوصل إلى حل يناسب الجميع.

٦-٦-١-٢ اتفق الفريق على أنه ينبغي أن تعالج الدول هذه المسألة باستخدام النهج المتوازن الذي اعدته الايكاو بشأن إدارة الضجيج، وكذا آليات التشاور وتسوية النزاعات المتاحة.

٧-٦-١-٢ وتيسيرا للنظر في المسألتين من جانب المؤتمر السادس، وافق الفريق على عرض الاستنتاجات والتوصيات المتصلة بتخصيص الخانات الزمنية منفصلة عن تلك المتعلقة بتقييد الطيران ليلا، على النحو المبين أدناه.

تخصيص الخانات الزمنية

٧-١-٢ الاستنتاجات

١-٧-١-٢ توصل الفريق إلى الاستنتاجات التالية، مستندا إلى الوثائق والمناقشات:

- (أ) ينبغي أن تولي الدول الاعتبار الواجب للقيود الناجمة عن الطاقة الاستيعابية للمطارات وإدارة الحركة الجوية، ولا سيما الاحتياجات على المدى الطويل لنمو الحركة لأغراض التخطيط للقدرة الاستيعابية للهياكل الأساسية وتطويرها.
- (ب) مسألة تخصيص الخانات الزمنية ترتبط بحالات محلية محددة، ولكنها تؤثر على دخول الأسواق وتشغيل الخدمات الجوية الدولية انطلاقاً من الدول الأخرى. وإذ تواصل الحركة الجوية نموها، تظل هذه المسألة مطروحة. وحيث إنه من غير المحتمل التوصل إلى حلول صالحة للجميع، يتعين على الدول أن تولي الاعتبار الواجب لشواغل الدول الأخرى وللآثار السلبية على الخدمات الجوية وأن تبذل أقصى الجهود، حيثما أمكن، لحل هذه المشكلة.
- (ج) تناولت الايكاو بشكل مكثف مسألة تخصيص الخانات الزمنية ووضعت إرشادات مناسبة كي تستخدمها الدول. وحيث إن الوضع يختلف من دولة إلى أخرى ومن مطار إلى آخر، فإن أفضل طريقة عملية لتجاوز صعوبات معينة تكمن في التشاور بين الأطراف المعنية مع مراعاة التزاماتها بموجب الاتفاقات الدولية ذات الصلة، والقواعد الوطنية والإقليمية المنطبقة ومصالح جميع الأطراف المعنية.
- (د) وينبغي أن تواصل الايكاو رصد الحالة وكذا ممارسات الدول لدى معالجة هذه المسألة، والتوعية بإرشاداتها الخاصة بالسياسة العامة وتشجيع الدول على تطبيقها. وينبغي للايكاو أيضا أن تبقى الدول على اطلاع بأي تطورات هامة وعلى تجارب بعضها البعض في معالجة هذه المسألة.

٨-١-٢ التوصية

١-٨-١-٢ إثر المناقشات، اتفق الفريق على التوصية التالية:

١-١-٨-١-٢ ينبغي أن تبلغ الأمانة العامة المؤتمر بالقيود ذات الصلة بالطاقة الاستيعابية لإدارة الحركة الجوية والمطارات، حاضراً ومستقبلاً.

تقييد الطيران الليلي

٩-١-٢ الاستنتاجات

١-٩-١-٢ توصل الفريق إلى الاستنتاجات التالية، مستندا إلى الوثائق والمناقشات:

- (أ) مسألة تخصيص الخانات الزمنية ترتبط بحالات محلية محددة، ولكنها تؤثر على دخول الأسواق وتشغيل الخدمات الجوية الدولية انطلاقاً من الدول الأخرى. وإذ تواصل الحركة الجوية نموها، تظل هذه المسألة مطروحة. وحيث إنه من غير المحتمل التوصل إلى حلول صالحة للجميع، ينبغي للدول أن تولي الاعتبار الواجب لشواغل الدول الأخرى، وللتأثير السلبي على الخدمات الجوية وأن تبذل أقصى الجهود، حيثما أمكن، لحل هذه المشكلة؛
- (ب) وإذ تعالج الدول مشكلات الضجيج الناتجة عن الطيران ليلاً، ينبغي لها أن تمثل لمبدأ نهج الايكو المتوازن في إجراءاتها التنظيمية، مع المراعاة الواجبة لآراء أصحاب المصلحة وبحث سبل بديلة لمعالجة المشكلات والسعي إلى التوصل إلى أكثر الحلول فعالية من حيث التكلفة. وينبغي تجاوز الصعوبات وتسوية النزاعات في هذا المجال بين الدول المعنية عبر آليات التشاور المتاحة لها.
- (ج) ينبغي أن تواصل الايكو رصد الحالة وكذا ممارسات الدول أثناء معالجة هذه المسألة، والتوعية بإرشاداتها الخاصة بالسياسة العامة وتشجيع الدول على تطبيقها. وينبغي للايكو أيضاً أن تبقى الدول على اطلاع بأي تطورات هامة وعلى تجارب بعضها البعض في معالجة هذه المسألة.

٢-٢ ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم

تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم — (WP/5)

١-٢-٢ المقدمة

١-٢-٢-٢ نظر الفريق في موضوع تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم استناداً إلى ورقة العمل WP/5، التي استعرضت فيها الأمانة العامة التطورات الرئيسية منذ انعقاد المؤتمر الخامس للنقل الجوي وقدمت معلومات عن الأعمال التي أنجزتها الايكاو والإرشادات التي وضعتها في مجال السياسة العامة، والتي تتيح خيارات عديدة للدول.

١-٢-٢-٢ ولدى استكشاف سبل أكثر عملية لزيادة التحرير في هذا المجال، نوقشت بعض الخيارات في الورقة ومنها: (أ) مواصلة تشجيع الدول على استخدام الوسائل التي أوصت بها الايكاو، من قبيل تلك التي اعتمدها المؤتمر الخامس؛ (ب) إعداد اتفاقيات متعددة الأطراف أو الجهات استناداً إلى التزام الدول الأطراف في الاتفاق، قانوناً، بوقف العمل بشرط الجنسية فيما تبرمه بينها من اتفاقات الخدمات الجوية.

٢-٢-٢ المناقشة

١-٢-٢-٢ اطلع الفريق على التطورات الرئيسية في هذا المجال واتفق على أن هذه المسألة حساسة بالنسبة لتحرير النقل الجوي، ولا سيما لولوج الأسواق. وبالرغم من أن عدداً كبيراً من الدول لا يزال يستخدم "شرط الجنسية" في اتفاقات الخدمات الجوية التي تبرمها، لا حظ الفريق إحراز قدر من التقدم، خلال العقد الماضي، في رفع الضوابط، بما في ذلك على الصعيد الإقليمي حيث جرى تنفيذ عدد من الاتفاقات، ولا سيما في الأقاليم التي شهدت درجة أكبر من التكامل الاقتصادي.

٢-٢-٢-٢ كان هناك اتفاق عام بوجود حاجة إلى مزيد من العمل في هذا المجال لمواكبة الحالات المتغيرة وتلبية احتياجات الدول والقطاع ولا سيما الحاجة إلى تحسين فرص الوصول إلى رؤوس الأموال الدولية. وكان هناك تأييد للايكاو في مواصلة الترويج لإرشاداتها الحالية الخاصة بالسياسة العامة وتشجيع الدول على استخدامها.

٣-٢-٢-٢ ولدى مناقشة الاقتراح بإعداد اتفاق متعدد الأطراف أو الجهات بشأن ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، أعرب عن تأييد للنهج متعدد الأطراف إزاء التحرير في هذا المجال. وارتأى البعض أن الاتفاق على رفع شرط الجنسية في اتفاقات الخدمات الجوية قد يشكل وسيلة ممكنة لزيادة درجة التحرير. وفي حين رأى الآخرون أن الاتفاق المقترح والذي يستند إلى نهج "انثق شريكك" لن يحقق هدف التحرير وأنه يتعين استكشاف خيارات أخرى أكثر انفتاحاً. واتفق الفريق على أن تقوم الأمانة العامة بدراسة خيارات أخرى بما في ذلك الخيارات الأكثر انفتاحاً، بغرض عرضها على نظر المؤتمر السادس للنقل الجوي.

٤-٢-٢-٢ أعرب عن رأي مفاده أنه قد يكون من المفيد للأمانة العامة أن تقوم، زيادة على استكشاف النهج المتعدد الأطراف إزاء التحرير، بدراسة النهج الأخرى إزاء التحرير التي تطبقها الدول، بما في ذلك بعض الأحكام الأكثر ليبرالية المنصوص عليها في الاتفاقات الثنائية.

٣-٢-٢ الاستنتاجات

١-٣-٢-٢ توصل الفريق إلى الاستنتاجات التالية مستنداً إلى الوثائق والمناقشات:

- (أ) يبدو أن عددا أكبر من الدول يبدي استعدادا للتحرير منذ انعقاد المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي، وذلك بالرغم من تباين الآراء والنهج التنظيمية إزاء ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، كما يدل على ذلك سماحها بملكية جزء كبير من شركات الطيران التابعة لها أو قبولها بتعيين شركات الطيران التابعة لدول أخرى عندما تكون أغلبية رأس المال مملوكة لجهات أجنبية، بصرف النظر عن شرط الجنسية في الاتفاقات الثنائية؛
- (ب) أحرز قدر كبير من التقدم على الصعيد الإقليمي أيضا، حيث اعتمدت الدول في عدة مناطق ومناطق فرعية ترتيبات إقليمية لتحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم؛
- (ج) بالرغم من إحراز قدر من التقدم في التحرير، واستمرار صلاحية إرشادات السياسة العامة الصادرة عن الايكاو، فإن الدول تتردد في إصدار بيانات بشأن السياسة العامة، عالمية النطاق أو الالتزام بعدم تقييد امتلاك الأجانب لجميع الشركات من جميع الدول. وهناك حاجة إلى استكشاف خيارات أخرى أكثر مرونة من شأنها أن تحظى بالقبول على الصعيد العالمي وتتيح الدفع قدما بعجلة التحرير؛
- (د) ينبغي أن تواصل الايكاو القيام بدور أساسي في وضع الإرشادات بشأن السياسة العامة وأن تتخذ إجراءات ملموسة لتيسير التطور التنظيمي بوسائل تشمل وضع ترتيب متعدد الأطراف أو الجهات لتلبية احتياجات الدول والقطاع.

٢-٢-٤ التوصيات

١-٢-٢-٤ نظر الفريق في التوصيات المقترحة واتفق على ما يلي:

- (أ) ينبغي أن تواصل الايكاو الترويج لإرشادات السياسة العامة التي تصدرها بشأن موضوع ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، وتشجع الدول على استخدام هذه الإرشادات الايكاو في سياق ممارساتها التنظيمية؛
- (ب) ينبغي أن تنتظر الايكاو في إعداد اتفاق متعدد الأطراف أو الجهات، بما في ذلك خيارات ممكنة لعرضها على المؤتمر العالمي السادس.

٣-٢ حماية المستهلك

حماية المستهلك — (WP/6)

١-٣-٢ المقدمة

١-١-٣-٢ نظر الفريق في هذا البند استناداً إلى ورقة العمل WP/6، التي تبين التطورات في هذا المجال، ولا سيما التدهور المحسوس لخدمة الركاب، وأثر الاضطرابات في الأسفار الناجمة عن الأحوال الجوية القاسية أو الظواهر الطبيعية، والأنشطة التنظيمية التي اضطلع بها مؤخراً ضمن الأمم المتحدة والاتحاد الأوروبي، بما في ذلك في مجال الشفافية في تحديد الأسعار من جانب شركات الطيران.

٢-١-٣-٢ وعرضت الأمانة العامة في ورقة العمل بعض الوسائل الممكنة لتقويم النواقص في القواعد والتنظيمات السارية ومعالجة تجزؤها، ومنها وضع مزيد من إرشادات السياسة العامة لتعزيزها للتناغم التنظيمي، وإعداد مبادئ أساسية لحماية المسافرين جواً، وصياغة مدونة للسلوك عالمية.

٢-٣-٢ المناقشة

١-٢-٣-٢ اطلع الفريق على التطورات الكبرى في هذا الشأن، واتفق على ضرورة حماية المستهلكين في مجال النقل الجوي الدولي. وأقر أيضاً بإمكانية وجود اختلاف، لدى معالجة المسألة، بين الاعتماد على قوى السوق من جهة أو التدخلات التنظيمية من جهة أخرى، وفقاً لظروف وخصائص كل دولة أو منطقة.

٢-٢-٣-٢ وبالرغم من التسليم باستصواب التناغم بين التنظيمات، فقد كان هناك تشكيك في جدوى هذا المسعى، حيث ارتأى عدد كبير من أعضاء الفريق أن إعداد مدونة سلوك عالمية سابق لأوانه في هذه المرحلة. ولكن كان هناك دعمٌ لتشجيع التوفيق بين التنظيمات وتأييد للاقتراح القاضي بإعداد مجموعة من المبادئ الرئيسية بشأن حماية المستهلك في النقل الجوي الدولي، وعلى سبيل المثال في مجال الشفافية في تحديد الأسعار من جانب شركات الطيران، والحجز الزائد، وتأخير الرحلات، ومعاملة الركاب في حالة إفسار شركة الطيران.

٣-٢-٣-٢ وسعيًا إلى إعداد مجموعة من المبادئ الأساسية بشأن حماية المستهلك وتقرير ما إذا كانت هناك حاجة، في نهاية المطاف، إلى مدونة عالمية ما، أقر الفريق الحاجة إلى معلومات إضافية، ولا سيما فيما يخص فعالية اللوائح القائمة لحماية المستهلك والالتزامات أو المبادرات الطوعية من قبل شركات الطيران. وينبغي جمع هذه المعلومات بطريقة تعطي طائفة واسعة من الدول والمناطق.

٤-٢-٣-٢ واعتبر من الضروري أيضاً اعتماد الشفافية في توزيع المعلومات على المستهلكين، ولا سيما في ظل عدم وجود منظمة تمثل المسافرين جواً. وعلى إثر ذلك، جرت مناقشة بخصوص "تفكيك" الخدمات من جانب شركات الطيران لأغراض التسعير. وقيل أن هذه الممارسة ستفرض أسعاراً مختلفة للرحلة ذاتها من خلال الفصل بين أكبر عدد ممكن من عناصر التكلفة، مثل عدد الأمتعة غير المؤدى عنها، وحجز المقاعد، والخدمات أثناء الرحلة. وبينما ادعت شركات الطيران أن هذه الممارسة وسيلة لتلبية مختلف طلبات الزبناء، أشير إلى أن قلة ارتياح الركاب يوحي بأن هذه الممارسات ليست وليدة السوق أو طلبات الزبناء.

٥-٢-٣-٢ واطلع الفريق على أعمال منظمة السياحة العالمية فيما يتصل بوضع مسودة اتفاقية لحماية السياح ومقدمي الخدمات السياحية، والآثار المحتملة على اللوائح التنظيمية لحماية المسافرين جواً. واتفق الفريق على ضرورة التنسيق المحكم بين المنظمين تفادياً للتداخل والازدواجية.

٢-٣-٢-٦ أخذ الفريق علماً بوجود قواعد مختلفة فيما يتصل بالتعامل مع الأشخاص المعوقين أو الأشخاص ذوي الحركية المحدودة حسب الدول والمناطق، لكنه أقر بالتحديات التي يطرحها إضفاء التنافس على مختلف نظم حماية المستهلك بالنظر إلى تباين أوضاع واحتياجات الدول والمناطق. وفي هذا الصدد، لاحظ الفريق بأن فريق الخبراء المعني بالتسهيلات هو الذي يتولى أعمال الايكاو ذات الصلة بتسهيل السفر الجوي للركاب من ذوي الإعاقة.

٢-٣-٣ الاستنتاجات

٢-٣-٣-١ توصل الفريق إلى الاستنتاجات التالية مستنداً إلى المناقشات والوثائق:

- (أ) تزايدت أهمية حماية المستهلك في النقل الجوي الدولي. وقد أصبحت الحكومات في مختلف أرجاء العالم تولي اهتماماً أكبر لمصالح المستهلكين. واتبعت بعض هذه الحكومات نهجاً تنظيمية وغير تنظيمية إزاء هذه المسألة. بيد أن هذه النهج التنظيمية تتسم بالتنوع، وتعاني القواعد واللوائح التنظيمية من التجزؤ بينما لا تزال كفاءة وفعالية التدخلات التنظيمية تثير الجدل؛
- (ب) تواصل شركات الطيران اتخاذ مختلف التدابير، بما في ذلك الالتزامات الطوعية، لخدمة زبائنها والاستجابة للطلب في الأسواق. لكن رضى الزبناء إزاء نوعية الخدمات ومعاملة المستهلك يتدنى باستمرار، ولا سيما فيما يتصل "بتفكيك" الخدمات من قبيل عدد الأمتعة غير المؤدى عنها، وحجز المقاعد، مما يوحي بأن هذه التطورات لم تكن، في معظمها، نتيجة لمتطلبات الأسواق أو طلبات الزبناء. كما أعرب عن شواغل إزاء تأخر الرحلات وغير ذلك من الاضطرابات التي تلحق بالأسفار؛
- (ج) إن إرشادات الايكاو الخاصة بمصالح المستهلكين تظل صالحة ويتعين تحديثها كي تواكب الحالات المتغيرة. وينبغي بذل مزيد من الجهود لتأمين التوافق بين الدول من حيث القواعد واللوائح التنظيمية؛
- (د) ينبغي أن تواصل الايكاو أداء دور رئيسي في وضع إرشادات السياسة العامة لمعالجة القضايا الناشئة المتصلة بحماية المستهلك على الصعيد العالمي، مع مراعاة مصالح الدول والقطاع والمسافرين جواً وغير ذلك من أصحاب المصلحة في مجال الطيران. وفي هذا الصدد، ينبغي أن تستمر الايكاو في التعاون والتنسيق مع المنظمات الدولية المعنية في إطار المسؤوليات الدستورية لكل منها تفادياً لازدواجية الجهود وتداخل المهام.

٢-٣-٤ التوصيات

٢-٣-٤-١ نظر الفريق في التوصيات المقترحة واتفق على ما يلي:

- (أ) تشجيع الدول على استخدام إرشادات السياسة العامة التي تصدرها الايكاو بشأن مصالح المستهلكين، في ممارساتها التنظيمية حسب الاقتضاء، وحيثما أمكن، وعلى التعاون بغرض تحقيق التوافق والحد من التضارب ما أمكن بين القواعد واللوائح التنظيمية ذات الصلة؛

- (ب) ينبغي أن تجري الايكاو دراسة بشأن مدى فعالية التدخلات التنظيمية في مختلف المناطق فيما يتصل بحماية المستهلك، وكذا بشأن مزايا ومساوئ التنظيميات والالتزامات الطوعية من جانب القطاع؛
- (ج) ينبغي أن تنظر الايكاو في إعداد مجموعة من المبادئ الأساسية لحماية المسافرين جواً؛
- (د) سوف تواصل الايكاو التعاون مع منظمة السياحة العالمية بشأن القضايا ذات الاهتمام المشترك وثبقي الدول على اطلاع بالأعمال التي تضطلع بها منظمة السياحة العالمية في مجال حماية السياحة ومقدمي الخدمات السياحية ذات الصلة بالنقل الجوي.

٤-٢ المنافسة الشريفة

المنافسة الشريفة — (WP/7)

١-٤-٢ المقدمة

١-١-٤-٢ نظر الفريق في هذا البند استناداً إلى ورقة العمل WP/7، المقدمة من الأمانة العامة والتي تناولت التطورات الأخيرة من قبيل اشتداد المنافسة بين شركات الطيران أو تشكيل تحالفات بين شركات الطيران وكذا ما ينجم عن ذلك من اندماج بين الناقلين الجويين. ولاحظت الأمانة العامة في ورقة العمل تشظي الاستجابات التنظيمية لقضايا المنافسة وانعدام رؤية مشتركة للمنافسة على قدم المساواة.

٢-١-٤-٢ ولدى استكشاف الأعمال الممكنة فيما يخص مسألة المنافسة الشريفة، اقترحت الأمانة العامة تدابير لتشجيع الدول على استخدام الإرشادات الحالية الصادرة عن الايكاو. واقترحت أيضاً بعض النهج المحتملة لتعزيز التناغم أو التوافق بين القواعد في هذا المجال، بما في ذلك سبلاً لتشجيع التعاون والحوار وتبادل المعلومات بين الهيئات المعنية بالمنافسة.

٢-٤-٢ المناقشة

١-٢-٤-٢ لاحظ الفريق التقييم الذي أجرته الأمانة العامة للوضع. وأشار إلى أن تحرير النقل الجوي الدولي لا يؤدي بالضرورة إلى سلوكيات أو ممارسات منافية للمنافسة الشريفة. بل حتى عندما تكون الأسواق منظمة بإحكام، قد تكون هناك حالات تشويه للمنافسة، تتسم بالاحتكار من جانب شركة واحدة أو قلة من الشركات. ورأى بعض أعضاء الفريق أيضاً أن اتفاقات ثنائية معينة قد تقيد المنافسة في حين تسهم اتفاقات أخرى في تحرير النقل الجوي وبالتالي في تعزيز المنافسة.

٢-٢-٤-٢ بينما جرى التسليم بفائدة إرشادات السياسة العامة التي تصدرها الايكاو، اتفق على الحاجة إلى تحديثها. واعترف على نطاق واسع بأنه، بالنظر إلى الفوارق الكبيرة بين الدول والطبيعة الدينامية للمنافسة في مجال النقل الجوي الدولي، سيكون من الصعب حصول توافق بين الدول في هذه المرحلة على تعريف "المنافسة على قدم المساواة".

٣-٢-٤-٢ لاحظ الفريق وأقر فائدة التدابير المقترحة في النهوض بالتعاون بين السلطات المعنية بالمنافسة في معالجة قضايا المنافسة في مجال النقل الجوي الدولي. وفي هذا الصدد، أشير إلى أن السلطات المعنية بالمنافسة في بعض الدول تتمتع بالاستقلالية حيث إنه ليس لدى سلطات الطيران أي تأثير على مواقفها وممارساتها.

٤-٢-٤-٢ ولدى النظر في السبل الكفيلة بتحقيق التناغم والتوافق التنظيمي، أعرب عن التأييد لفكرة إعداد مجموعة من المبادئ التوجيهية بشأن الظروف التي من المحتمل أن تتيح المنافسة الشريفة في مجال النقل الجوي الدولي. وفي هذا الصدد، اقترح بأن تأخذ الايكاو في الاعتبار تجارب أو مبادرات المنظمات الأخرى التي تعنى بقضايا المنافسة الدولية. وينبغي أن تكون تلك المبادئ التوجيهية قابلة للتكيف وقادرة على الاستجابة للتطور السريع لأوضاع السوق والحالات التنظيمية.

٢-٤-٣ الاستنتاجات

١-٣-٤-٢ توصل الفريق إلى الاستنتاجات التالية، مستندا إلى الوثائق والمناقشات:

- (أ) اشتدت المنافسة بين شركات الطيران وأحلاف شركات الطيران منذ انعقاد المؤتمر العالمي الخامس كما تسارعت وتيرة الاندماج والتوحيد بين الناقلين. ومن شأن زيادة الطابع التنافسي لبيئة الطيران أن تخلق مزيدا من الفرص للمشغلين الجويين وإن كانت ستؤدي أيضا إلى قدر أكبر من المنازعات. وينبغي للدول أن تولي الاعتبار الواجب لشواغل الدول الأخرى لدى تطبيق القوانين أو السياسات الوطنية المتصلة بالمنافسة على قطاع النقل الجوي الدولي.
- (ب) ينبغي أن تبذل الدول، حيثما أمكن، قصارى جهودها لتحقيق التناغم أو التوافق في تطبيق قواعدها وسياساتها المتصلة بالمنافسة على قطاع النقل الجوي الدولي. وفي هذا الصدد، ينبغي تشجيع التعاون بين الدول، ولا سيما بين السلطات المعنية بالمنافسة.

٢-٤-٤ التوصيات

١-٤-٤-٢ نظر الفريق في التوصيات المقترحة ووافق على ما يلي:

- (أ) ينبغي أن تواصل الايكاو رصد التطورات في هذا المجال وتُحدِّث ارشاداتها مواكبةً للتغييرات واحتياجات الدول. كما ينبغي للايكاو أن تشجع الدول على استخدام ارشاداتها، عند الاقتضاء، ومتى رأت ذلك مستصوبا، بما في ذلك استخدامها في اتفاقات الخدمات الجوية التي تبرمها والقواعد الوطنية أو الإقليمية الخاصة بالمنافسة؛
- (ب) ينبغي للايكاو أن تنظر في السبل والوسائل الكفيلة بتعزيز التعاون والحوار وتبادل المعلومات بين السلطات المعنية بالمنافسة، وذلك بغرض تهيئة بيئة تنافسية أفضل للنقل الجوي الدولي؛
- (ج) استعداداً لعقد المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي، ينبغي للايكاو أن تنظر في جمع المعلومات حول السياسات والممارسات التنافسية التي تعدها أو تعتمد عليها المنظمات الأخرى؛
- (د) ينبغي للايكاو أن تستكشف إمكانية إعداد مجموعة من المبادئ الرئيسية بشأن المنافسة الشريفة في مجال النقل الجوي الدولي.

٥-٢ الضمانات

ضمانات التحرير التجاري لقطاع النقل الجوي الدولي — (WP/8)

١-٥-٢ المقدمة

١-١-٥-٢ نظر الفريق في هذا البند استناداً إلى ورقة العمل WP/8 المقدمة من الأمانة العامة. وتناولت الورقة مسألة الضمانات فيما يتصل بالجوانب التالية: مشاركة الدول المستدامة والفعالة في النقل الجوي الدولي؛ ضمان الخدمات والمساعدات/الإعانات الدولية؛ ضرورة تأمين الخدمات الأساسية وتحديد طرق للسياحة؛ الانشغال إزاء الإجراءات من جانب واحد.

٢-١-٥-٢ وأشار الفريق إلى أن مسألة الضمانات الخاصة بالمنافسة الشريفة عولجت بشكل منفصل في ورقة العمل WP/7 في إطار البند ٢-٤ من جدول الأعمال.

٢-٥-٢ المناقشة

١-٢-٥-٢ لاحظ الفريق وأقر التقييم الذي أجرته الأمانة العامة للحالة الراهنة فيما يتصل بالجوانب الأربعة المبينة في ورقة العمل. واتفق الفريق على أن بيئة التحرير تستوجب توفير ضمانات مستمرة في تلك المجالات وعلى أن إرشادات السياسة العامة الصادرة عن الايكاو لا زالت صالحة وذات جدوى.

٣-٥-٢ الاستنتاجات

١-٣-٥-٢ توصل الفريق إلى الاستنتاجات التالية مستنداً إلى الوثائق والمناقشات:

- (أ) في بيئة تحرير النقل الجوي الدولي، لا تزال بعض الدول تحتاج إلى ضمانات بسبب التفاوت في مستويات النمو وفي القدرة على المنافسة لدى الناقلين الجويين التابعين لها وفي الموقع الجغرافي؛
- (ب) ضمن سياق عملية التحرير التجاري، ينبغي للدول أن تولي العناية الواجبة للمبادئ التي اتفقت عليها الأوساط المعنية بالطيران خلال مختلف المنتديات التي نظمتها الايكاو، ومنها الضمانات التي تكفل المشاركة الدائمة والفعالة لجميع الدول في النقل الجوي الدولي وضرورة إيلاء عناية خاصة لمصالح واحتياجات البلدان النامية؛
- (ج) إن المواد الإرشادية التي وضعتها الايكاو بشأن الضمانات فيما يتعلق بالجوانب التي تم التطرق إليها آنفاً، أي التدابير الخاصة بالمشاركة وضمن استمرارية الخدمات والمساعدات/الإعانات الحكومية والخدمات الجوية الأساسية وتقاضي الإجراءات الانفرادية، تظل صالحة ومجدية. ينبغي تشجيع الدول على الاستفادة من هذه المواد فيما تأخذ به من ممارسات تنظيمية، وعلى اطلاع المنظمة والدول الأخرى على خبراتها المكتسبة في مجال التحرير؛
- (د) ينبغي أن تواصل الايكاو رصد التطورات المستجدة بشأن هذه الجوانب وأن تجعل المواد الإرشادية ذات الصلة مواكبة لها ومستجيبة للأوضاع المتغيرة، وأن تعالج، كلما اقتضى الأمر، القضايا الناشئة ذات الأهمية العالمية.

٦-٢ الضرائب وغيرها من الرسوم على النقل الجوي الدولي

فرض الضرائب على النقل الجوي الدولي — (WP/9)

١-٦-٢ المقدمة

١-١-٦-٢ نظر الفريق في هذا البند استناداً إلى ورقة العمل WP/9، التي تناولت المسائل ذات الصلة بالضرائب والرسوم وغيرها من المكوس المفروضة على الطيران المدني وأثرها على تطوير النقل الجوي الدولي. واستعرضت الورقة سياسات الايكاو وأعمالها بخصوص المسائل الضريبية والحالة فيما يتصل بتنفيذ تلك السياسات من جانب الدول. كما وصفت الورقة الأعمال التي اضطلعت بها بعض المنظمات الإقليمية والرابطات الصناعية.

٢-١-٦-٢ عرضت الأمانة العامة بعض التدابير لتحسين الوضع، بما في ذلك الترويج لسياسات الايكاو وترسيخ الوعي بها لدى الدول، واقترحت ترتيباً تنظيمياً في شكل حكم يدرج في اتفاق الخدمات الجوية النموذجي، الغرض منه تعزيز تنفيذ السياسات.

٢-٦-٢ المناقشة

١-٢-٦-٢ أحاط الفريق علماً بما تضمنته الورقة من تقييم للوضع وغير ذلك من المعلومات ذات الصلة. وبينما لوحظ انتشار الانشغال إزاء تكاثر الضرائب وغير ذلك من الرسوم المفروضة على النقل الجوي وأثرها السلبي، أشير إلى أنه من حق الدول السيادي تحديد سياساتها وقواعدها الضريبية وأن سلطات الطيران المدني لا تمارس، أحياناً، سوى تأثيراً محدوداً على تلك السياسات لأن صلاحيات البث في المسائل الضريبية تقع في أيدي سلطات أخرى.

٢-٢-٦-٢ وإذ سلم الفريق بسيادة الدول في المسائل الضريبية، لاحظ استمرار جدوى وصلاحيات سياسات الايكاو القديمة العهد بشأن الضرائب في مجال النقل الجوي، وأيد التدابير التي اقترحتها الايكاو لنشر الوعي بين الدول بهذه السياسات وتعزيز تطبيقها.

٣-٢-٦-٢ نظر الفريق في الحكم المقترح إدراجه في اتفاق الخدمات الجوية النموذجي ووافق على اقتراح هذا الترتيب كخيار تستخدمه الدول حسب تقديرها، إما في الاتفاق نفسه أو في مذكرة تفاهم أو مذكرة للاستشارة. وطُلب من الأمانة العامة أن تعكس هذا التوضيح بشكل جيد في المذكرات التفسيرية للمادة الخاصة بالضرائب في اتفاق الخدمات الجوية النموذجي. وطُلب أيضاً إضافة ملاحظة تشير إلى أن الشؤون الضريبية في مجال النقل الجوي قد لا تندرج ضمن اختصاصات سلطات الطيران بل ضمن صلاحيات سلطات وطنية أخرى.

٤-٢-٦-٢ اتفق الفريق على اقتراح يقضي باسترعاء انتباه الدول إلى أهمية تفادي الازدواج الضريبي فيما يخص أنشطة النقل الجوي. ولاحظ الفريق الرأي القائل بأن الشفافية في الشؤون الضريبية أساسية، وهي تمثل أيضاً عنصراً رئيسياً من عناصر حماية المستهلك ومنها مثلاً ما يتصل بتحديد الأسعار من جانب شركات الطيران.

٢-٦-٣ الاستنتاجات

١-٣-٦-٢ توصل الفريق إلى الاستنتاجات التالية مستندا إلى الوثائق والمناقشات:

(أ) خلافاً للاستثناءات المتبادلة الخاصة بإمدادات الوقود والامدادات الفنية للناقلين الجويين المشاركين في النقل الجوي الدولي ودخل الطائرات والأملاك المنقولة، لم تدرج الدول في اتفاقات خدماتها الجوية التزاما بتخفيض أو إزالة الضرائب المفروضة على مبيعات واستخدام النقل الجوي الدولي. وعلى النقيض من ذلك، شهدت السنوات الأخيرة انتشار أنواع عديدة من الضرائب والرسوم، ومن المحتمل أن يزداد الوضع تفاقمًا في السنوات المقبلة. ويؤدي هذا الاتجاه، إلى جانب انعدام الشفافية ونقشي الممارسات التمييزية ضد النقل الجوي مقارنة مع وسائل النقل الأخرى، إلى انشغال عميق لدى قطاع الطيران، حيث سيؤثر تأثيرا سلبيا على النمو المستدام للنقل الجوي مما سيخلف عواقب سيئة على التنمية الاقتصادية الوطنية؛

(ب) لدى الايكاو سياسات واضحة لا تزال صالحة بشأن الضرائب ورسوم الانتفاع. وينبغي حث الدول على إتباع وتطبيق هذه السياسات في ممارساتها التنظيمية، حسبما نص عليه المرفق (هـ) والمرفق (و) بقرار الجمعية العمومية ٣٧-٢٠. وينبغي أن تواصل الايكاو اتخاذ التدابير اللازمة لترسيخ الوعي، بين الدول، بسياساتها الخاصة بالضرائب ورسوم الانتفاع وتشجيعها على تطبيق تلك السياسات بقدر أكبر من الصرامة.

٢-٦-٤ التوصيات

١-٤-٦-٢ نظر الفريق في التوصيات المقترحة واتفق على ما يلي:

(أ) حث الدول على اتباع سياسات الايكاو بشأن الضرائب وتفادي الازدواج الضريبي في مجال النقل الجوي؛

(ب) ينبغي أن تضيف الايكاو إلى اتفاق خدمات النقل الجوي النموذجي مادة حول الضرائب وترتب تنظيميا اختياريا بشأن فرض الضرائب على بيع أو استخدام النقل الجوي الدولي، بالصيغة التالية:

".... تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تقلل، بأقصى ما يمكنها، جميع أشكال الضرائب المفروضة على مبيعات أو استخدام النقل الجوي الدولي، بما في ذلك الضرائب على الخدمات غير المقررة بالنسبة للطيران المدني الدولي والتي تميز ضده، وبأن تخطط لإلغاء هذه الضرائب حالما تسمح ظروفها الاقتصادية بذلك"

وتعتبر هذه المادة خيارا للدول كامل التقدير في استخدامه ويمكن للدول أن تختار، عوض هذه المادة، ترتيباً يدرج في مذكرة تفاهم أو مذكرة للاستشارة. وسينعكس ذلك في الملاحظات التفسيرية إلى جانب حكم عن الضرائب في اتفاق خدمات النقل الجوي النموذجي.

٧-٢ اقتصادات المطارات وخدمات الملاحة الجوية

اقتصادات المطارات وخدمات الملاحة الجوية — (IP/3)

١-٧-٢ المقدمة

١-١-٧-٢ أبلغت الأمانة العامة الفريق، عن طريق ورقة المعلومات IP/3، بخطتها الخاصة بإعداد الوثائق المتصلة بالبند ٧-٢ من جدول أعمال المؤتمر العالمي السادس: اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية. وسوف يتم إعداد ثلاث ورقات عمل للمؤتمر، وهي: تقرير عن الحالة المالية للمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية؛ ورقة اخبارية عن تنفيذ التوصيات الصادرة عن مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية لعام ٢٠٠٨ (CEANS – 2008)؛ وورقة تالفة تناقش مسألة تمويل وظائف الإشراف (مثلا السلامة والأمن والإشراف الاقتصادي على الطيران المدني).

٢-٧-٢ المناقشة

١-٢-٧-٢ لاحظ الفريق المعلومات الواردة في ورقة المعلومات IP/3 وأيد خطة الأمانة العامة للتحضير للورقات ذات الصلة للمؤتمر العالمي السادس. وبالنسبة للاقتراحات الخاصة بإمكانية تمويل وظائف الإشراف، التي سينظر فيها المؤتمر، أعرب عن رأي مفاده أن انعكاسات خطيرة قد تترتب على مقترح تمويل وظائف الإشراف على السلامة، مثل تمويل المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة، عن طريق فرض رسوم أو جبايات على الركاب لأغراض السلامة، بما في ذلك انعكاسات على سياسات الايكاو السارية في مجال الضرائب والرسوم. وبناء عليه، ينبغي إيلاء الاهتمام الواجب لهذه الانعكاسات، من جانب المؤتمر.

٨-٢ تطبيق سياسات الايكاو وارشاداتها

تطبيق سياسات الايكاو وارشاداتها في مجال النقل الجوي الدولي — (WP/10)

١-٨-٢ المقدمة

١-١-٨-٢ نظر الفريق في هذا البند بالاستناد إلى ورقة العمل WP/10 التي تناولت مسألة جدوى وفعالية سياسات وإرشادات الايكاو الراهنة بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي.

٢-١-٨-٢ وأشارت الورقة إلى أن إرشادات وسياسات الايكاو تظل مجدية وصالحة ولكن هناك عدم وعي بها وقلة تنفيذها من جانب الدول. ولتحسين الوضع، أكدت الأمانة العامة على الحاجة إلى إعداد أدوات ووسائل أكثر فعالية للتعريف بإرشادات الايكاو المتصلة بالسياسة العامة، بما في ذلك العمل مع الدول وقطاع الطيران وغير ذلك من المنظمات ذات الصلة لتحسين تنفيذ تلك الإرشادات. ومن الوسائل المقترحة تشجيع الدول على إدراج مبادئ الايكاو وارشاداتها وسياساتها في تشريعاتها وسياساتها ولوائحها الوطنية فضلا عما تبرمه من اتفاقات للخدمات الجوية. والوسيلة الأخرى هي دراسة وضع ملحق جديد باتفاقية شيكاغو يتناول مسائل النقل الجوي.

٢-٨-٢ المناقشة

١-٢-٨-٢ أحاط الفريق علما بالمعلومات المقدمة في الورقة. وإذ اتفق على قيمة النهج المقترح والمتمثل في إدراج إرشادات الايكاو الخاصة بالسياسة العامة في تشريعات الدول وسياساتها ولوائحها الوطنية وكذا في اتفاقات الخدمات الجوية، ارتأى أنه ليس في موقف يسمح له بتقديم الرأي أو المشورة في هذه المرحلة بشأن فكرة إعداد ملحق جديد باتفاقية شيكاغو بالنظر إلى قلة المعلومات عن نطاق هذا الملحق ومدى تغطيته. وبناء عليه، اقترح الفريق أن تقدم الأمانة العامة مزيدا من المعلومات بشأن هذا الملحق، ومن ذلك نطاقه وتغطيته، كيما تتمكن الدول من النظر في هذا المقترح على النحو المناسب.

٢-٢-٨-٢ اعتبر الفريق أنه سيكون من المفيد إجراء مسح، من جانب الأمانة العامة، بين الدول والمنظمات المعنية بشأن صلاحية ومدى استخدام سياسات وإرشادات الايكاو، بما في ذلك سياسات ومواد إرشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي (Doc 9587) ودليل بشأن تنظيم النقل الجوي الدولي (Doc 9626)، حيث إن نتائج ذلك المسح من شأنها أن تساعد في إعداد ورقة في هذا الموضوع للمؤتمر العالمي السادس. واقترح أيضا بأن تحت ورقة العمل هذه الدول على الوفاء بالتزاماتها بموجب اتفاقية شيكاغو وذلك بتسجيل اتفاقات الخدمات الجوية، بما في ذلك مذكرات التفاهم ذات الصلة، لدى الايكاو.

٣-٨-٢ الاستنتاجات

١-٣-٨-٢ توصل الفريق إلى الاستنتاجات التالية، مستندا إلى الوثائق والمناقشات:

(أ) ينبغي التأكيد مجدداً على الدور الريادي للايكاو في التنظيم الاقتصادي وفي وضع إرشادات شاملة بشأن السياسة العامة لمساعدة الدول في تهيئة بيئة تنظيمية مؤاتية للتنمية المستدامة للنقل الجوي ولفائدة أصحاب المصلحة جميعاً؛

- (ب) ينبغي للدول أن تسلّم بأهمية وصلاحيّة سياسات وإرشادات الايكاو وأن تبذل كل الجهود للوفاء بالتزاماتها المنبثقة عن أحكام قرارات الجمعية العمومية في مجال النقل الجوي؛
- (ج) ينبغي للايكاو أن تتخذ كل التدابير اللازمة، بالتعاون مع القطاع، للتوعية والتعريف، على أوسع نطاق، بسياساتها وكذا لتأمين استخدام المواد الإرشادية التي تصدرها في مجال التنظيم الاقتصادي.

٢-٨-٤ التوصيات

١-٤-٨-٢ نظر الفريق في التوصيات المقترحة واتفق على ما يلي:

- (أ) ينبغي أن تشجع الايكاو الدول على إدماج مبادئ وسياسات وإرشادات المنظمة في تشريعاتها وقواعدها ولوائحها الوطنية وكذا في اتفاقات الخدمات الجوية؛
- (ب) ينبغي أن تجري الايكاو مسحا لدى الدول والمنظمات المعنية حول صلاحية ومدى استخدام سياسات وإرشادات الايكاو الراهنة، بما في ذلك الوثيقة Doc 9587 والوثيقة Doc 9626. وسوف تشكل المعلومات التي يتم جمعها أساسا لإعداد تقرير يقدم إلى المؤتمر العالمي السادس.
- (ج) ينبغي للايكاو أن تقدم للدول مزيدا من المعلومات عن نطاق تغطية ومحتوى الملحق الجديد المقترح باتفاقية شيكاغو تتيح للدول النظر في المقترح على النحو المناسب.

البند ٣ من جدول الأعمال: استعراض سياسات الايكاو وموادها الإرشادية الخاصة بتنظيم النقل الجوي الدولي

سياسات الايكاو وموادها الإرشادية الخاصة بتنظيم النقل الجوي الدولي — (WP/11)

١-٣ المقدمة

١-١-٣ قدمت الأمانة العامة في ورقة العمل WP/11، معلومات عن سياسات الايكاو وارشاداتها الموجودة بشأن تنظيم النقل الجوي الدولي، ولا سيما الوثيقة Doc 9587 والوثيقة Doc 9626، وخطتها لتحديثهما.

٢-٣ المناقشة

١-٢-٣ كان هناك اتفاق واسع بأن سياسات الايكاو وموادها الإرشادية السارية بشأن تنظيم النقل الجوي الدولي مفيدة بالنسبة للممارسات التنظيمية للدول، وبأنه ينبغي للايكاو أن تواصل توفير هذه المواد الإرشادية لتيسير عملية تحرير النقل الجوي ومساعدة الدول في هذه المهمة.

٢-٢-٣ لاحظ الفريق خطة الأمانة العامة لتحديث الوثيقتين. وحيث إن جزءا كبيرا من سياسات الايكاو وارشاداتها قد خضع للاستعراض بالاقتران مع نظر الفريق في المسائل المناظرة ضمن جدول أعمال الفريق، فقد وافق على التركيز، في المقام الأول، على الهيكل العام للوثيقتين ومحتواهما، بغرض زيادة تحسين عرضهما. ووافق الفريق أيضا على توفير المشورة والاقتراحات وغير ذلك من الإسهامات حسب ما تطلبه الأمانة العامة قبل نهاية سبتمبر ٢٠١٢.

البند ٤ : الأعمال الأخرى

١-٤ لم يطرح الفريق أي مسألة للمناقشة أو الدرس ضمن هذا البند.

— انتهى —